

rický střed městského plánu. Tržiště s radnicí uprostřed je spojeno přímo poněkud zahnutými ulicemi s městskými branami. Na jihozápad vybihala cesta k Litovelské bráně, na severozápad k bráně Medlovské a na sever k Šumvaldské. Tyto tři hlavní ulicové směry byly v soulase s hlavními dopravními tepnami, procházejícími městem. Byla to jednak cesta českopolského obchodu, přicházející do města od Úsova přes Medlov a pokračující k Litovli a Olomouci, a cesta do Slezska k téměř současně založenému Bruntálu. Jeví tudíž městský plán alespoň ve své západní a severozápadní části výrazné znaky typu radiálního. Jihozápadní partie městského půdorysu svou poměrnou nepravidelností by ukazovala na vliv původní osady, která byla pojata do městského plánu.³⁸⁾ Je tudíž městský plán uničovský příkladem smíšeného typu radiálního a orthogonálního s jistými stopami staršího sídla.

Nejrozšířenější typ moravských měst je pravouhlý (orthogonální) s ústředním čtvercovým neb obdélníkovým tržištěm. Patří sem řada měst, kterou zahajuje Uher s k ý B r o d s přísně orthogonálním půdorysem. Předchůdcem města byla ves Uněradice na cestě do Uher při brodu přes Olšavu. Městská práva byla osadě udělena Přemyslem I. r. 1272. Plán města podoby pětiúhelníka je snad nejpravidelnější ze všech moravských měst. Není v něm stopy po starším osídlení a ukazuje, že město bylo založeno zcela nově podle stanoveného plánu. Jeho střed tvoří dvě obdélníková tržiště jižnější Dolní a severnější Horní. Na Dolním tržišti stávala uprostřed radnice, dnes je jeho západní část zastavěna kostelem. Blok domů mezi oběma tržišti vznikl velmi pravděpodobně později, takže původní veliké tržiště čtvercového tvaru zaujímalu plochu obou dnešních náměstí.³⁹⁾ Je to patrné i z vyústění bývalých ulic Hradištské a Moravské, přicházejících od stejnojmenných městských bran. Tyto ulice vyúsťovaly na původní veliké tržiště ve středu jeho západní a východní strany. Dnes jejich výchozy směřují proti zmíněnému druhotně vzniklému domovnímu bloku mezi oběma rynky. Pravouhlá dispozice je provedena důsledně až k městským hradbám. Hradby vyjma jihozápadní sříznutou stranu městského plánu se přizpůsobují celkem pravouhlému tvaru domovních bloků městského zastavění, v němž uchybí ulice probíhající paralelně s opevněním. Tato okolnost ukazuje, že město bylo plánováno zevnitř na venek. V městském opevnění byly čtyři brány ve směru hlavních světových stran (na

severu Horní též Zlínská brána, na jihu Dolní či Nivnická, na západě Hradištská, na východě Moravská či Těšovská). Předměstí mimo městské hradby vznikala pro nebezpečí maďarských vpádů teprve v novější době zvláště na východ a na jih od města. Jsou stavěna v rádkovém resp. silničním půdorysu.

Pravouhlý půdorys nalézáme i v blízkém Uher s k é m Hradišti založeném r. 1257 na místě starší rybářské osady jako pevnost proti Uhrům ve významné strategické poloze na ostrově řeky Moravy. Město má dvě pravouhlá tržiště, z nichž jižnější (náměstí Svobody též Dolní) kdysi s kostelem uprostřed je ve svém východním cípu ovlivněno komunikací přicházející od Kunovické brány a vstupující na tržiště ve směru uhlopříčném. Pravouhlá dispozice náměstí je tím poněkud porušena. Lze soudit, že cesta od Kunovic byla vedena přes město již při jeho založení. Druhé severnější a rozsáhlejší tržiště (náměstí Mariánské neb Horní) vzniklo snad o něco později a jeho pravouhlé schema je dobře vyvinuto. Na severovýchodní straně města probíhá jako výrazná půdorysná složka ulice rovnoběžná k městskému opevnění. Silné opevnění a poloha v inundačním území řeky Moravy a její pobočky Olšavy nedovolovaly rozvoj rozsáhlejších předměstí. Teprve zrušení hradeb v 19. století umožnilo nový rozvoj města mimo opevnění. Předpokladem bylo i vysušení inundačního území a regulace toků.⁴⁰⁾

Kroměříž se připomíná r. 1107 jako ves, r. 1207 jako trhová ves a r. 1266 jako městečko. Půdorys má tvar zhruba kruhu vypjatého k západu, jihu a jihovýchodu; na severovýchodě je sříznut přímkou přimykající se k zámku a zámeckému parku. Původní osada, jak se zdá, ležela v okolí dnešního kostela Panny Marie v blízkosti řeky Moravy. Tam stával totiž původní kostel kroměřížský a na pravém břehu Moravy bylo vybíráno mostné, o němž se děje zmínka již počátkem 12. století. Zakladatelem města se stal biskup Bruno, který vystavěl i hrad, učiniv jej biskupským sídlem. Roku 1290 se dostalo Kroměříží městských práv podle vzoru brněnského. Opevnění nového města opatřené třemi branami (na jihozápadě Kovářská, na severu Mlýnská, na severovýchodě Moravská neb Vodní) pojalo do sebe alespoň snad z části bývalou osadu, jejíž půdorys se však nezachoval. Středem města se stalo čtvercové tržiště s ulicemi, vybíhajícími kolmo. Pravouhlá dispozice je provedena důsledně jen v severovýchodní

části města. Na jihozápadní straně se domovní bloky kopinatě zúžují směrem k bývalé Kovářské bráně jsouce sříznuty jednak obvodem městských hradeb jednak průběhem ulic Kovářské a Jánské, které vycházejí z jihozápadní strany rynku a sbíhají se před branou Kovářskou. Toto utváření půdorysu, v němž od městských bran vychází dvojice ulic na tržiště připomíná typ některých měst slezských, zároveň však i konverguje se starým typem meridionálním (viz Brno). Ulicové tržiště v jižní části města (bývalý Koňský dnes Zelný trh) procházející rovnoběžně s hradbami je pozdějšího původu. Lze tudíž charakterisovat plán města jako typ orthogonálního založení s příznačnými sbíhavými tvary domovních bloků v jihozápadní části města. Na severozápad a jihozápad od města vznikala od 14. století předměstí Sladovna a Kovářská v silničním půdorysu podél výpadních cest. Poněvadž však v těsném sousedství města ležely osady Stěchovice, Oskol, Bělidla a Novosady, které dnes splynuly s městem, nebylo pro vývoj předměstí dostatek místa.⁴¹⁾ Zatím co středověké město bylo založeno na pravém břehu Moravy, moderní Kroměříž většinou šachovnicového půdorysu se šíří i na levý břeh do oblastí dnešního nádraží.

Půdorys slezských měst připomínají i H r a n i c e, na jejichž půdě stálo sídlo již v polovině 12. století. V první polovině 13. století se jmenuje trhová ves Hranice, povýšená r. 1276 na město. Půdorys města, jehož podstatnou součástí je poměrně velké obdélníkové tržiště, je ovlivněn terénem resp. polohou města na výšině mezi pravými pobočkami Bečvy, Veličkou a Ludinou. Touto polohou se vysvětluje protažení městského plánu ve směru severojižním. Město bylo v minulosti opevněno a mělo 2 brány na severu Horní a na jihu Dolní bránu. Rozvětvení ulic u Horní brány ve 2 rovnoběžná ramena, vyúsťující ze severu do hlavního náměstí jakož i celková poloha města připomíná silně slezský Bílovec. Částečné zastavení náměstí kostelem, který stál původně opodál tržiště, pochází až z 18. století. Jde tudíž v Hranicích o jistou modifikaci orthogonálního plánu, ovlivněného terénem a snad i průběhem staré pobečevské komunikace. Stopy staršího sídla nejsou dnes v městském půdorysu patrné. Moderní město se šíří jednak na sever podél dlouhé Nádražní ulice v prodloužení městského plánu, jednak na západ a na jih podél silnice k Lipníku a u Bečvy.⁴²⁾

Blízký Lipník je připomínán již k r. 1238, jako město se jmenuje výslovně k r. 1349. Je však pravděpodobné, že městem byl již na sklonku 13. století, kdy se děje zmínka o tamějším mýtě. Berger se domnívá, že se město vyvinulo poněkud ze starší osady.⁴³⁾ Není sice pochyby, že na místě dnešního města existovalo na staré významné cestě do Polska starší sídlo, avšak dnešní půdorysný obraz ukazuje jasně na plánovitě založení podle obvyklého pravoúhlého schématu (viz příloha čís. 2). Pravděpodobně původně obdélníkové pravidelné tržiště je dnes v severozápadní části zastavěno radnicí a přilehlým domovním blokem, čímž nabylo podoby písmene L. Kostel stojí mimo tržiště. Opevnění se přimykalo svým téměř pravoúhlým tvarem k blokům městského zastavění a bylo přerušeno dvěma hlavními branami. Na západě to byla brána Osecká, na východě Hranická, obě orientované ve směru zmíněné pobečevské cesty. Novodobé město v šachovnicovém plánu, v němž již téměř stará předměstí silničního půdorysu, překračuje daleko rozsah středověkého města a šíří se nejvíce směrem západním k nádraží.

Do této kategorie půdorysné patří i některá města východomoravská. Jejich jednotnou půdorysnou disposici lze si vysvětlit jedině společným a téměř současným založením, kdy tento celý kraj byl v rukou hrabat z Hückeswagen.⁴⁵⁾ Náleží sem kromě jiných měst (srv. níže) Nový Jičín, Ostrava, Fulnek.

Nový Jičín byl městem pravděpodobně již r. 1293. Jeho půdorys je přísně pravoúhlý. Čtvercový tvar má i městské opevnění, s nímž rovnoběžně procházejí obvodové ulice. Kostel stojí opět stranou tržiště. Městský plán je orientován ve směru od severozápadu k jihovýchodu, jímž procházela městem stará cesta slezskouherského obchodu od Fulneka k Val. Meziříčí. S touto cestou se křižovala ve městě cesta českopolská jdoucí od Starého Jičína k Příboru. Do města vedly dvě brány. Před severní Dolní branou se táhlo Dolní předměstí, před jižní Horní branou Horní předměstí - obě silničního půdorysu. Také na východ od města se rozkládalo silniční předměstí. Nové město přesahující svým rozsahem daleko město středověké se šíří v moderním šachovnicovém půdorysu zvláště západním a východním směrem.⁴⁵⁾

Pravoúhlý půdorys města Fulneka, připomínaného již na sklonku 13. století je ovlivněn polohou v poměrně úzkém údolí Husího potoka a přilehlým návrším zámku, které oblou-

kovitě seče jihovýchodní obvod městského plánu. Tento terenní vliv je patrný i v šikmém průběhu ulic vyběhajících z pravidelného obdélníkového tržiště. Před dvěma hlavními městskými branami ve směru údolí se táhla na obou stranách předměstí silničního půdorysu.⁴⁶⁾ Město bylo založeno v místech, kudy procházela stará cesta českopolská ve směru Opava - Hradec - Hranice.

První bezpečná zpráva o Ostravě pochází z r. 1297. Město vzniklo při přechodu přes Ostravici a bylo opevněno. Vedly do něho 2 brány: na moravské straně brána Hrabovská, na slezské brána Zámostní. Oběma branami a jihovýchodním okrajem čtvercového rynku probíhala cesta z Moravy do Těšínska překračující po starém mostě řeku Ostravici. Dnešní hlavní komunikace směrem k Ostravici, půlící severovýchodní stranu náměstí vznikla až v druhé půli 19. století. Poměrně veliké tržiště je vůči středověkému hrazenému obvodu města položeno poněkud excentricky k severovýchodu, takže v jihozápadní části města se vytvořila rozsáhlejší síť pravoúhle se protínajících ulic. Kostel byl mimo tržiště (při východním obvodu městských zdí), jak je tomu u všech pravoúhlých východomoravských měst.

Tímto městečkem v rozsahu daném původním opevněním zůstala Ostrava až do druhé poloviny minulého století, kdy v důsledku rozvoje kamenouhelné těžby a s ní souvisícího průmyslu se započal růst v pozdější velkoměsto. Krystalisačními středisky nového sídelního rozvoje byly nejprve nově zakládáné šachty s důlními budovami a dělnickými koloniemi, stavěnými v charakteristickém víceřadovém pravoúhlém schématu. Souvislý stavební rozvoj moderního města se bral nejprve podél dnešní Nádražní třídy, spojující starou Ostravu se vzdáleným nádražím bývalé Severní dráhy. Velkoměstské ostravské „city“ se vytvořilo na západ od starého města mezi původním tržištěm a Nádražní třídou (srv. plánek v textu). Sloučení okolních 7 obcí s městem Ostravou v jedno velkoměsto zahajuje po první válce světové novou etapu ve výstavbě města.⁴⁷⁾ Z těchto obcí Přívoz a Vítkovice splývají stavebně s Ostravou především zastavěním podél hlavních komunikací. Tento neorganický a namnoze překotný stavební vývoj velkoměsta Ostravy, v němž již téměř mizí staré orthogonální jádro i původní řadové vesnické půdorysy připojených obcí, je dnes usměrněn novým regulačním plánem. Jeho dílem je výstavba nových čtvrtí v okolí nové radnice v prostoru severně od starého města mezi Nádražní



OSTRAVA: východní okraj plánu ukazuje staré orthogonální půdorysné jádro středověkého města. Na s. a sz. od starého jádra se prostírají moderní čtvrti šachovnicového půdorysu. Jižní část zachycuje hromadný půdorys důlních podniků jihozápadní cíp dělnické kolonie.

trídou a řekou Ostravicí. Tam se pravděpodobně přesune budoucí ostravské city. Jeví se tudíž půdorys dnešního velkoměsta Ostravy jako složitý konglomerát původních starých jader městského i vesnických, pozdějšího zastavění podél komunikací, dále moderního půdorysu šachovnicového a dělnických kolonií s důlními podniky.

Přejdeme nyní na severní Moravu, kde pravouhlá forma je hojně vyvinuta. Ryzí pravouhlý půdorys, upomínající silně na plán novojický, má město Litovel, vysazené na město r. 1287 z původní rybářské osady. Poloha města na ostrově řeky Moravy se podobá poloze Uh. Hradiště.⁴⁸⁾ Plán města čtvercového tvaru je diktován obtékajícími rameny řeky Moravy. Středem tržiště procházela stará hlavní komunikace od Olomouce k Uničovu. Ve směru této cesty, probíhající směrem severojižním hlavními městskými branami (na jih Olomouckou, na sever Uničovskou) je orientován celý půdorys středověkého města. Na obvodu města probíhají rovnoběžně k hradbám ulice, které tvoří čtverec obepínající město. Na sever a na jih od města se táhla předměstí silničního půdorysu. Na jihu to bylo Olomoucké předměstí, na severu Staré Město (návesní a silniční půdorys), osada snad starší než samo město.

Mohelnice se připomíná jako město poprvé r. 1273. Bylo pravděpodobně vysazeno někdy v polovině 13. století a bylo do něho pojato starší sídlo, o němž se děje zmínka k r. 1131. Stopy tohoto sídla však nejsou viditelné v městském plánu, neboť ten se vyznačuje plánovitým pravouhlým založením elipsovitého tvaru. Střed tvoří obdélníkové náměstí, na němž se připojovala ke staré obchodní cestě z Olomouce do Čech, probíhající ve směru Olomouc-Litovel-Uničov-Úsov-Mor. Třebová, podružnější cesta, spějící z jihu od Loštic. Město bylo opevněno, což je dodnes patrné z průběhu dvojic okružních hradebních ulic na západní, jižní a východní straně města. Do města vedly ve směru zmíněných cest tři hlavní brány: na vých. Dolní, na záp. Horní a na j. Loštická brána. Před branami se táhla předměstí podél výpadových komunikací. Dnes se šíří město na východ směrem k nádraží.⁴⁹⁾

Předchůdce Rýmařova byla hornická osada v údolí Podolského potoka pod starým kostelíkem v Lipách.⁵⁰⁾ Vlastní město, jmenované poprvé k r. 1398 a obdařené městskými právy r. 1406, bylo založeno na jihovýchod od staré osady na jižním svahu údolí. Skládalo se ze čtvercového rynku s radnicí uprostřed, posunutého k jihovýchodnímu okraji města. Tím se

stalo, že půlkruhovitě opevnění městské, jehož zbytkem jsou dnes charakteristické hradební uličky, ponechávalo na západ od tržiště dosti místa, aby se tam vyvinula ulice rovnoběžná se západní stranou rynku. Město mělo tři hlavní brány: Horní v jihozápadním cípu, Dolní v severovýchodním cípu a Školní na severozápadě pod kostelem, položeným mimo tržiště (jak to bývá obvyklé u ortogonálních měst). Předměstí hromadného půdorysu se rozkládá sev. od města v aluviu Podolského potoka.

Šumperk byl obdařen městskými právy teprve r. 1391. Je však velmi pravděpodobné, že město vzniklo již někdy v druhé polovině 13. století,⁵¹⁾ do kteréžto doby nutno klást i založení městského plánu. Kruhovým opevněním připomíná plán uničovský, od něhož se však liší svou pravidelností. Čtvercové tržiště s radnicí uprostřed leží ve středu městského plánu, postrádajícího jakékoliv stopy staršího sídla. Na západním a východním okraji městského plánu jsou vyvinuty obvodové okružní ulice. Na východě a severu se připojovala k městu předměstí silničního resp. hromadného půdorysu. Dnešní moderní město se šíří především východním a jihovýchodním směrem do oblastí kolem nádraží.

Klasický příklad pravouhlého půdorysu poskytuje Moravská Třebová, vysazená na město někdy v 50. letech 13. století, kdy markrabě Přemysl nařídil, aby cesta od Olomouce byla vedena přes Třebovou. Jako město se jmenuje výslovně r. 1267. Pravidelnost městského plánu ukazuje, že město bylo založeno na zeleném drnu a velmi pravděpodobně osídleno obyvatelstvem z blízkého Starého Města. Půdorys má tvar téměř geometrického čtverce se čtvercovým náměstím uprostřed a přísně pravouhlými stavebními bloky. Hradební obvod je v souladu s pravouhlým tvarem domovních bloků. Čtvercová dispozice půdorysu je poněkud porušena jen v jeho jihovýchodním cípu budovou zámku. Podél výpadných komunikací, jejichž průběh se podřizuje městskému plánu, se opět připojovala mimo hradby předměstí silničního půdorysu.⁵²⁾

Plán blízkého Jevíčka je rovněž velmi pravidelný. Je to ortogonální půdorys slezského typu v ryzím provedení. Ulice vedoucí od protilehlých bran městských (na západním a východním konci města) k velikému čtvercovému tržišti, uzavírají mezi sebou charakteristické sbíhavé domovní bloky. Tímto rozvržením nabývá městský plán vejčitého tvaru. Severojižním směrem probíhá městem komunikace pálicí strany rynku a spojující protilehlé městské brány na severu a jihu městského

obvodu. Krásně je zachován dvojitý okruh hradebních ulic. Město bylo obdařeno městskými právy r. 1258 a leželo na staré trstenické stezce z Moravy do Čech⁵³⁾ Na s. a na j. od města se táhnou předměstí podél výpadových silnic.

Na západní Moravě se vyznačují pravidelným pravouhlým půdorysem z hrazených měst jen Mor. Krumlov a Jihlava.

Moravský Krumlov obdržel městská práva v druhé polovině 13. století od Přemysla II. Tvar půdorysu je dán polohou města v jádře meandru t. j. na ostrohu, obtékaném řekou Rokytinou. Přístup do města byl možný jen ze západní strany, kde ostroh souvisí úzkou šíjí, zaujatou budovou zámku, s okolní plošinou Českomoravské vysočiny. Tato strategicky velmi výhodná a jedinečná poloha v zakleslém říčním meandru připomíná silně polohu Českého Krumlova, kde se obdobné poměry opakují ve větších rozměrech. Město mělo tři brány (na j. Rakšická, na záp. Zámecká a Severní brána).⁵⁴⁾ Obdélníkové tržiště je posunuto k jižnímu okraji města. Domovní bloky jsou střízlivě obloukovitým městským opevněním. Kostel stojí mimo tržiště, V jihovýchodním cípu města se rozkládá trojúhelníkové klášterní náměstí.

Stará Jihlava stávala na levém břehu stejnojmenné řeky v místech dnešního kostela sv. Jana Křtitele. Byla to ves obývaná zčásti horníky a ležící na staré stezce haberské (jihlavské), jdoucí z Čech na Moravu a dále přes Znojmo do Rakous. Toto sídlo bylo zcela opuštěno, když kolem r. 1240 bylo založeno na pravém břehu Jihlavy nad soutokem Jihlávky s Kozelužským potokem nové město nadané r. 1249 městským a horním právem. Je pravděpodobné, že na místě dnešního města se vyvinulo pozvolným růstem trhové a hornické sídlo již dříve, povýšené později na město. Tato původní osada bývá hledána v severozápadní části dnešního města, kde rozšířená jižní část ulice Kamenné bývá považována za staré ulicové tržiště. Jiné staré krystalizační jádro se klade do okolí dnešní Brněnské ulice. Než nynější plán města je nezvratným dokladem pravidelného orthogonálního založení, v němž vyniká neúměrně veliké, v severojižním směru protažené náměstí. Jeho středem procházela zmíněná cesta haberská. Uprostřed je zčásti zastavěno skupinou domů (zv. Kretzl). Nové město bylo obeháno silným opevněním se čtyřmi branami (na s. Špitálská, na j. Brtnická, na z. U matky boží, dosud zachována, na v. Brněnská). Před branami se rozkládala předměstí silničního a zčásti i hromadného půdorysu. Moderní Jihlava za

hradbami, jejichž místo zaujaly zčásti okružní třídy a sady, se šíří hlavně západním a severozápadním směrem, kde jsou zastavovány v šachovnicovém půdorysu plochy mezi staršími předměstími při výpadových cestách. Celkem lze tudíž konstatovat, že v orthogonálním shematu zmizela eventuální starší krystalizační vývojová jádra.⁵⁵⁾

Orthogonální půdorys skládající se v podstatě jen z tržiště a event. z ulic z něho vybíhajících mají mnohá menší zpravidla nehrazená města. Sem patří téměř všechna města jeseňnické plošiny. Jejich řadu zahajuje Mor. Beroun.

Založení Moravského Berouna se váže k tamějšímu rudnému bohatství. Původní hornická osada ležela asi v údolí tamějšího potoka. Nové nehrazené město, o němž se poprvé mluví k r. 1339, bylo založeno na svahu nad údolím potoka v pravouhlém půdorysu, representovaném čtvercovým tržištěm a krátkými ulicemi z něho vybíhajícími. Tržiště je poměrně prostorné a vůči ostatnímu městskému zastavění položené excentricky při jihovýchodním okraji města. Tato neobvyklá poloha by nasvědčovala tomu, že zakladatelé města předpokládali vývoj městského zastavění směrem jižním a jihovýchodním. Tento předpoklad se však nesplnil a město se šířilo spíše jednak směrem severovýchodním pravděpodobně do okolí bývalé hornické osady při potoce, jednak směrem severozápadním, kde navazovalo na starší - třetí sídelní jádro na Hausberku, ležící v bezprostřední blízkosti bývalého hradu na Křížovém vrchu.⁵⁶⁾ Tam pravděpodobně třeba klást nejstarší část městského zastavění. V dnešním plánu města je to návesní zastavění pod nejstarším městským kostelem (Povýšení sv. kříže) a od něho k jihu vybíhající silniční tah, připojující se pod farním kostelem k rynku. O značném stáří této části města by svědčila i její severojižní orientace, navazující ve svém jižním prodloužení na směr staré cesty, přicházející od Jívové a Sedmí Dvorů. Jeví se tudíž dnešní předměstí berounská, stavěná v silničním a hromadném půdorysu, starší než samo město.

Hornictví vděčí za svůj vznik i město Ryžoviště. Jeho předchůdce byla hornická osada při potoce na úpatí Einsiedelberku. Na jejím místě se dnes rozkládá severně od města předměstí hromadného a řadového půdorysu. Město bylo založeno na výšině nad soutokem dvou potoků. Jeho půdorys se omezuje na pravděpodobně nehrazené tržiště obvyklého

čtvercového tvaru s radnicí uprostřed. Město se připomíná poprvé k r. 1318 a těžilo v minulosti z polohy na cestě z Olomouce do Bruntálu. Tato cesta procházela západním okrajem rynku a zdá se, že ona ovlivnila orientaci celého tržiště.⁵⁷⁾

Budišov nad Budišovkou se jmenuje k r. 1301 poprvé jako město. Není zcela jisté zda město bylo opevněno, avšak mírně obloukovitý tvar městského obvodu na severozápadní a východní straně města by tomu nasvědčoval. V prodloužení severní strany čtvercového rynku vybíhá na sz. delší ulice (Špitálská), která je nesporně ukazatelem staré cesty jdoucí ve směru údolí Budišovky. Předměstí na jihozápad od návsi farního kostela, zabírající městský prostor záp. od tržiště, má půdorys hromadný. Na pravém břehu Budišovky se táhne předměstská osada řadového půdorysu s typickými záhumenicovými lány.⁵⁸⁾

Dvorce se připomínají k r. 1339, městských práv se jim však dostalo teprve r. 1410. Město leželo na významné cestě olomoucko-opavské v místě, kde tato překračovala údolí potoka Loupníka, zaříznutého do plošiny Nízkého Jeseníka. Město bylo opevněno, jak je to patrné dodnes z kruhovitěho obvodu městského plánu. Na jižní straně se městské zdi přimykaly těsně ku čtvercovému tržišti, na ostatních stranách však probíhaly opodál a ponechávaly mezi rynekem a zdí něco místa pro kostel a menší domky. Napříč rynekem procházela zmíněná komunikace, vstupující do města na jihozápadě Horní branou a vystupující Dolní branou na severovýchodě. Před branami se táhla podél staré cesty, jdoucí původně přes Jívovou, předměstí silničního resp. řadového půdorysu. Osídlení v údolí Loupníka je mladšího data.⁵⁹⁾

Jednoduchý obraz poskytuje půdorys Města Libavé, o němž první bezpečná zpráva pochází z r. 1301. Půdorys města tvoří čtvercové tržiště s ulicí vybíhající směrem severovýchodním. Město nebylo hrazeno a leželo stranou hlavní jesenické komunikace. Východně města při Libavském potoce se rozkládá předměstí hromadného půdorysu, na levém břehu potoka pak se táhne předměstí řadového půdorysu se záhumenicemi. Na jihu se připojuje jako další předměstí řadová ves Dřemovice.⁶⁰⁾

Domasov nad Bystřicí byl rovněž osadou hornickou, o níž první zmínka se činí v druhé polovině 13. stol. Městečkem se nazývá k r. 1408. Výrazem městského plánu je malé obdélníkové tržiště. Kostel stojí mimo tržiště ve vyšší poloze.

Jinak má půdorys vesnický ráz a je určen stísněnou polohou v údolí Bystřice.⁶¹⁾

Obdélníkové tržiště s věží uprostřed má Potštát, jmenovaný jako hrazené městečko poprvé k r. 1377 a nadaný právem olomouckým k r. 1394. Městem, ležícím na plošině nad soutokem dvou potoků, procházela v minulosti cesta od Olomouce do Oder a Opavy. Na severozápad a jihovýchod od města se rozkládají předměstí (Dolní a Horní) převážně hromadného půdorysu.⁶²⁾

K této půdorysné skupině náleží také města v Hrubém Jeseníku, vděčící za svůj vznik rovněž tamějšímu rudnému bohatství. Tak v okolí Starého Města se dolovalo pravděpodobně již v druhé půli 13. stol. První zmínka o městě se děje k r. 1325.⁶³⁾ Po vypálení za válek českouherských kolem r. 1470 bylo znovu vysazeno r. 1560. Zdá se však, že půdorys města, vyjádřený pravouhlým tržištěm je původní z doby prvního založení. Na severu i na jihu se k městu upínají předměstí silničního a hromadného půdorysu.

Kolštejn hlídal cestu vedoucí z Moravy do Slezka sedlem Ramzovským. Hrad se připomíná poprvé k r. 1301.⁶⁴⁾ O městečku se činí zmínka až k r. 1437. Městem se stal teprve v době nejnovější. Půdorys se skládá opět ze čtvercového tržiště, k němuž se na severu připojuje silniční předměstí snad na místě původní osady.

Do této půdorysné kategorie se hlásí dále několik měst v Moravské bráně a města valašská. Tak půdorys města Příbora se skládá v podstatě ze čtvercového náměstí, orientovaného ve směru údolí Lubiny. Město bylo založeno pravděpodobně v téže době jako sousední Nový Jičín a jmenuje se r. 1292 jako městečko a r. 1294 jako město s právem hlubčickým. Od konce 14. stol. bylo opevněno a mělo dvě hlavní brány: Horní (Olomouckou) v jihozápadním koutu města a Dolní (Slezskou) na severovýchodě. Procházela jimi cesta od Nového Jičína k Místku.⁶⁵⁾ Na severovýchod a jih od města se rozkládala předměstí silničního a hromadného půdorysu (j. od města zv. Benátky).

Obdobné založení nacházíme v Místku, připomínaném jako městečko již r. 1267. Město vzniklo na místě, kde cesta do Těšínska překračovala řeku Ostravici. Nejstarší částí je rynek čtvercového tvaru s ulicemi pravouhle vybíhajícími. Jeho západním okrajem procházela cesta na Ostravu, která se tu oddělovala od cesty těšínské. Vzdálenější částí kolem příbor-

ské silnice a v okolí dnešní Nádražní třídy jsou pozdního původu a vznikaly postupně od 2. poloviny 18. stol. do doby nejnovější. Severní část dnešního města zv. Koloredov byla původně samostatnou vesnicí, vzniklou rozparcelováním biskupského dvora na sklonku 18. stol.⁶⁶⁾

Malebný Stramberk vysazený na město r. 1359 pod hradem stejného jména má obdélníkové náměstí uzavřené na sv. straně kostelem. Toto tržiště je jediným výrazem městského plánu. Město nebylo opevněno a připojovala se k němu předměstí: na severu Horní hromadného půdorysu, vyvolaného nerovností terénu, na jihu silniční až řadové Dolní předměstí, táhnoucí se směrem k dnešnímu nádraží.⁶⁷⁾

Také ve Frenštátě pod Radhoštěm, na nějž se velmi pravděpodobně vztahuje zpráva k r. 1299, je obdélníkové náměstí jediným znakem městského půdorysného rázu. Městská privilegia však dostal Frenštát až k r. 1584.⁶⁸⁾ Zdá se, že osada měla týž charakter jako sousední lesní lánové vsi, jak je dosud vidno z rázu předměstí, převyšujících svým rozsahem vlastní město a táhnoucích se ve směru Lubiny na sz. a jv. v prodloužení městského rynku. Jejich pravděpodobně původní řadový půdorys je dnes pozdější výstavbou většinou proměněn v silniční. Město nebylo hrazeno, což by rovněž poukazovalo na původní vesnický ráz půdorysu.

Valašské Meziříčí s obdélníkovým tržištěm se připomíná poprvé k r. 1297, jako město k r. 1376. Město bylo hrazeno, jak je patrné z oválného obvodu městského plánu sříznutého na s. svahem nad řekou Bečvou. Tržiště je orientováno podélně ve směru severojižním a procházela jím po východním okraji cesta slezskouherská, překračující tam Bečvu. V téměř směru jsou orientovány i ulice vybíhající z rynku. Jen ulice vycházející ze severozápadního cípu rynku a ulička u kostela na severní straně města mají směr západovýchodní. Na j. od města se rozkládalo Horní předměstí složitějšího silničního půdorysu, na severu na pravém břehu řeky Bečvy menší Dolní předměstí rovněž silničního půdorysu. Městys Krásno n. B. dnes spojený administrativně s městem má půdorys vesnického rázu (návesní silnicovku).⁶⁹⁾

Rožnov byl r. 1267 vsí, 1411 městečkem. Město nebylo hrazeno a skládá se z obdélníkového tržiště orientovaného ve směru údolí Bečvy. Procházela jím na jihozápadní straně cesta pobečevská, podél níž se táhne na východ od rynku předměstská Horní ulice, navazující na řadový půdorys scu

sedních Tylovic. Náměstí bylo dříve uprostřed částečně zastavěno. Kostel stojí opodál jihozápadního cípu tržiště. Rovnoběžně s Bečvou se rozkládá předměstí hromadného půdorysu.⁷⁰⁾

Město Vsetín se skládá ze dvou částí. Starší Horní město na terase na pravém břehu Bečvy existovalo snad již na sklonku 13. stol., ač první zprávy o něm pocházejí teprve z r. 1308. Půdorys je charakterisován čtyřúhelníkovým tržištěm se zámekem uprostřed. Čtvrtá jižní strana tržiště není vyvinuta pro příkrý terasový svah řeky Bečvy a je zaujata kostelem. Čtyřúhelníkový ráz náměstí vynikal lépe dokud se jezdilo na předměstí Sychrov přes prostranství mezi kostelem a zámekem.⁷¹⁾ Město nebylo opevněno a procházela jím cesta z údolí Senice k Valašskému Meziříčí. Podél ní se táhne předměstí jv. od rynku. Mnohem mladší nežli Horní je Dolní město na levém břehu Bečvy v její aluviální nivě. Trpělo v minulosti častými záplavami. Vzniklo ve stol. 17. a jeho půdorys má ráz vesnický. Náměstí trojúhelníkového tvaru ukazuje na vliv probíhající komunikace. Na jihozápad vybíhá předměstí silničního půdorysu. Část města na pravém břehu Bečvy, táhnoucí se podél toku Jasenky má charakter řetězového půdorysu, jímž se vyznačují okolní valašské osady. Moderní město šachovnicového půdorysu se šíří kolem nádraží.

Původní Valašské Klobouky, o nichž se děje zmínka k r. 1241, ležely při Hájenském potoce severovýchodně od dnešního náměstí v místech nynějšího hromadného předměstí zvaného Staré Klobouky. Poněvadž trpěly značně povodněmi, dovolil markrabě Jan r. 1356 jejich přeložení do vyšších poloh na pravém břehu Kloboučky. Tak bylo založeno nové nehrazené město, nadané právem hradištským.⁷²⁾ Skládá se v podstatě z pravoúhlého tržiště a z ulic kolmo vybíhajících. Tržiště je v jihovýchodní části zastavěno skupinou budov. Kostel stojí mimo tržiště na západním obvodu města. Na západ, na jih a na severovýchod vybíhají podél výpadních komunikací předměstí silničního půdorysu.

První zpráva o městečku Zlíně pochází z r. 1322. Stloukal se domnívá, že městečko Zlín bylo založeno jako takové někdy v polovině 13. stol.⁷³⁾ Původní městečko se soustředilo pravděpodobně v bezprostředním sousedství opevněného vladyckého dvora asi na místě dnešního zámku. Pravoúhlé tržiště s kolmo vybíhajícími ulicemi a kostelem stojícím opodál byly vybudovány asi až při povýšení městečka na město r. 1397. Zděnými hradbami město asi opevněno nebylo, neboť

v městském plánu chybí příznačný hradební okruh. Vzrůstem města v 16. stol. splynula s ním stará samostatná osada Čepkov a stala se jednou z městských ulic. Tehdy se vytvořilo při Dřevnici podružné sídelní středisko v nově založeném městečku Trávníku se samostatným pravouhlym tržištěm a kostelem. Staré jádro zlínské i bývalé městečko Trávník zanikají dnes zcela v půdorysu moderního Zlína, stavěném v soustavě šachovnicové. Na západ od starého města se rozkládají převážně tovární objekty, zatím co dělnické kolonie z cihlových neomítnutých domků a vilové čtvrti se šíří směrem východním.

Poslední moravské město tohoto typu je Blansko. Původní osada, zmíněná poprvé k r. 1131, ležela na pravém břehu Svitavy v místech dnešního Starého Blanska. Je to osada, skládající se v podstatě z trojúhelníkové návsi a farního kostela. Mladší než tato osada je Nové Blansko, ležící na levém břehu Svitavy a zvané kdysi všeobecně městečkem. Na ně se vztahuje zpráva k r. 1277. Na rozdíl od vesnického půdorysu Starého Blanska má Nové Blansko obdélníkové tržiště, orientované delší stranou ve směru údolí Svitavy. Městečko nebylo hrazeno a na jihozápadě se k jeho rynku připojuje ulice táhnoucí se podél cesty do Starého Blanska. Dnešní město se šíří podél komunikací především v jižním směru do okolí nádraží. Na město bylo Blansko povýšeno teprve r. 1905.⁷⁴⁾

Kromě těchto právě uvedených pravouhlych typů (t. zv. východoněmeckých) se vyskytují na Moravě vzácněji i pravouhlé typy s ulicovým tržištěm (t. zv. jihoněmecké). Tohoto rázu je půdorys města Brušperka.

Brušperk byl pravděpodobně založen zcela nově na pravém břehu Ondřejnice biskupem Brunem r. 1269.⁷⁵⁾ Město bylo velmi pravděpodobně hrazeno, jak je dnes patrné zvláště ze zaokrouhleného tvaru domovních bloků na severozápadním a severovýchodním okraji původního města. Úzké ulicové tržiště a celý městský plán jsou orientovány od sz. k jv. t. j. směrem údolí Ondřejnice. K městu přistupovala na všech stranách předměstí: nejstarší na sz. zv. Předměstí, na vých. Dráhy, na z. za Ondřejnicí Závodí, na jv. nejmladší předměstí Novosady.

K tomuto typu se dále hlásí jihomoravská města Kyjov a Bzenec. Kyjov byl trhovou vsí již r. 1130 a k r. 1222 je označen jako městečko. R. 1548 se stal královským městem,

ale zůstal i nadále malým městem. Opevněné město se čtyřmi branami sestávalo vlastně jen z ulicového tržiště značné rozlohy a tří ulic z něho vycházejících k městským branám. Na východní straně sahalo tržiště až k bráně (viz příl. č. 3). Na severu, východě a jihozápadě se táhla silniční předměstí podél výpadových silnic. Je možné, že původní ves ležela v místě nynějšího východního předměstí, neboť tam stál starý farní kostel kyjovský, který nebyl pojat do městských zdí. Dnes se šíří město hlavně severozápadním směrem k nádraží.

Bzenec vznikl pod hradem, o němž první bezpečná zpráva pochází z r. 1231. Jako město je označen poprvé k r. 1371. Bylo opevněno jak ukazuje oválný tvar městského plánu. Jeho značnou část zaujímá protáhlé ulicové tržiště směru západovýchodního (t. zv. Dolní náměstí). Na sever od tohoto hlavního tržiště v bezprostředním sousedství bývalého hradu je druhé menší tržiště nepravidelného tvaru s farním kostelem uprostřed (t. zv. Horní nám.). Zdá se, že ono bylo původním tržištěm města. Od hlavního tržiště je odděleno nepravidelnými domovními bloky. Na západě a východě se připojují k městu předměstské ulice sledující komunikaci v prodloužení hlavního tržiště.⁷⁶⁾

Svitavy byly založeny kolem r. 1250, neboť r. 1256 mluví o nich listina jako o městě.⁷⁷⁾ Jejich protáhlý půdorys ve směru jv. - sz. sestávající v podstatě z ulicového tržiště je dán stísněnou polohou mezi Svitavou a jejím přítokem. Tržiště se postupně zúžuje směrem k východu tak jak se zúžuje celý městský plán v důsledku soutoku zmíněných toků. Kostel stojí v severozápadním koutu rynku. Město bylo opevněno zdmi, jejichž zkytky jsou dodnes patrné. Ze silničních předměstí připojujících se na všech stranách k městu je nejstarší Novoměstská ulice, táhnoucí se podél komunikace do Čech. Původní ves, o níž se činí zmínka v jmenované listině, se klade do okolí kostela sv. Egidia východně od města.

Silperk se rozkládá na návrší nad potokem Březnou. Vznikl velmi pravděpodobně z původní hornické osady jako většina měst severomoravských. Oválný obvod městského plánu, skládajícího se vlastně jen z protáhlého tržiště by ukazoval na někdejší opevnění. Tržiště orientované ve směru od sz. k jv. je zčásti zastavěno. Na sz. straně je uzavřeno kostelem, na jv. konci se poněkud zúžuje pravděpodobně vlivem terénu. Předměstí Horní a Dolní ulice, sledující údolí Březné a nava-

zující na tržiště, mají zčásti ráz řadový a silniční, místy i hromadný. První zpráva o městě se vztahuje k r. 1312, městečkem se výslovně jmenuje k r. 1347.⁷⁸⁾

Konečně lze počítat k tomuto půdorysnému typu i západo-moravská města Vel. Bíteš a Boskovice. Velká Bíteš se připomíná jako farní osada k r. 1240. Snad se tato osada rozkládala původně v bezprostřední blízkosti kostela na návrší nad říčkou Bítýškou. Vlastní město vzniklo na j. odtud na svahu nad říčkou. Střediskem jeho je obdélníkové protáhlé náměstí, jehož západní okraj vybíhá nálevkovitě do výpadové komunikace směrem k Vel. Meziříčí. Na sever vybíhají z tržiště na západním i východním konci ulice vzhůru ke kostelu. Náměstí posunuté k jižnímu okraji města, prostor mezi ním a kostelem jakož i kostel tvořily středověké město obehnané zdmi se třemi branami (na záp., vých. a sev.). Na východ i na západ od města podél staré cesty vedoucí od Brna se připojovala předměstí silničního půdorysu. Do obvodu města patří dnes Janovice, dříve samostatná obec rozkládající se na jih od města na protáhlém návrší nad Bítýškou. Její půdorys je hromadný.⁷⁹⁾

Boskovice vznikly pravděpodobně jako podhradí boskovského hradu. Polohu a půdorys tohoto staršího sídla nelze dnes přesněji zjistit. Město bylo vysazeno asi na německém právu někdy v polovině 13. stol. Půdorys vlastního města má oválný tvar, který by poukazoval na to, že město bylo hrazeno, ač historické zprávy nemluví o opevnění a ani jeho zbytky se nezachovaly. Velkou část plochy vnitřního města zaujímá protáhlé ulicové tržiště svažující se ve směru od jihovýchodu k severozápadu. Na dolním (severozáp.) konci je uzavřeno stavbou farního kostela. Pravoúhlý tvar tržiště je výrazný zvl. na horním (jihových.) konci. Na jz. straně se k rynku přimyká typické židovské ghetto. Na sz. a jv. v prodloužení hlavního tržiště vybíhají předměstí silničního půdorysu (Dolní a Horní předměstí). Jiné předměstské ulice se táhnou směrem západním a severovýchodním.⁸⁰⁾

Pravoúhlé tržiště může být někdy vlivem polohy v terénu neb průběhem komunikací ve svém tvaru více či méně porušeno nabývající tím podoby nepravidelného čtyřúhelníka resp. lichoběžníka. Tak je tomu porůznu u několika moravských měst, o nichž je podán výklad v následujících řádcích.

Hodonín vznikl jako podhradí na ostrově řeky Moravy snad někdy v druhé půli 12. stol. Hodonínský hrad připomínaný r. 1169 byl významným bodem zemské obrany a střediskem zeměpanské správy.⁸¹⁾ Bývalé podhradí je dnešní Rybářská ulice, jejíž půdorys lze označit jako návesní silnicovku. Vlastní město vzniklo severněji na pravém břehu Moravy v místech výše položených a chráněných před říčními záplavami. Založení města nelze přesněji datovat, neboť zakládací listina z r. 1228 je falem a město bylo sotva založeno dříve než v 2. půli 13. stol. Půdorys města je dán v základě tržištěm tvaru nepravidelného čtyřúhelníka s kostelem uprostřed. Zastavení jihozápadní strany rynku je pozdějšího data, původně byl v těch místech rynek ohraničen rameny řeky Moravy. Na tvar rynku měl zřejmě vliv průběh dvou cest rozbíhajících se od mostu jednak směrem severním jednak severovýchodním. Město bylo opevněno jak je patrné z názvů ulice Horní a Dolní Valy. Z náměstí vybíhaly předměstské ulice podle vytčených komunikačních směrů. Město se mohlo šířit především severním směrem, jímž stoupá terén od aluvia řeky Moravy. Také moderní vývoj města pokračuje tímto směrem.

Hustopeče se staly městem teprve r. 1572. Dříve byly městečkem, o němž první zpráva pochází z r. 1249. Jeho předchůdcem byla slovanská osada, kterou pravděpodobně třeba klást do dnešního největšího předměstí České Vsi, stavěného v silničním půdorysu. Je to směr staré cesty jdoucí k městečku Strachotínu a k Lednici. V 13. stol. bylo založeno městečko, jehož půdorys oválného tvaru s méně pravidelným pravoúhlým tržištěm byl ovlivněn poměry terénními i průběhem komunikací. Město se rozkládá v poměrně úzkém údolí, sevřeném na západní i východní straně poměrně příkrými svahy. Tím nabývá městský plán tvaru protaženého ve směru údolí od sz. k jv. Protáhlejší obdélníkové tržiště je uprostřed zastavěno kostelem a v jižní části skupinou domů. Zaokrouhlení domovní fronty na západní straně náměstí ukazuje na starý dopravní směr, vedoucí k staré osadě, zmíněné České Vsi. Město bylo hrazeno a zbytky městského opevnění se dodnes zachovaly. Dokládá to i ta okolnost, že silniční předměstí, která na severu, jihu a jihozápadě navazují na městský půdorys, jsou od něho oddělena mezerou zaujatou kdysi městskými zdmi.⁸²⁾

Hulín je staré městečko, neboť první zpráva o něm se nese k r. 1224, jako městečko se jmenuje k r. 1261. Město se rozkládá mezi Rusavou a jejím pravým ramenem, takže bylo

v minulosti strategicky chráněno ze tří stran přirozenými toky, zatím co na čtvrté, východní straně bylo obeháno umělým vodním příkopem. Přirozenou ochranu zvyšovalo i městské opevnění, na něž upomíná kruhový obvod městského plánu i zachované názvy ulic Velký a Malý Val.⁸³⁾ Střed města tvořilo čtyřúhelníkové tržiště, jehož severozápadní strana je mírně zaokrouhlena. Toto zaokrouhlení lze těžko vyložit, snad lze v něm spatřovat snahu přizpůsobit tvar rynku tvaru městského opevnění. Sotva lze je vysvětlit jako vliv komunikací, neboť hlavní dopravní směr od Napajedel k Přerovu resp. Kroměříži probíhal tržištěm napříč ve směru od jihovýchodu k severozápadu. Celkem působí tvar rynku, z něhož vycházejí krátké ulice orientované ve směru zmíněné cesty, dojmem plánovitého založení. Kostel je mimo tržiště při jižním okraji města. Na severozápad od starého hrazeného města se táhne předměstí silničního půdorysu, sledujícího pravděpodobně starou cestu od Kroměříže k Holešovu. Zajímavá je jeho poloha vůči středověkému městu, jehož se dotýká tangenciálně, nejevíc k němu bližší vztah. Moderní město se šíří především východním směrem k nádraží.

Holešov se připomíná již r. 1131, městem se stal pravděpodobně někdy v druhé polovině 13. stol. Město leželo na křižovatce obchodních cest z Přerova do Uherského Hradiště a z Kroměříže do Polska. Vnitřní město holešovské, jehož podstatnou část tvořilo tržiště tvaru nepravidelného čtyřúhelníka, bylo hrazeno jak je dosud vidno z kruhovitěho průběhu ulice na jihozápadním obvodu vnitřního města. Město mělo tři brány: v severozápadním cípu bránu Přerovskou (Židovskou), v jihozáp. koutu rynku bránu Kroměřížskou a na jv. bránu Žopskou.⁸⁴⁾ Obloukovitý průběh domovní fronty mezi branou Žopskou a Kroměřížskou jakož i ustupující domovní fronta mezi kostelem a branou Kroměřížskou byly zřejmě ovlivněny průchodem zmíněných cest. Ostatní ulice vybíhají z rynku pravouhle. Jižní část náměstí je odedávna zastavěna farním kostelem. Před branami se táhla podél výpadních cest předměstí silničního půdorysu.

Kojetín se připomíná jako městečko r. 1280, r. 1406 se mu dostalo práva brněnského. Má obdélníkové tržiště, jehož východní strana je ve svém pravouhlém tvaru porušena průběhem komunikace, jdoucí od Kroměříže k Olomouci.⁸⁵⁾ Město bylo hrazeno, jak je dosud patrné ze zbytku zdi a z obloukovitého průběhu ulice (býv. Židovské) při severozápadním okraji

města. K městu přiléhala na všech stranách rozsáhlá předměstí silničního půdorysu. Na j. to bylo předměstí Kroměřížské, na z. Vyškovské, na v. t. zv. Hatě a na severu Olomoucká ulice. Moderní město zvl. pravouhle stavěná vilová čtvrť se šíří mezi starým městem a nádražím.

Loštice byly městečkem pravděpodobně již v polovině 14. stol. Jejich půdorys je určen v základě směrem dvou komunikací, jedné přicházející od Žádlovic, druhé od Mohelnice. Obě se sbíhají na loštickém tržišti, jehož tvar tím nabývá podoby lichoběžníka, zúžujícího se směrem jihovýchodním. Týž tvar mají i domovní bloky na severozápadní straně tržiště. Tržiště bylo dříve uprostřed zčásti zastavěno. Město nebylo hrazeno a vybíhají z něho na jih i sever předměstí silničního půdorysu. Kostel je poměrně vzdálen od tržiště směrem severovýchodním. Na pravém břehu Třebůvky se rozkládá hromadné předměstí.

Zábřeh se jmenuje poprvé k r. 1275, městské právo olomoucké dostal r. 1411. Město bylo hrazeno a přimykalo se svým půdorysem k hradu, dnešnímu zámku, který tvoří jižní stranu zhruba pravouhlého rynku. Na východ od hlavního rynku odděleno blokem domů se rozkládá druhé, pravděpodobně starší a menší tržiště s kostelem uprostřed. Má tvar nepravidelný. Jeho severním okrajem i severním okrajem hlavního rynku procházela hlavní městská komunikace z Pomoraví k Lanškrounu. Její průběh ovlivnil lomený směr severní domovní fronty obou náměstí. Před Dolní městskou branou se rozkládalo Dolní předměstí, před Horní branou Horní předměstí obě silničního půdorysu. Ostatní předměstí jsou pozdějšího původu.

Předchůdcem města Jemnice byla hornická osada pod jemnickým hradem kolem starého kostela sv. Jakuba⁸⁶⁾ Je to dnešní osada Podolí silničního půdorysu, ležící severozápadně od dnešního města v údolí Želetavky. Zachovaná románská věž při zmíněném kostele by posouvala stáří této osady do 11. stol. R. 1227 počal bitovský župan Petr stavět hrazené město na návrší na levém břehu Želetavky. R. 1345 udělil král Jan městu pro jeho zlaté doly horní právo jihlavské. Střediskem města se stalo poněkud k západu posunuté ne zcela pravidelné obdélníkové tržiště. Jeho severní kout zaujímá farní kostel. Síkmo probíhající severní fronta náměstí je usměrněna průběhem staré cesty z jižních Čech na Znojensko, procházející městem od Horní k Dolní bráně. Hlavní

dopravní směr se tudíž jen dotýkal tržiště na jeho severním okraji. Dnešní komunikace do Podolí, půlící západní stranu náměstí vznikla mnohem později. Městské domovní bloky mezi náměstím a zámek ukazují svými tvary jasně na ortogonální založení. Za městským opevněním, jehož zbytky se dosud hojně zachovaly, se rozkládají na sever od města předměstí silničního a zčásti hromadného půdorysu. Dnes se šíří město i směrem východním do okolí nádraží.

Jevišovice vznikly z podhradí hradu, připomínaného k r. 1289. Městečko samo se připomíná teprve v polovině 15. stol. Leží na mírném svahu návrší sklánějícího se k řece Jevišovce i na rovince, šířící se k jihu. Skládá se z vnitřního města a ze dvou předměstí: Podolí a Nového Světa.⁸⁷⁾ Půdorys je nepravidelný. Tržiště tvaru čtyřúhelníka se severozápadní částí přimyká k budově zámku. Kolem něho se kupí nejstarší část města, skládající se z tržiště a tří ulic do něho vyúsťujících. Město bylo opevněno a čítalo dvě brány. Farní kostel stojí na nejvyšším bodě návrší na jihovýchod od tržiště. Před kostelem se rozkládá náměstíčko nálevkovitého tvaru. Tato část města je asi mladšího původu. Předměstí Podolí obepíná město na severozáp., západě a jihu v řádkovém a místy i hromadném půdorysu.

Některá tržiště mají vlivem terénu a probíhajících komunikací tvar klínový resp. trojúhelníkový. Tak je tomu v Jaroměřicích n. R., Telči, Slavonicích a Vyškově.

Jaroměřice nad Rokytnou jsou poprvé zaznamenány k r. 1325, městečkem se nazývají teprve v druhé půli 15. stol. Půdorys se přimyká k rozsáhlé budově zámku a sestává ze dvou trojúhelníkových tržišť, obvodní ulice na severovýchodní straně a ze dvou výpadních ulic. Západnější, snad původní tržiště, je ovlivněno do jisté míry směrem komunikace, probíhající od Třebíče k Mor. Budějovicím, východnější (hlavní náměstí), rozsáhlejší tržiště nabylo dnešní podoby teprve počátkem 18. stol., kdy bylo na jižní straně uzavřeno přestavěnou budovou zámku.⁸⁸⁾ Dříve bylo zastavěno zčásti skupinou domů. Na pravém břehu Rokytné na jih a jihovýchod od města se rozkládají předměstí silničního půdorysu. Téměř kruhový obvod městského plánu a průběh zmíněných obvodových ulic by ukazovaly na to, že město bylo opevněno.

Původní Telč vznikla jako osada u zeměpanského dvorce na místě dnešního Starého Města někdy v polovině 13. stol.

Richter lokalizuje tuto osadu přesně do severnější ulice Starého Města. Vznik druhé, jižnější staroměstské ulice uzavřené na jihovýchodě kostelem P. Marie je pravděpodobně v souvislosti s povýšením původní osady na trhovou ves. Obě tyto ulice směru sz.-jv. sledují směr cesty od Nové Říše k Jindřichovu Hradci, která se tu křížovala s cestou podyjskou směru severojižního.⁸⁹⁾ Asi v polovině 14. stol. bylo na severovýchod od původní osady založeno na terénní vlně svažující se k severu nové město skládající se jedinečně z klínového tržiště, jímž od severozápadu k jihovýchodu probíhala zmíněná komunikace poledníkového směru. Jediná ulice z vnitřního města se vyvinula na jihozápadní straně při městském opevnění. Zeměpanský dvorec byl pojat do jižního obvodu městského opevnění. Severní okraj městského obvodu zaujímá farní kostel a zámek. Město bylo vybudováno jako vodní pevnost sevřená na jihozápadě a severovýchodě rybníky, na severozápadě a jihovýchodě vodními příkopy. Touto polohou si lze vysvětlit i příznačný klínový tvar náměstí. Předměstí Podolí při cestě do Nové Říše, která byla vedena po založení města obloukem přes hráz Ulického rybníka, a předměstí Štěpnice (Nové Město) vznikly až po vysazení města. Obě předměstí mají vesnický půdorys (Podolí silniční, Štěpnice silniční a návěsní). Moderní čtvrti se šíří východním směrem v okolí nádraží.

První bezpečná správa o Slavonicích pochází z r. 1260, kdy se tam připomíná fara. R. 1294 se mluví o městečku Slavonicích. Reutter se domnívá, že původní osada ležela na místě dnešního Špitálského předměstí.⁹⁰⁾ Město samo bylo založeno na návrší nad údolím místního potoka. Paralelní průběh domovních bloků a městského obvodu ukazuje, že město bylo opevněno již při založení. Město má dvě tržiště, oddělená skupinou domů kolem farního kostela. Větší Dolní náměstí v západní části města má tvar klínu, který pravděpodobně byl vyvolán svojem dvou cest: jedné přicházející do města od východu, druhé vstupující do města od jihu. Obě cesty vycházely pak z města společně na severní straně branou Dačickou. Horní náměstí ve východní části města má ulicový ráz. Jeho pravoúhlé pravidelné tvary by svědčily o jeho pozdějším založení, které se připojuje dosti neorganicky ku staršímu tržišti na západě. Na severním okraji města je vyvinuta ulice rovnoběžná s městským opevněním. Předměstí silničního po případě řádkového půdorysu na severu a severozápadě města jsou staršího data.

První zpráva o Vyškově se datuje k r. 1131. Někdy v druhé polovině 13. stol. se stal biskupským městečkem a byl obdařen příslušnými výsadami. Město bylo hrazeno, jeho obvod provázený hradebními ulicemi je téměř kruhový (srv. příl. č. 4). Největší plochu města zabíralo trojúhelníkové tržiště, jehož tvar byl nejpravděpodobněji vyvolán průběhem komunikací, které vyústovaly se tří stran do města. Byla to od jihozápadu přicházející cesta od Brna, od severovýchodu cesta od Prostějova a od východu cesta od Kroměříže. K městu se připojovala zvláště na severu a severovýchodě předměstí složitějšího silničního půdorysu. Moderní čtvrti (vilové) se rozkládají mezi středověkým městem a nádražím.

Jako zvláštní kategorií je třeba zařadit ostrovní města Uherský Ostroh a Veselí nad Mor.

Hrad v Uherském Ostruhu se připomíná již k r. 1286, město k r. 1371. Pravděpodobně hrazené město bylo malé a jeho vejčitý půdorys přiléhající na severní straně k hradu byl diktován ostrovní polohou mezi rameny řeky Moravy. Skládalo se z trojúhelníkového tržiště, v jehož východní domovní frontě je vestavěn kostel, a ze dvou obvodových ulic na jižní a východní straně. Na levém břehu Moravy se rozkládá „Předměstí,“ dnes samostatný městys Ostrožské Předměstí, převyšující rozlohou vlastní město. Má vesnický půdorys složený z návesní silnicovky a dvou silnicovek z ní vidlicovitě vybíhajících. Také na pravém břehu Moravy se na jihozápadě připojuje k městu předměstská ulice.

Obdobné poměry nacházíme ve Veselí nad Moravou. O tamějším hradu existuje zpráva již k r. 1261, o městu se však mluví teprve v půli 15. stol. Půdorys hrazeného města je opět dán polohou na ostrově Moravy, který se zúžuje k jihozápadu ve směru soutoku obou říčních ramen. Pro vybudování tržiště bylo místo jediné v severní půli ostrova. Zaokrouhlený tvar tržiště se přizpůsobuje na severní straně toku říčních ramen, jižní fronta byla pak ovlivněna průběhem cesty překračující řeku Moravu ve směru od západu k východu. Kostel je na náměstí. Původní hrad stál na pravém břehu Moravy na místě dnešního zámku. Na sever od města na levém břehu Moravy se opět rozkládá předměstí složitějšího silničního půdorysu, rozlohou přesahující město. Dnešní městské zastavení se kupí v okolí rozsáhlého nádraží.

Všechny dosud probrané půdorysné typy moravských měst se vyznačovaly plošným charakterem svého plánu. Poslední kategorie měst, která početně stojí hned za městy pravouhlými, jsou města s dominantní ulicí, vyznačující se lineárním rázem svého půdorysu. Patří sem celá řada měst, která započínají Břeclaví.

První spolehlivá zpráva se dotýká Břeclavi již v polovině 11. stol., kdy kolem tamějšího hradu vedla stará cesta Pomoravím, dědička to starověké „jantarové cesty“ od Adrie k Baltu. Břeclavský hrad stával na ostrově řeky Dyje asi v místech dnešního zámku. Pokud je zmíněnou zprávou myšleno i podhradí břeclovské může se vztahovat jen na trhovou ves starou Břelav, která je předchůdcem pozdějšího městečka Břeclavi. Dnes je Stará Břeclav vesnicí ulicového typu v aluvii řeky Dyje. V době husitských vpádů se obyvatelstvo starobřeclovské uchýlilo na bezpečnější místo na ostrově řeky Dyje, kde snad již před tím bylo založeno nové městečko, dnešní Břeclav. Bylo to v bezprostředním sousedství starého břeclovského hradu.⁹¹⁾ Město nebylo hrazeno a jeho půdorys má ráz vesnický. Zhruba trojúhelníkové tržiště vybíhá v ulici, směřující na jihovýchod k mostu přes Dyji, kde na ni navazovalo předměstí rovněž silničního půdorysu. Tržiště je uprostřed zastavěno kostelem a jeho tvar byl ovlivněn stykem dvou komunikací, z nichž jedna šla po jižní straně rynku směrem východozápadním k Poštorné; druhá cesta procházela v prodloužení zmíněné ulice od dyjského mostu po severovýchodní straně rynku resp. návsi a obracela se pak v pravém úhlu a opouštěla tržiště v jeho severním cípu, spějíc dále ku Staré Břeclavi. Podél Dyje se na levém břehu táhla předměstí rádkového půdorysu. Moderní město, jehož vzrůst se datuje od otevření železnice, se šíří mezi řekou Dyjí a nádražím. Sleduje jednak staré výpadní linie jednak zaujímá nové čtvrti stavěné v půdorysu šachovnicovém.

Rosice jsou zaznamenány poprvé v pramenech k r. 1259, městečkem však se nazývají teprve v druhé půli 15. stol. Rozkládají se na návrší nad řekou Bobravou. Původní půdorys tvoří široká poněkud k jihu prohnutá ulice, táhnoucí se od zámku směrem východním. K této ulici, sloužící zároveň jako tržiště se připojovala na severu předměstí rádkového po případě hromadného půdorysu. Kostel stojí mimo tržiště při jeho jihozápadním konci. Novodobým růstem splynulo město s jižněji ležícím Pendrovem, původně samostatnou silniční osadou.

Moderní čtvrti městské v šachovnicovém půdorysu se šíří na severovýchod od starého jádra, kde rovinatý terén skýtal nejlepší podmínky pro zastavění.

Podobný půdorys jako předešlé město mají i Letovice, které jsou nejmladším moravským městem, povýšeným na město až v r. 1936. Městečko leželo na staré cestě trstenické do Čech, která tam opouštěla údolí Svitavy a pokračovala dále údolím Křetinky. Již r. 1195 bylo v Letovicích vybíráno mýto, městečkem však se poprvé nazývají až v polovině stol. 15. Půdorys se skládá z ulicového tržiště západovýchodního směru, přetátného řekou Svitavou ve dvě části. Ve východní části stávala až do r. 1891 stará radnice. Farní kostel stojí na návrší nad údolím Svitavy východně od města. K tomuto starému jádru přistupují později předměstské ulice podél výpadových komunikací.⁹²⁾

Bystřice nad Pernštejnem se jmenuje k r. 1222. R. 1358 se nazývá městečkem, na město byla povýšena teprve r. 1580. Město nebylo hrazeno; jeho středem je protáhlé náměstí klínového tvaru, položené na svahu severně nad údolím Bystřičky. Severozápadní (horní) zúžující se část tržiště přechází v silnici do Nového Města, dolní, jihovýchodní cíp náměstí je zaujat kostelem. Zdá se však, že dnešní rynek není původním tržištěm městečka a že staré tržiště třeba hledat v části města na východ od kostela, zvané doposud Staré Město.⁹³⁾ Domovní fronta sledující silnici od Víru se tam směrem ke kostelu nálevkovitě rozšiřuje. Odmyslíme-li si zastavění této plochy v západní části pod kostelem, které je velmi pravděpodobně pozdního původu, dostaneme klínové tržiště, jemuž vévodí na západní straně farní kostel. Podél výpadních komunikací a podél toku Bystřičky vybíhají předměstí silničního, rádkového resp. hromadného půdorysu.

Náměšť nad Oslavou byla do nedávna městečkem pod hradem, zaznamenaným poprvé k r. 1234. O vsi Náměšti se děje zmínka k r. 1437. Půdorys je vesnického rázu a skládá se z poměrně úzkého ulicového tržiště, rozšiřujícího se poněkud směrem severovýchodním do prostranství před kostelem. Tvar tržiště a jeho orientace jsou dány polohou v poměrně úzkém údolí Oslavy. K tržišti se připojovala na jihozápadě krátká řada domků sledujících cestu přicházející od západu. Tato cesta se tam lomila směrem severovýchodním, procházela velkou částí tržiště a pokračovala na levý břeh Oslavy. Městečko, k němuž se připojují moderní čtvrti v okolí ná-

draží, leží na pravém břehu Oslavy; levý břeh zaujímá hrad a krátká předměstská ulice.⁹⁴⁾

Třešť se stala městem teprve v tomto století, dříve byla jen nehrazeným městečkem, o němž první písemné zprávy sahají do poloviny 14. stol. Jeho půdorys má tvar trojúhelníka, z něhož vybíhají předměstské ulice jižním a severním směrem. Tento trojúhelník ponechává volnější prostranství pro tržiště jen v jižní části, zatím co ostatek plochy je zastavěn kostelem a skupinou domů. Trojúhelníkový tvar je zřejmě dán svojem cest. K cestě směru poledního se tam připojuje jiná cesta přicházející od východu. Je to cesta jdoucí k farnímu kostelu a samostatné části města oddělené od hlavního tržiště mělkým údolím potoka. Snad tam v okolí farního kostela ležela původní osada. Půdorysně výrazná je část městečka zv. Nikterak na východ od farního kostela, stavěná v hromadném půdorysu.⁹⁵⁾

Vizovice byly v držení tamějšího cisterciáckého kláštera jako městečko již r. 1261. Obě trojúhelníková náměstí vizovická (severnější, hlavní a větší Dolní náměstí, jižnější menší Horní) jsou ovlivněna průběhem komunikací, procházejících údolím Lutoninky a její pobočky Říky. Horní náměstí obklopené kostelem a panskou budovou snad lze pokládat za starší. Předměstí vybíhající z obou tržišť mají půdorys silniční resp. rádkový. Nové čtvrti rodinných domků se prostírají směrem sz. do okolí nádraží. Domkářské kolonie na severní a jižní periferii města mají hromadný ráz.⁹⁶⁾

Ivanovice na Hané se staly městem teprve v době nejnovější. Dříve byly vsí, o níž je první zmínka k r. 1183 (podle falsu z 13. stol.) Jako městečko jsou označeny teprve v 16. stol. Půdorys je vesnického rázu a představuje silniční osadu, stavěnou paralelně s tokem Hané. V okolí kostela se silnicovka rozšiřuje v protáhlejší ulicové tržiště. Městečko nebylo hrazeno a přiléhají k němu na s. a na j. předměstí silničního (složitějšího) půdorysu. Předměstská ulice Frenštát byla kdysi samostatnou osadou.⁹⁷⁾

Drahotuše jsou typickým příkladem města s vesnickým půdorysem silničním, rozšiřujícím se v ulicové tržiště s kostelem uprostřed. Vznikly jako podhradí tamějšího hradu, zmíněného poprvé k r. 1269. Městečkem se jmenují k r. 1371. Město nebylo opevněno jen na obou koncích tržiště na cestě k Hranicím a Lípniku stávaly dvě brány. Severozápadně od náměstí se rozkládá domkářská kolonie hromadného půdorysu.

Bystřice pod Hostýnem, zaznamenaná jako městečko k r. 1368 je příkladem t. zv. žebrového půdorysu. Skládá se z dlouhé ulice, rozšiřující se uprostřed u kostela v ulicové tržiště. Z této hlavní ulice odbočují po obou stranách krátké příčné uličky, takže celkový půdorys připomíná tvar žebra. Hlavní ulice je orientována od západu k východu a mírně prohnutá k severu paralelně s tokem Bystřičky. Je to směr komunikace, přicházející od Přerova. Moderní město šachovnicového půdorysu se šíří na jih od starého jádra do okolí nádraží.

Podobné poměry nalézáme v půdorysu Slavkova u Brna. Páteří půdorysu je komunikace směru západovýchodního, k níž se tam připojuje cesta od jihu. Na křižovatce obou cest v prodloužení jižní cesty vzniklo tržiště ulicového charakteru. Směrem k severu se tržiště poněkud rozšiřuje a je tam zakončeno budovou zámku a kostela. Původní kostel však stával mimo tržiště. Na hlavní městskou komunikaci se upínají kolmo ulice rovnoběžné s tržištěm. Tyto ulice jsou vyvinuty jen v jižní části městského plánu, zatím co v severní půli překážel jejich rozvoji zámecký park a kostel s hřbitovem. Předměstí Spítálka (na záp.) a Bučovská ulice (na vých.) se táhnou po obou stranách v prodloužení hlavního městského komunikačního směru daného údolím Litavy.⁹⁸⁾

Probíhají-li u tohoto půdorysného typu vedle sebe rovnoběžně dvě ulice, spojené krátkými příčkami, mluví se o typu žebříkovém. Takovou formu má půdorys Napajedla. Jejich předchůdcem byla osada neznámého půdorysu na někdejším ostrově Moravy, v části města zv. dnes Kaple podle bývalé kaple rotálské. Městečko bylo vysazeno někdy v polovině 14. stol.⁹⁹⁾, kdy byl položen základ k půdorysu města. Skládá se z protáhlého ulicového tržiště, souběžného s tokem Moravy a sledujícího starou pomoravskou cestu. Jeho tvar byl ovlivněn nesporně i terénem t. j. polohou v úzké soutěsce mezi tokem Moravy a výběžky Karpat. Kostel stál původně na tržišti na východní jeho straně, dnes je posunut o něco výše (k východu), takže mezi ním a tržištěm vzniklo malé prostranství. Městečko mělo dvě brány (na s. a na j.), před nimiž rostla později v prodloužení tržiště silniční předměstí. Východně od hlavního tržiště za humny domů vznikla v polovině 16. stol. nová ulice rovnoběžná s tržištěm a spojená s ním příčnými uličkami. Městem se stala Napajedla teprve na počátku tohoto století.

Ulicové tahy nemusí být vždy rovnoběžné, nýbrž mohou někdy se protínat v různých úhlech. Tak je tomu na příklad v Dolních Kounicích, rozdělených řekou Jihlavou na dvě části. Na levém břehu se táhne předměstí Závodí silničního půdorysu, na pravém se rozkládá vlastní město vzešlé z podhradí tamějšího hradu.¹⁰⁰⁾ Místo se připomíná poprvé k r. 1183 krátce po založení tamějšího kláštera. Městečkem se jmenuje později a na město bylo povýšeno teprve v 18. stol. Půdorys je vesnického rázu, skládá se z ulicového tržiště, jehož tvar i orientace jsou určeny polohou v úzkém údolí Jihlavy a z dvojice ulic vidlicovitě z něho vybíhajících. Jižní ulicí vede hlavní komunikace údolní směrem k Pravlovu. Obě tyto ulice obcházejí blok domů, kupíci se kolem návrší se starou kaplí u Barborky. Vidlicovitě rozvětvení ulic je tudíž způsobeno terénem. Na severovýchodní straně je městský půdorys přimknut bezprostředně ku kdysi opevněnému dvoru a klášteru. Město hrazeno nebylo.

Půdorys Židlochovic sestává ze dvou silnicovek kolmo se protínajících, takže celek má tvar kříže. Je to půdorysná dispozice, vyskytující se u více jihomoravských vsí. K delší silnicovce směru severojižního, probíhající rovnoběžně s řekou Svratkou, se uprostřed připojuje příčná silnicovka směru od jz. k vsv. Delší, západní část této příčné silnicovky, otvírající se nálevkovitě k mostu přes Svratku, slouží za městské tržiště. Farní kostel stojí opodál tržiště směrem jihovýchodním při nosislavské silnici; starší kostel stál na svahu poblíž průseku obou silničních tahů. První zmínka o Židlochovicích se vztahuje k r. 1237, městečkem byly v druhé půli 14. století.

Tišnov byl městečkem již r. 1240 a jeho osudy jsou spojeny s dějinami cisterciáckého kláštera v sousedním Předklášteří. Městečko nebylo hrazeno a jeho půdorys prozrazuje zřetelně jeho původní vesnické založení (viz příl. č. 5). Jeho kostru tvoří dva na sobě kolmé komunikační směry: jeden z nich je dán tokem Svratky, probíhající od sz. k jv., druhý směru sv.-jz. sleduje cestu přicházející od Lomnice. Tam kde se obě cesty spojují vzniklo malé tržiště (Dolní nám.) Sv. odtud se rozkládá rozsáhlejší Horní náměstí, jehož západní stranu tvoří domovní fronta, sledující zmíněnou lomnickou komunikaci, východní stranu pak ustupující domovní fronta pod farním kostelem. Silně se svažující terén od návrší farního kostela přispívá k nepravidelnému utváření rynku. Jižní stra-

nu náměstí zaplňuje ostrovovitý domovní blok, oddělující je od náměstí Dolního. Severní část Horního náměstí má ráz dvojité vesnické návsi. V prodloužení Dolního náměstí se táhnou na obě strany ve směru údolí Svratčina předměstské ulice. Na jih vybíhá podle mlýnské strouhy předměstí řádkového půdorysu. Moderní část města (vilové čtvrti) se rozkládá z části na jih od starého města kolem nádraží, většinou pak na straně východní.¹⁰¹⁾

Horní Město bylo založeno v první polovině 16. stol. v bezprostředním sousedství starší hornické osady Hankštejna. Půdorys je vesnického rázu. Na styku dvou kolmo orientovaných silničních tahů vzniklo maličké tržiště. Kostel stojí mimo tržiště. Domky na pokraji města jsou stavěny v hromadném půdorysu.

U mnoha měst této půdorysné kategorie mohla vzniknout druhotně pozdější přístavbou pravouhle ohraničená tržiště. Tak je tomu v Březové, založené někdy mezi léty 1295—1318.¹⁰²⁾ Půdorys představuje silniční osadu sledující komunikaci podél Svitavy a rozšiřující se v malé pravouhle ohraničené tržiště, přímkyající se k západní straně silnicovky. Kostel stojí na severním okraji tržiště. Městečko nebylo hrazeno.

Půdorys Nového Města na Moravě sestává z tvaru přibližně obdélníka, orientovaného ve směru od severovýchodu k jihozápadu. Z náměstí vybíhají předměstské ulice jednak na jih, jednak na severovýchod s odbočkou k severozápadu. Tržiště je asi uprostřed zastavěno kostelem a v jihozápadní části skupinou domů. Z jižního cípu náměstí vychází rovněž předměstská ulice směrem na severozápad. Moderní čtvrti městské se nacházejí na severozápad od starého jádra.¹⁰³⁾ Nové Město se připomíná již r. 1226.

Město Žďár upíná své dějiny úzce k stejnojmennému blízkému klášteru cisterciáckému, založenému r. 1252. Bylo městečkem a teprve r. 1607 povýšeno na město. K staršímu sídlu silničního půdorysu, sledujícího komunikaci z Moravy do Čech bylo přistavěno na západní straně dosti neorganicky pravouhle vymezené tržiště, původně zčásti zastavěné. Kostel se nachází mimo tržiště směrem severozápadním. Tam pravděpodobně v sousedství staré tvrze stávala původní hornická osada snad hromadného půdorysu, jímž se doposud vyznačuje ona část města. Město bylo hrazeno a mělo tři brány (na j. Horní, na s. Dolní a na z. Veselskou).¹⁰⁴⁾ Za nimi se táhla podél výpadevých komunikací předměstí silničního půdorysu.

Dnes se šíří město především směrem jižním do okolí nádraží. Komunikace vybíhající dnes z jižního cípu náměstí směrem k nádraží je pozdního původu. Náměstí bylo tam původně uzavřeno zastavěním.

Moravské Budějovice se vyvinuly z tržního místa pod zeměpanským hradem, připomínaným poprvé k r. 1231. Tržiště leželo na důležité cestě od Znojma k Jihlavě a vzniklo nesporně v blízkosti kostela, připomínaného k r. 1240. Snad lze toto tržiště hledat v silničním půdorysném útvaru, táhnoucím se ve směru východním od zámku a orientovaným v prodloužení cesty, přicházející od Znojma. Tato cesta se lomila v okolí kostela na sever a pokračovala rovnoběžně s tokem Jaroměrky k Jaroměřicím. Hlavní cesta na Jihlavu překračovala severně od města Jaroměrku a pokračovala dále na severozápad. Dnešní budějovické náměstí je orientováno od severu k jihu. Na severní straně je uzavřeno pravouhle blokem domů, ponechávajícím při východním okraji průchod jmenované cesty. Zdá se, že toto tržiště bylo přistavěno až v době vysazení na město, pravděpodobně nejdříve v druhé půli 13. stol. Kolmé lomení cesty působuje, že celkový půdorys města nabývá podoby písmene L. Do města byly později pojaty původní samostatné farní osady Víska a Heřmanice. Víska se rozkládala jižně od farního kostela a její původní návěsní půdorys je dodnes patrný. Heřmanice opodál na severovýchod od města jsou stavěny podél toku Jaroměrky v řádkovém půdorysu. Podél cesty k Jaroměřicím se táhne předměstská ulice.¹⁰⁵⁾

Valtice jsou stará osada, o níž se dočítáme v pramenech již k r. 1192. Jejich půdorys jeví vývojové stopy. Město bylo hrazeno, jak dokazují dodnes zachované zbytky městských zdí. Skládalo se ze Starého a Nového Města. Střediskem je dnes poměrně pravidelné obdélníkové tržiště, obklopené na jiho-východní straně farním kostelem a panskými budovami pod zámek. V prodloužení tržiště pokračují ulicové tahy oběma směry. Rovnoběžně s nimi prochází na severozápadní straně města jiná ulicovka, takže celek připomíná typ žebříkový.

Úsov vznikl pod starým hradem, střežícím důležitou cestu z Uničova ku Praze. Město vykazuje silniční půdorys orientovaný ve směru severojižním. V severní části se rozšiřuje tato silnicovka v protáhlé obdélníkové tržiště ulicového rázu, prohnuté obloukovitě k západu v důledku polohy na úpatí zámekého vrchu. Jde tudíž o kombinaci vesnického půdorysu silničního s pravouhle vymezeným ulicovým tržištěm, obměně-

ným v důsledku terénu. Kostel stojí mimo tržiště. Městečko je poprvé zaznamenáno asi v půli 14. stol.

Také Velké Meziříčí má protáhlé zčásti pravouhle vymezené tržiště s kostelem uprostřed. Je orientováno ve směru toku Balinky a staré komunikace z Brna do Jihlavy. Tržiště má okrajovou polohu (na západní straně) ve středověkém hrazeném městě, které se tísnilo mezi zámeckým vrchem a toky Balinky a Oslavy. Tok těchto řek a jejich soutok jihovýchodně od města určoval protáhlý k jihovýchodu se zúžující tvar městského plánu. Opevnění mělo tři brány (Horní na sz., Dolní na jv., Hradská pod zámek). Před nimi většinou v prodloužení tržiště vznikaly odedávna předměstské ulice. První zprávy o osadě pocházejí z 13. stol., jako město se jmenuje k r. 1377.¹⁰⁶⁾

Púdorys Třebíče je dán terénem t. j. polohou v úzkém údolí řeky Jihlavy. Dějiny města jsou úzce spjaty s dějinami tamějšího benediktinského kláštera, založeného r. 1101. Klášter na levém břehu Jihlavy nad řekou se stal jádrem prvního osídlení. Pod klášterem v místnostech dnešního Podklášteří vznikla pravděpodobně osada. Také na pravém břehu existovalo snad nějaké osídlení, které se spojilo pak s osadou pod klášterem.¹⁰⁷⁾ Někdy v polovině 13. stol. se dostalo osadě tržních práv a pravděpodobně již tehdy byl položen základ k dnešnímu městskému plánu, neboť již r. 1277 se osada nazývá městem. Jeho výstavba se mohla dít jedině ve směru údolí, čímž si lze vysvětlit pravouhlý poněkud k severu prohnutý ulicový tvar hlavního tržiště. Město bylo silně opevněno a skládalo se z tržiště a ulice vedoucí okolo kostela sv. Martina, stojícího mimo tržiště na jižní straně města. Do města vedly tři brány: na j. Videňská, na z. Jihlavská, na v. Brněnská¹⁰⁸⁾. Ačkoliv město bylo za válek českouherských r. 1468 téměř zničeno, lze mít za to, že bylo v 16. stol. znovu vybudováno v původním svém púdorysu. K městu se řadí silniční předměstí většinou v prodloužení tržiště. Na východě Jejkov, na západě Stařečka a Horka (všechna tři starší snad než samo město). Kromě toho na východě přistupují mladší předměstí Nové Dvory a Nové Město. Moderní město, jehož rozvoji bránil strmý, levý břeh Jihlavy, se šíří především jižním směrem v okolí nádraží, kde povlnnější svah umožňoval městské zastavení.

Pravouhlé tržiště mohlo v městech s dominantní ulicí vzniknout mimo dosavadní zastavení. Tak je tomu na př. v Bučovicích, jejichž púdorys je žebříkového typu. Tvoří jej dva rovno-

běžné ulicové tahy, mezi nimiž se prostírá obdélníkové náměstí, uzavřené na jižní straně poněkud šikmou frontou zámecké zahrady. Severnější z obou jmenovaných tahů silničních je asi starší a představuje pravděpodobně původní púdorys vesnice. Jeho domy sledují cestu, která šla údolím Litavy. Značnému stáří této části města nasvědčuje i ta okolnost, že se v ní nachází velká většina selských statků, zatím co v jiných čtvrtích převládají domkaři.¹⁰⁹⁾ Tržiště vzniklo tam, kde se původní silniční osada přibližovala nejvíce starému farnímu kostelu, který stával na místě dnešního zámku. Severní část města na svahu kopce Kalvárie a Hrádku vznikla později. Město se připomíná jako městečko poprvé k r. 1369.

Jiné příklady postranního tržiště poskytují města Kelč a Strážnice. Kelč se rozkládá na svahu a návrší nad říčkou Juhyní. Dolní část města, táhnoucí se na mírném údolním svahu je Staré Město, kde se připomíná kostel k r. 1247. Má v zásadě vesnický púdorys řadový. Na severozápadě se připojuje k této starší části města mladší Nové Město, na něž se vztahuje zpráva k r. 1377. Středem jeho je ne zcela pravidelné obdélníkové tržiště, jehož jihovýchodní cíp uzavírá budova zámku. Na severovýchodní straně opodál tržiště stojí filiální kostel. Ostatní část města má opět ráz vesnický a její púdorys je nepravidelný - hromadný. Jsou v něm roztroušeny i domy bývalé osady Posvátka, souvisící odedávna s městem.¹¹⁰⁾ Rynk a okolí zámku byly kdysi hrazeny. Tvar rynku a jeho orientace byly pravděpodobně ovlivněny průběhem staré cesty od Holešova k Valašskému Meziříčí.

O Strážnici se děje zmínka teprve k r. 1302, ač nesporně významná pohraniční obranná poloha, střežící starou cestu do Uher předpokládá existenci sídla mnohem staršího. V púdorysu města převládá dlouhá hlavní ulice a s ní přibližně rovnoběžné probíhající ulice vedlejší. Obě ulice jsou spojeny krátkými příčkami, takže celek představuje typ žebříkový. Původní ulicové tržiště bylo pravděpodobně na dnešním Staroměstském náměstí na jihozápadním okraji města. Nové tržiště pravouhlého tvaru (dnešní hlavní náměstí) je nesporně pozdějšího původu. Kostel stojí stranou tržiště. Město bylo hrazeno. Staré brány se částečně zachovaly dodnes.¹¹¹⁾ Novější čtvrti městské se šíří na jižní straně města, neboť na severu bránila v šíření města vlhká aluviální níva řeky Moravy.

Jako typ s dominantní ulicí lze charakterisovat v zásadě i složitější púdorys Mikulova, pro nějž je příznačná velká

rozloha předměstí oproti vlastnímu hrazenému městu. Zdá se, že původní ves Mikulov, o níž se dočítáme v pramenech k r. 1249, třeba klást do některého z dnešních předměstí, stavebných v silničním půdorysu. Město samo leží těsně pod zámeckým vrchem resp. na jeho svahu, čímž je vyvolána nepravidelnost městského plánu. Nerovnosti terénu si lze vysvětlit i méně pravidelný tvar tržiště i jeho severojižní orientaci. Město mělo dvě brány, ukazující na průběh hlavní cesty ve směru Láva-Valtice. Západně od zámku je svérázné židovské město. Silniční předměstí na severovýchod a na jih od vlastního města mají půdorys žebříkového rázu.¹¹²⁾

Shrneme-li nyní právě nastíněnou klasifikaci půdorysných typů moravských měst, dostaneme tento obraz:

I. 1. Jen malá část moravských měst, mezi nimiž jsou města nejstarší a v minulosti nejvýznamnější jeví ve svém plánu příznaky typů vývojových resp. krystalizačních. Jsou to Brno, Dačice, Ivančice, Olomouc, Podivín, Pohořelice, Prostějov, Přerov, Sternberk, Tovačov a Znojmo - celkem 11 měst. V jejich půdorysu jsou vždy patrna alespoň dvě krystalizační centra, kol nichž se děl vývoj navzájem nezávisle, takže jejich odlišné půdorysné tvary narážejí na sebe dosti neorganicky. Stará krystalizační jádra jsou téměř vždy dodnes reprezentována v plánu města nepravidelně utvářeným tržištěm - někde i ulicového tvaru - ovlivněným průběhem komunikací. Mladší krystalizační centra těchto měst představují méně pravidelná neb pravidelnější pravoúhlá tržiště s ulicemi vyúsťujícími do nich často v pravých úhlech. Tato mladší jádra svědčí již o plánovitém založení, které, předčí-li svým rozsahem značněji nepravidelná starší centra, může vtisknout svůj ráz celému plánu (Přerov, Prostějov). Taková města stojí již na přechodu k typům založeným. Přes tento námět k schematicmu, který se plně vyvíjí teprve u měst plánovitě založených, uplatňuje se značná individualita v obraze městského plánu, která bývá příznakem právě pozvolného vývoje měst. V brněnském a částečně i olomouckém plánu se jeví znaky radiálního uspořádání. Kromě mladších měst Dačic, Prostějova a Tovačova jde vesměs o města založená právním aktem již ve 13. stol.

2. Na rozhraní mezi vývojovým typem radiálním a pravoúhlým typem založeným stojí půdorys Uničova.

II. Veliká většina moravských měst ukazuje svým půdorysem na plánovité založení. Jsou to města převahou pravoúhlého (orthogonálního) půdorysu. Patří sem

3. hrazená města pravoúhlého půdorysu s ústředním čtvercovým neb obdélníkovým tržištěm a s ulicemi, vybihajícemi z něho v pravém úhlu. Všechna byla plánována zevnitř na venek, pravoúhlý systém však nesahá u valné většiny až k městskému opevnění, nýbrž je od něho oddělen domovními bloky a hradebními uličkami, probíhajícími na okraji města rovnoběžně s městskou zdí. Jen výjimečně je pravoúhlá dispozice provedena důsledně až k městskému opevnění (na př. v Uh. Brodě), které mívá téměř vždy tvar kruhový neb oválný, zřídka pravoúhlý. Tato města byla zakládána na místech dosud neosídlených (na zeleném drnu) resp. starší sídla pokud existovala na místě pozdějšího města byla pravděpodobně zničena neb přestavěna, takže jejich stopy nejsou viditelné v městském plánu. Některá z těchto měst měla své předchůdce v blízkých či vzdálenějších osadách starších, existujících dodnes buď jako samostatné osady neb jako předměstí dnešního města (srv. na př. Staré Město u Uh. Hradiště, osady téhož jména u Litovle a Mor. Třebové, předměstí Rýmařova). Do této kategorie náleží tato města: Uh. Brod, Fulnek, Uh. Hradiště, Hranice, (jeví příznaky slezského typu), Jevíčko (ryzí slezský typ), Nový Jičín, Jihlava, Kroměříž (příznaky slezského typu), Mor. Krumlov, Lipník, Litovel, Mohelnice, Ostrava, Rýmařov, Šumperk, Mor. Třebová - celkem 16 měst. Většinou jde o města připomínaná jako taková v druhé půli 13. stol., některá pak až ve stol. 14. (Nový Jičín, Mor. Krumlov, snad Mohelnice, Ostrava, Šumperk) neb počátkem stol. 15. (Rýmařov). V celku jsou to města mladší nežli vývojová. Kdežto u vývojových měst byl patrný značný individualismus v městském plánu, představují pravoúhlá města skutečně půdorysné typy, svědčící o rychlém vzniku měst podle určitého jednotného schématu, v němž je individualismus zcela potlačen.

4. Menší, téměř vesměs nehrazená města, která se v podstatě skládají z pravoúhlého (čtvercového) tržiště, po připadě ulic z něho vybihajících, aniž lze však u nich mluvit o ulicové síti. Patří sem Mor. Beroun, Blansko, Budišov n. B., Domášov n. B., Dvorce, Frenštát p. R., Val. Klobouky, Kolštejn, Město Libavá, Staré Město, Val. Meziříčí, Místek, Potštát, Příbor, Rožnov, Ryžoviště, Štramberk, Vsetín a Zlín - celkem 19 měst. Tato města jsou uváděna v pramenech jako městečka

ve 14. resp. 15. stol., výjimečně již ve stol. 13. (Blansko, Místek, Příbor). Mnohá z nich byla povýšena na město z původních městysů až v době nejnovější. Pravoúhlé tržiště je zpravidla jediným půdorysným znakem jejich městského rázu, zatím co ostatní zastavění v okolí tržiště mívá charakter vesnický. U některých těchto měst lze bezpečně doložit existenci původní osady na místě dnešního předměstí, jehož vesnický půdorys snad představuje podobu starého sídla (srv. na př. Mor. Beroun, Blansko, Frenštát, Val. Klobouky, Ryzoviště). Typologicky lze tuto kategorii měst hodnotit jako mladší a rozsahem půdorysu skrovnější odvozeninu skupiny předcházející.

5. Hrazená města pravoúhlého půdorysu s ulicovým tržištěm, zakládaná ve 13. a 14. stol. současně s městy typu předešlého (sub 3). Jsou to města Vel. Bíteš, Boskovice, Brušperk, Bzenec, Kyjov, Svitavy a Šilperk (7 měst). Tam, kde poměrně rozsáhlé tržiště zaujímá velkou část městského plánu a není při tom všude přísně pravoúhle vymezeno (srv. na př. Boskovice, Kyjov), blíží se tento typ typu měst s dominantní ulicí (viz níže).

6. Města s porušeným pravoúhlým půdorysem, ovlivněným terénem neb průběhem komunikací. Jsou to některá města z 13. a 14. resp. 15. stol., u nichž pravoúhlý schematismus je potlačen jistým sklonem k individuálnímu utváření městského plánu. Náleží sem 9 měst, a to: Hodonín, Holešov, Hulín, Hustopeče, Jemnice, Jevišovice, Kojetín, Loštice a Zábřeh. Tržiště těchto většinou hrazených měst mají podobu nepravidelného čtyřúhelníka neb lichoběžníka a ulice nevybíhají vždy z nich v pravém úhlu.

7. Hrazená města s tržištěm jiného tvaru než čtyřúhelníkového. Vlivem terénu resp. probíhajících komunikací může tržiště nabýt tvaru klínového resp. trojúhelníkového. Tak je tomu v Jaroměřicích n. R., Slavonicích, Telči a Vyškově (4 města). Jsou to půdorysné typy silně individuálního charakteru.

8. Města ostrovní (Uh. Ostroh, Veselí n. M.) tvoří zvláštní skupinu, kde poměrně nepravidelný půdorys je diktován stísněnou polohou na ostrovech řeky Moravy.

9. Města s dominantní ulicí (celkem 28 měst) jsou vedle pravoúhlého typu nejrozšířenějším půdorysným typem na Moravě. Jejich půdorys na rozdíl od plošného rázu ostatních typů má ráz lineární, svědčící o závislosti na dálkovém dopravním směru. V nejjednodušším případě mají tato města jedinou ulici, která představuje vlastně vesnický půdorys

silniční (v jednom případě i řadový), rozšiřující se po případě na vhodném místě v tržiště ulicové formy. Takového rázu je půdorys měst Břeclavi, Bystřice n. P., Drahotuší, Ivanovic na H., Letovic, Náměště n. O., Rosic, Třeště a Vizovic. Jsou to vesměs nehrazená městečka resp. městysy, které se stávají městy až v době nejnovější. Od hlavní ulice mohou vybíhat kolmo krátké příčky na obě strany, čímž vzniká půdorysná forma žebrová (Bystřice p. H., Slavkov u B.). Ve složitějších případech jde o dva i více ulicových směrů, jichž vzájemný poměr může být různý. Při dvou rovnoběžných ulicích, spojených krátkými příčkami se mluví o půdorysu žebříkovém (srv. Napajedla), jindy se protínají nebo na sebe narážejí dvě dominantní ulice (srv. Dolní Kounice, Horní Město, Tišnov, Židlochovice), při čemž jedna z nich se rozšiřuje v ulicové tržiště nebo tržiště se nachází na průseku obou ulic. Druhotně mohla být přistavěna později k původnímu vesnickému plánu pravoúhlá tržiště. Tato tržiště buď jsou orientována ve směru resp. prodloužení vesnické ulice a mají při tom spíše protáhlý ulicový tvar (srv. Březová, Mor. Budějovice, Nové Město na Mor., Úsov, Valtice, Město Ždár) nebo leží stranou hlavní ulice a mají tvar čtvercový resp. obdélníkový (Bučovice, Kelč, Strážnice). Jde valnou většinou o města nehrazená. U některých měst tohoto typu je ulicový tvar alespoň zčásti pravoúhle vymezeného tržiště silně podmíněn polohou resp. utvářením terénu. Tak je tomu u hrazených měst Vel. Meziříčí, Mikulova a Třebíče, která se blíží značně pravoúhlým typům s ulicovým tržištěm (v. výše). Většina měst této půdorysné kategorie se připomíná ve 13. a 14. stol., některá již ve stol. 12. Okolnost, že v mnohých z těchto měst byla dodatečně přistavěna pravoúhle vymezená tržiště, svědčí o poměrně značném stáří původních vesnických půdorysů, jejichž vznik možno jistě položit alespoň do 13. stol., i když se připomínají jako městečka mnohem později. I tam, kde je půdorysný obraz těchto měst složitější, byl pozdější růst veden zhruba celkovou směrovou dominantou městského plánu, takže ani tehdy nelze mluvit o vývoji v tom smyslu jako u měst krystalisačních. Na rozdíl od jednoznačného schematismu měst pravoúhlých se projevuje u této skupiny jistý sklon k individuálním řešením, podmíněným místními topografickými poměry.

Dodatkem budiž krátce promluveno o půdorysu moravských městysů resp. městeček. Mají téměř vesměs půdorys

vesnický, který se vždy přizpůsobuje půdorysu okolních vsí (převládá silniční a návěsní, v oblasti lesních lánových vsí řadový). Jen několik málo moravských městysů se vyznačuje pravouhlým tržištěm čtvercového neb obdélníkového tvaru. Jsou to Batelov, Brumov, Doubravnik, Frýdlant n. Mor., Fryšták, Černá Hora, Hrádek, Hustopeče n. B., Německá Hůzová, Jívová, Konice, Koryčany, Malenovice, Nová Ríše, Svitávka, Šafov, Šatov a Městečko Trnávka.

Půdorysná typologie městských plánů se nemůže spokojit stanovením půdorysných typů, nýbrž musí sledovat i geografické rozšíření jednotlivých typů a pokusit se o jeho vysvětlení. Geografickou hodnotu mají především ty typy, které vykazují hromadné oblastní rozšíření a uplatňují se tak výrazně v kulturněmorfologickém obraze kraje. Ačkoliv v třídění městských typů není tak snadné vystihnout oblastní zeměpisné hodnocení jako je tomu u venkovských sídel, je přesto možné postřehnout, že některé oblasti se vyznačují hromadným rozšířením určitého městského půdorysného typu, jiné však takové výrazné rozmístění určitého typu postrádají. Dá se očekávat, že se na Moravě budou při oblastním hodnocení uplatňovat ony typy, které byly v předešlých výkladech vytčeny jako nejpočetnější. Jsou to města orthogonálního typu a města s dominantní ulicí.

Zakreslíme-li jednotlivé půdorysné typy do mapy (viz mapku na str. 69), projeví se geografické rozšíření obou uvedených typů nejvýrazněji. Souvislá oblast pravouhlých měst se prostírá na severní Moravě (na Moravskotřebovsku, Zábřežsku a Šumpersku), přechází pak, byvši přerušena v nižších polohách Uničovska a Sternberska, na Nizký Jeseník a pokračuje středním Pobečvím do oblastí Moravské brány. Orthogonální půdorys, i když někde v porušené formě, nacházíme i u většiny měst valašských a přilehlých okrajů Hané i moravského Slovenska. Tam překračuje tato půdorysná forma i na pravý břeh Moravy v trojúhelníku, jehož vrcholy tvoří města Kojetín, Hustopeče a Hodonín. Tento výběžek se však nemůže rovnat svou typologickou ryzostí oblastem předcházejícím, neboť pravouhlá ulicová tržiště Bzence a Kyjova se blíží typům sousední oblasti měst s dominantní ulicí. Jinde na Moravě se

vyskytuje pravouhlý půdorys jen ojediněle. Hranice tohoto souvislého rozšíření pravouhlých typů probíhá asi takto: od Svitav k Jevíčku, pak podél toku Jevíčky a Třebůvky k řece Moravě; hranice tvoří dále výběžek k Litovli, obepíná obloukem města Uničov a Sternberk, sleduje zhruba okraj plošiny Nizkého Jeseníka a míří směrem jiv. k Lipníku; odtud se obrací hranice na jihozápad a spěje podél Moštěnky ke Kroměříži; tvoří výběžek ke Kojetínu a míří ke svému nejzápadnějšímu bodu u Hustopečí; odtud se obrací opět na jv. k Hodonínu a spěje proti toku Moravy k Uh. Hradišti, aby pak sledovala tok Olšavy ku slovenským hranicím. Nejryzeji a nejhustěji je pravouhá forma v mezích této oblasti zastoupena v Nizkém Jeseníku a v Moravské bráně, kde navazuje na tytéž formy v sousedním Opavsku. Výjimku v této typologicky nejvýraznější oblasti tvoří jen několik měst s dominantní ulicí (Usov, Hor. Město, Drahotuše, Kelč, Bystřice p. H., Vizovice a Napajedla). Při tom ale dvě z nich mají přistavěno pravouhlé tržiště.

Vymezená oblast pravouhlých měst zaujímá asi polovičku Moravy. V západní půli země je převládajícím městským půdorysným typem město s dominantní ulicí všech vytčených forem. Tato oblast zabírá téměř celou Českomoravskou vysočinu vyjma její jihozápadní část, dále úval Dyjskosvratecký s výběžkem podél Cezavy a vysočinu Dražanskou. Hranice tohoto území se kryje mezi Březovou a Jevíčkem s hranicí oblasti předešlé. Od Jevíčka pokračuje na jih Dražanskou vysočinou k Ivanovicím na H., kde se připojuje ku zmíněné hranici oblasti pravouhlých typů. S touto se kryje až k Hodonínu, odkudž probíhá po řece Moravě až k ústí Dyje. Od Mikulova postupuje na sever k soutoku Jihlavy a Svratky, pokračuje podél toku Jihlavy k Dolním Kounicím, obchází obloukem k severu vypjatým města Ivančice a Mor. Krumlov, tvoří výběžek k Mor. Budějovicím a spěje k Třebíči, aby se posléze obrátila na západ a u Třešti se připojila k zemské hranici. Výjimečně se vyskytují v této oblasti i města jiného půdorysného typu, a to města vývojová (Brno, Podivín), pravouhlá (Blansko, Vel. Bíteš, Jihlava) neb jiného typu (Vyškov).

K těmto dvěma nejrozsáhlejšími a typologicky nejvýraznějším oblastem přistupuje ještě významné nakupení vývojových měst v úvalu Hornomoravském (Olomouc, Prostějov, Přerov, Tovačov, Sternberk).