

Sviták, Zbyněk

Rekonstrukce komunikační sítě

In: Svíták, Zbyněk. *Úvod do historické topografie českých zemí*. 1. vyd. Brno: Masarykova univerzita, 2014, pp. 100-105

ISBN 978-80-210-7120-9; ISBN 978-80-210-7123-0 (online : Mobipocket)

Stable URL (handle): <https://hdl.handle.net/11222.digilib/131844>

Access Date: 17. 02. 2024

Version: 20220831

Terms of use: Digital Library of the Faculty of Arts, Masaryk University provides access to digitized documents strictly for personal use, unless otherwise specified.

Rekonstrukce komunikační sítě

Zjišťování a stanovování průběhu starých cest je jedním z témat, které často stojí v centru pozornosti mnoha badatelů. Komunikace přispívají k charakteristice území a jsou jeho důležitou součástí. Rozsah a hustota cest dosvědčuje hospodářský a kulturně-sociální stav společnosti a význam regionu. Komunikace působí na tvárnost krajiny, mění její vzhled (zejména ve své moderní podobě) a jejich existence, zejména dálkových cest, ovlivňuje rozvoj společnosti. Lze ještě v současnosti rekonstruovat jejich průběh?

Při rekonstrukci komunikační sítě musíme brát v úvahu několik obecných zásad:

Cest lze rozlišovat několik kategorií – jsou dálkové (mezinárodního významu), hlavní (regionálního významu), a lokální (místního významu). V pramenech jsou obvykle zmiňovány v nejstarších dobách dálkové komunikace, později již i hlavní cesty. V dávné minulosti také pravděpodobně neexistovaly zpevněné cesty, jejich promyšlené budování lze doložit od 18. století k podpoře merkantilismu.

Průběh cesty nebyl samoúčelný, nevedla odnikud nikam, ale v principu spojovala centra osídlení. Při stanovování hlavních směrů komunikační sítě je tedy nutné vycházet z rekonstrukce významu lidských sídel. Důležité je tu časové hledisko, charakter osídlení se však postupem doby měnil a centra osídlení se z těchto důvodů mohla přesunovat. Těmto změnám odpovídá také proměna komunikační sítě, která je (nebo může být) pro každou dobu jiná. Obecně lze říct, že směry cest byly v minulosti zpravidla jiné, než je tomu nyní.

Jako příklad může sloužit přesun centra osídlení kolem Brna, když původní slovanské centrum se klade na hradisko Stará Líšeň, kde existovalo až do vyvrácení Velké Moravy do počátku 10. století. Potom se jeho těžiště přesunulo do prostoru Starého Brna, kde je doloženo mezi 10.–12. stoletím. Poslední změna nastala kolem roku 1200, kdy se centrum konstitovalo vývojem a lokací nového středověkého sídliště východně od Starého Brna v místech dnešního středu města. Těmto změnám musela odpovídat i korekce komunikační sítě. Příkladem může být také průběh cesty Moravskou branou severním směrem. Pro současníka je jasným cílem Ostrava, ale ještě do doby vybudování dnešní dálnice se do Ostravy jezdilo přes Nový Jičín a Frýdek-Místek. Tato cesta ale míří směrem k Těšínu (a do Ostravy je nutné z ní odbočit), který byl v minulosti významným sídlem jako centrum knížectví, zatímco Ostrava byla před objevem uhlí méně významným městem.

Ke změnám směru cest mohlo docházet i z jiných důležitých příčin. Mohly být výslovně přeloženy panovníkem právními ustanoveními. Hlavní důvod pro jejich přesun se hledá především v podpoře obchodu v konkrétní lokalitě. Na novém průběhu zeměpán trval a ty kupce, kteří se mu vyhýbali, trestal. Je nutné také vzít do úvahy, že panovník přes své úředníky také zajišťoval bezpečnost na cestách (zvláště pro kupce, kteří

zaplatili mýto), nemohly tedy cesty vést zcela libovolně. Dokladem tohoto jevu může být přeložení původní trasy komunikace přes Měnin do Brna a opakované zákazy pro všechny, kteří přesto používají starou cestu.

Polemizovat lze se zásadou, kterou razila dřívější literatura, že totiž středověká cesta nebyla nejprímější, ale nejpohodlnější (tzv. oslí stezka), protože prý středověký člověk neznal cenu času a nezáleželo mu na tom, kdy dorazí (Hosák). Proti tomu lze oprávněně namítnout, že mu záleželo na hodnotě nákladu, který vezl. Provážené zboží bylo zranitelné mimo sídla, měl tedy zájem být přes noc na bezpečném místě, nejlépe hrazeném. Také proti vypočítává skutečnost, že cesty, u nichž je doložen jejich průběh, jsou v principu přímé.

Cesty obvykle nevedly údolím řek nebo potoků (jestliže nebyly dosti široké), protože v nich se drží vlhkost a na jaře dlouho sníh, což omezuje průjezdnost. Vedly tedy spíše po hřebeni nebo temenech kopců, v horách po úbočí.

V horských oblastech se průběh cesty stanovuje snadněji než v rovinatých. Horská údolí vedoucí k průsmyku obvykle dovolují stanovit bezpečně průběh cesty (ta vede po úbočí).

Prameny pro sestavování průběhu cest

- Přímé zprávy o cestách v písemném materiálu (listiny, kroniky...).
- Mýta a celnice, které se občas vyskytují v pramenech – jejich zanesení do mapy stanoví bod, kudy probíhala cesta.
- Zemské brány na vstupu do země.
- Zprávy o mostech, brodech nebo přívozech.
- Itineráře osob (králů, šlechticů), sestavené na základě jimi vydávaných listin nebo jejich deníkových zpráv.
- Zprávy o jménech bran nebo ulic, které naznačují směr k cílovému městu.
- Relikty v terénu (zářezy, násypy, křížky...).
- Numismatické nálezy.
- Patrocinia kostelů – kostely při přechodech byly zasvěceny sv. Václavu, patronu země. Je nutné dávat pozor, protože v některých případech mohlo být zasvěcení kostelů ve středověku jiné, než je současné.

Ke stanovení průběhu cesty je možná jen kombinace pramenných zpráv a terénní zjištění, například nelze pouze z numismatického nálezu vyvozovat existenci cesty. Prokázání její existence nebo jejího konkrétního průběhu se vždy musí opírat o soubor dokladů různých pramenů.

Určováním průběhu cest se v současné době výrazněji zabývají např. Dušan Cendelín nebo Karel Severin, živý je pravidelný sborník *Staré stezky*, aktivní je skupina badatelů kolem *Zlaté stezky*. Práce Radana Květa, jenž spojuje průběh cest primárně (a uměle) s vodními toky, jsou zcela mimo realitu.

Základní tendence průběhu komunikací

Pravděpodobně nejstarší dálkovou komunikací byla tzv. Jantarová stezka, která už od pravěku spojovala Pobaltí se Středomořím. Přes naše území procházela Moravskou branou a údolím Moravy do Podunají. Dunaj překračovala u římského Carnunta (Carnuntum, dnes pozůstatky nedaleko rakouského města Hainburg). Její druhá (západní) větev vedla z Vratislavi přes kladskou kotlinu a kolem Svitavy k do dyjsko-svrateckého úvalu a dále k Carnuntu.

Dálkové stezky ve směru západ-východ (et vice versa) se našemu území vyhýbaly a vedly na sever nebo na jih od české kotliny. Právě ohraničení území horami s málo prostupnými lesy tvořilo pro ně přirozenou překážku. V poměrné blízkosti našeho území probíhající cesta Podunajím byla pro naši historii významná, protože po ní probíhal dálkový obchod a tento prostor umožňoval styk s tehdejším světem. Zvláště pro Moravu byla tato komunikace významná, protože přístup k ní nebyl komplikovaný a tradičně byl umožněn tradicí Jantarové stezky.

Jiná situace byla u české kotliny, uzavřené prstencem hor pokrytých málo prostupným hvozdem. Napojení na zahraniční komunikace bylo komplikovanější, vstup do Čech byl umožněn průseky v pohraničním Hvozdu na vhodných místech. Ty byly chráněny strážnicemi, záseky a později pohraničními hrady. Odtud směřovaly do nitra země až do jeho centra Prahy. Vyvinuly se z nich zemské stezky, které vedly bez zbytečných oklik schůdným terénem, vyhýbaly se vlhkým místům (řekám, močálům) a velkému stoupání. V případě potřeby byla jejich trasa upravena i zemními pracemi (zářezy, mosty), aby se tak zvýšila průchodnost terénem. Jejich stav byl udržován. Rozeznáváme:

Zlatá stezka (též Pasovská) byla cesta, po níž se dopravovala sůl ze Solnohradska v Rakousku. Vedla z Pasova na Volary a přes Prachatice a Písek do Prahy.

Domažlická stezka sledovala směr do Řezna. Vedla z Prahy přes Beroun, Mýto a Rokycany do Plzně, odtud přes Chotěšov, Stod a Staňkov do Domažlic. Tady se dělila na dvě větve, delší vedla přes Kdyni, Brůdek, u Všerub překračovala hranici a vedla přes Fürth im Walde a Cham do Řezna. Kratší, ale méně schůdná, do něj vedla přes Dražev, Klenčí a Waldmünchen.

Do **Norimberka** vedla cesta z Prahy do Plzně (stejně jako Domažlická), odtud přes Stříbro, Stráž a Přimdu přimdským průsmykem do cílového města.

Tachovská stezka byla jiným spojením do Norimberka. Z Prahy vedla na Beroun, odtud ale dále přes Kralovice, Manětín, Teplou a Tachov.

Via magna mířila z Prahy západním směrem do říše přes Rakovník a Sedlec nad Ohří. Odtud jedna její větev směřovala k Bamberku, druhá (též označovaná Erfurtská, Sedlecká nebo Osecká) do Erfurtu a Halle.

Mostecká stezka spojovala Prahu s Magdeburkem. Mířila přes Velvary, Černuc, Vraný a Libčevs do Mostu, odtud přes pohraniční hvozd do Merseburku a Magdeburku.

Chlumecká stezka (též Srbská) směřovala do Míšně. Její alternativní název reaguje na původní osídlení Míšeňska a dokládá tak, že byla jednou z nejstarších stezek. Také jedny z prvních výbojů Přemyslovců vedly právě tímto směrem. Z Prahy vedla přes Velvary, Budyni nad Ohří a Lovosice k Chlumci a Nakléřovským průsmykem přes Pirnu do Míšně.

Žitavská stezka vedla na sever do Lužice. Z Prahy mířila přes Brandýs nad Labem, Mladou Boleslav, Mimoň do Jablonného v Podještědí a do Žitavy.

Kladská stezka spojovala Čechy s Krakovem. Z Prahy vedla přes Sadskou, Poděbrady, Libici, Chlumeck nad Cidlinou do Hradce Králové a přes Jaroměř k zemské bráně u Náchoda do Kladska, Vratislavi a Krakova.

Trstenická stezka spojovala Čechy s Moravou. Z Prahy vedla Český Brod, Čáslav, Chrudim na Vraclav u Litomyšle a Poličku, kde se dělila na dvě větve. Jedna vedla k Olomouci, druhá přes Svojanov, Kunštát a Černou Horu k Brnu.

Haberská stezka (Jihlavská) byla dalším spojením s Moravou. Z Prahy vedla také do Čáslavi, odtud pak přes Havlíčkův (Německý) Brod do Jihlavy a přes Moravské Budějovice do Znojma a dále na Vídeň.

Rakouská stezka (Linecká) mířila jižním směrem. Z Prahy vedla přes Soběslav a Netolice na Český Krumlov a Vyšší Brod do Lince.

Vitorazská stezka (Česká, Cmuntská) vedla z Prahy přes Sezimovo Ústí do Soběslavi a přes Veselí nad Lužnicí a Trhové Sviny do Vitorazska.

Na Moravě nemířily všechny stezky do jednoho centra jako v Čechách, ale vycházely z více míst. Existovaly tu

Slezská stezka, která směřovala z Brna přes Vyškov, Olomouc, Bruntál a Zlaté Hory do Vratislavi.

Kladsko spojovala s Moravou stezka, která vedla z Olomouce přes Uničov a Hanušovice. Pohraniční hory překonávala v Kladském sedle a odtud mířila na Kladsko s možností také dosáhnout Vratislav.

Vídeňská stezka spojovala Moravu přes Mikulov s Vídní.

Uherská stezka (Olomoucká), která vedla z Olomouce přes Kroměříž, Uherské Hradiště do Myjavy a odtud do Nitry a dále do Uher.

Břeclavská stezka spojovala jižní část Moravy se Slovenskem. Vedla ze Znojma přes Mikulov a Břeclav do Nitry.

Těšínská stezka vedla z Olomouce přes Hranice na Moravě a Nový Jičín do Těšína a dále do Krakova.

Tyto trasy nebyly stabilní a mnohdy docházelo k proměnám jejich průběhu, zejména rozšířením sídelní sítě. Velkou roli tu hrála města, která získávala od panovníka právo nuceného skladu prováženého zboží a jiná privilegia (např. právo vybírat mýto). Všechna

tato ustanovení mohla změnit trasu stezky tak, že nuceně musela procházet určenými lokalitami. Také mohlo existovat více názvů téže cesty, podle toho, z kterého místa byla pojmenovávána. Označení zemská stezka však během 14. století mizí. Postupně se vytváří dopravní síť veřejných cest, které spojují významnější lokality. Obraz cest v Čechách poprvé poskytuje Klaudyánova mapa Čech, ale mnohé z nich nepochybně vynechává, protože některé přirozené spojnice v ní chybí. Ale ani pozdější a technicky i obsahově dokonalejší mapy nepřinášejí všechny hlavní komunikace, ale jejich zobrazení připadá pozorovateli jako náhodné (Müllerovy mapy). Naproti tomu na mapě celního revizora Sticha, která zobrazuje především pohraničí, je zakreslena poměrně hustá síť cest.

Péče o veřejné cesty a jejich udržování v dobrém stavu příslušela až do konce 18. století k povinnostem vrchností, jejichž panstvími procházela. Ty mohly proto vybírat na nich mýto, které mělo pokrýt jejich údržbu. Vrchnosti ale opravy zanedbávaly, takže cesty i mosty byly ve velmi špatném stavu. Množství soukromých mýt na cestách bylo v protikladu s nutností rozvoje obchodu a komerčních vztahů, což bylo v zájmu merkantilismu, jenž se stal filozofií dvora. Nutilo také obchodníky, aby je obcházeli a vyhýbali se hlavním cestám. Proto byly stanoveny povinné hlavní silnice (Zwangstrassen), které se nazývaly hlavní nebo komerční (Landstrassen, Hauptstrassen, Commerzialstrassen). Obchod a dopravu tak zasáhly četné normativní úpravy. V Čechách patent z roku 1737 stanovoval čtyři cesty, patenty z let 1751, 1756 a 1760 už celkem 25 cest. Na Moravě úprava z roku 1750 určovala 15 cest.

Pro podporu obchodu byly postupně hlavní tahy od první čtvrtiny 18. století rekonstruovány a přestavovány na silnice se štetovanými vozovkami. Byla tak zahájena výstavba nových císařských silnic s pevným povrchem. Tato doba také znamená rozvoj poštovní dopravy, jejíž síť se proti dřívějším dobám zahustila, protože byly zřízeny nové linky, po nichž začaly jezdit diligence. Síť hlavních silnic („císařské silnice“) byla dokončena v 1. polovině 19. století, zahuštěna byla výstavbou okresních silnic v druhé polovině století. Stavitelem mnoha silnic se stala firma bratří Kleinů.

V 19. století se také začaly stavět první železnice. První byla koněspřežka z Českých Budějovic do Lince (129 km) z let 1825–1832, jejímž projektantem byl František Antonín Gerstner. Neuskutečnil se záměr trati z Prahy do Plzně, ale v letech 1828–1839 byla vybudována koněspřežná železnice z Prahy do Lán (60 km; 1863 přeměněna na parostrojní).

Krátce po výstavbě koněspřežek se přešlo na budování železnic na parostrojní pohon. První byla Severní dráha císaře Ferdinanda (KFNB) z let 1837–1847, která měly spojit Vídeň s Haličí. Na odbočce z Břeclavi do Brna byl zahájen provoz roku 1839, dráha do roku 1842 dospěla do Lipníku nad Bečvou a Olomouce. V roce 1845 byla protažena do Prahy a v letech 1845–1851 do Děčína. Hlavní směr na Bohumín byl dán do provozu až v roce 1847. V letech 1849–1850 byla vybudována spojnice z Brna do České Třebové. Železnice zaznamenávala od té doby velký rozvoj, mezi lety 1855–1879 byla vytvořena základní síť, která byla až do počátku 20. století doplňována dalšími regionálními i lokálními tratěmi.

Výběr z literatury:

Cendelín, Dušan: Staré stezky na Moravě – historická geografie a terénní výzkum. VVM 52, 2000, s. 254–261

Hosák, Ladislav: Zásady při určování směru středověkých cest. ČSPS 65, 1957, s. 147–148

Hraše, Jan K.: Zemské stezky, strážnice a brány v Čechách. Nové Město nad Metují 1885

Choc, Pavel: Vývoj cest a dopravy v Čechách do 13. století. Sborník České společnosti zeměvědné 70, 1965, s. 16–33

Kašpar, Jaroslav: Vybrané kapitoly z historické geografie českých zemí a z nauky o mapách. (skripta FF KU) Praha 1990 (s. 59–69)

Kubů, František – Zavřel, Petr: Der Goldene Steig. Historische und archäologische Erforschung eines bedeutenden mittelalterlichen Handelsweges. České Budějovice 2001

Pošvář, Jaroslav: Obchodní cesty v Českých zemích a na Slovensku, ve Slezsku a v Polsku do 14. století. Slezský sborník 62, 1964, s. 54–63

Pošvář, Jaroslav: Dopravní opatření na Moravě v 18. a první polovině 19. století. Sborník prací učitelů právnické fakulty 7, 1977, s. 201–217

Semotanová, Eva: Historická geografie českých zemí. Praha 2006 (s. 163–184)

Severin, Karel: Trstěnickou stezkou cestou necestou. (K vývoji názorů na průběh středověké komunikace). Pomezí Čech a Moravy 4, 2000, s. 353–388

Severin, Karel: Metodika hledání středověkých cest. Staré stezky 6, 2001, s. 7–30

Vávra, Ivan: Uherská cesta. HG 1, 1968, s. 43–61

Vávra, Ivan: Haberská cesta. HG 3, 1970, s. 8–32

Vávra, Ivan: Trstenická stezka. HG 6, 1971, s. 77–132

Vávra, Ivan: Polská cesta. HG 8, 1972, s. 3–30

Vávra, Ivan: Řezenská a norimberská cesta. HG 11, 1973, s. 31–100

Vávra, Ivan: Žitavská cesta. HG 12, 1974, s. 27–91

Vávra, Ivan: Srbská cesta. HG 17, 1978, s. 369–432

Vávra, Ivan: Mostecká cesta. HG 18, 1979, s. 351–382

Vermouzek, Rostislav: Znojemská cesta. Jižní Morava 24 (27), 1988, s. 115–132