

PAVEL CHOC

## VÝVOJ CEST A DOPRAVY V ČECHÁCH DO 13. STOLETÍ

### I. Vývoj dopravní sítě a cest

Stav dopravní sítě v kterémkoliv území vždy závisí na jejím dřívějším vývoji a na její společenské funkci v souvislosti se stupněm vývoje společenských vztahů a výroby. Těmto faktorům se musí podřizovat i vliv podmínek přírodních. V závislosti na těchto činitelích procházely ovšem cesty a jejich síť i vývojem po stránce technické. V zásadě to byly tři postupné fáze: stezky pouze vychozené v terénu pro pěši cestující, popřípadě nosiče a nejstarší typ vojsk — rodovou pěchotu; druhý stupeň tvořily již částečně upravené stezky pro soumary a později i vozy, jež vyžadovaly asi jen menší změny tras. Na toto stadium v zásadě navazují ještě i silnice 18. až 19. století a velká většina vedlejších i některé hlavní silnice dnešní, pokud se týká trasy, ovšem technikou stavby a úpravou tvoří již stupeň třetí. Teprve automobilová doprava v nejnovější době přináší u nás stupeň čtvrtý, zásadně změněný, totiž dálnice, kvalitativně odlišné od celého vývoje dřívějšího. Teprve ty úplně opouštějí staré směry a spojování všech sousedních osad a zbavují se staré závislosti na konfiguraci terénu.

Pro nejstarší období vývoje lidské společnosti ve starší době kamenné bychom těžko mohli předpokládat existenci stálých cest, i když někdy nacházíme nástroje z materiálu, jehož ložiska jsou značně vzdálena od míst nálezů. Přemísťování tohoto materiálu nebylo ještě důsledkem pravidelného obchodu a nedělo se po stálých, častěji používaných cestách. Vznik takových cest je možno přičítat až v pozdější době dvěma faktorům: obchodu a vojenství. Oba tyto činitelé jsou však pevně spojeni až s určitým vyšším stadiem výroby a společenských vztahů. Obchod může vzniknout teprve tehdy, kdy produktivita lidské práce umožňuje jakýsi nadvýrobek nad nutné životní minimum, který je možno směnít za potřebný výrobek cizí. Válka jako stálý společenský jev vzniká teprve na takovém stupni vývoje, kdy je možno někoho jiného oloupit o hodnoty jím vyrobené a nahromaděné, tedy opět o nadvýrobek, uchovaný tímto člověkem pro budoucnost, nebo kdy zajatý nepřítel může svou práci přispět k výživě vítěze, tedy také kdy je schopen vyrobit více, než sám v nejnětější míře k životu potřebuje. Tyto podmínky jsou však splněny až v době rozpadu prvobytné společnosti a přechodu k vykořisťovatelským společenským řádům. Tehdy teprve také mohly vzniknout stálé komunikace, sloužící účelům obchodu a vojenství, spojující pravidelně různé kmeny, mezi nimiž byl dříve styk pouze náhodný.

Toto stadium vývoje v Čechách nastalo již daleko dříve, než tu vystupují historičtí Slované. Již společnost keltská v našich zemích a sousedství římského impéria splnily všechny požadavky pro vznik stálých komunikací u nás. Tehdejší síť cest ovšem musela již odpovídat dvěma potřebám, totiž vnitřnímu spojení keltských sídel a styku s ostatními částmi Evropy, zejména se zeměmi keltskými a s římskou říší. Jisté část starých keltských cest byla používána i v době superpozice markomanské. Některé z jejich dálkových cest vytrvaly až do doby slovanské, zejména cesta po Ohři, přes Šumavu cesty přes pozdější Domažlice a Prachatice a snad již i tzv. Trstěnická na Moravu i některé jiné. Dokazují to mnohé archeologické nálezy na jejich směrech. V daleko menší míře asi Slované přejali i síť keltských cest vnitřních, poněvadž rozmístění hlavních center slovanských kmenů se v Čechách podstatně liší od dislokace keltských oppid.

Síť cest v době slovanských kmenů, asi do 9. století, se také ještě plně nekryla s komunikacemi raného feudalismu. I cesty z Čech do zahraničí se musely řídit závažností styků a jejich podmínkami. Na severu se ještě nevytvořila německá říše, nýbrž sídlily tam jednotlivé slovanské kmeny podobně jako v Čechách, takže obchod v tomto směru byl asi slabý, pravděpodobně i vojenská tažení překračovala jen výjimečně severní hranice české kotliny. Na jihozápadě leželo území Avarů, jež od 6. století zamezilo obchodní styk s jihovýchodem a po jejich odrazení Samovou říší bylo spíše v zájmu českých Slovanů z vojenských důvodů rozvoj cest v tomto směru ome-

zovat než podporovat; podle nálezů v Čechách ani později nebyl obchodní styk s Avary příliš živý. Pravděpodobně hlavní zahraniční spoje vedly stále ještě do Itálie a na západ do rozvíjející se říše franské, na Moravu navazovaly na starou cestu severojižní. Od začátku 9. století stoupal styk na jihozápadě s Bavorskem, později na severu se Saskem.

Vnitřní spoje měly jednotící uzly v kmenových centrech, poněvadž Praha netvořila ještě hlavní politické středisko české kotliny, i když se zdá, že pražské tržiště bylo již tehdy nejdůležitější v zemi a brody přes Vltavu zde byly nejhodnější (ovšem nejstarší tržiště bylo asi v dnešních Dejvicích, až později bylo přeneseno do říčního údolí). Hlavní kmenová centra, Praha, na Kouřimsku Klučov nebo Přistoupim a později Kouřim, Libice nad Cidlinou, Litoměřice, Žatec, Cheb, Sedlec u Karlových Varů, Douleby nebo starší Branišovice na Malší, Mělník a jiná byla asi spojena navzájem a cesty nepodléhaly ještě přitažlivosti ústřední polohy pražské. Uvnitř kmenových území pak se řídila síť místních cest potřebami rozmístění sídel vlastního kmene, zejména jeho ostatních hradišť. Ovšem všechna hradiště neurčovala směry cest, hradiště útočištná ležela spíše mimo ně, protože jejich funkce vyžadovala spíše skrytější polohu. Celkově tedy asi většina vnitřních cest v kmenových územích vytvářela dostřednou síť, orientovanou k hlavním hradištím podobně, jako se později vytvořila taková síť v celé kotlině vzhledem ku Praze.

Teprve od 9. do 11. století nejdříve s postupným převládáním kmene Čechů v dlouhodobém sjednocovacím procesu, později s vytvořením jednotného přemyslovského státu dostávala síť komunikací nový vzhled, který pak vytrval až do nové doby. Bylo tomu tak zejména ze dvou důvodů; jednak středověk neměnil bez velmi závažné příčiny vžitě cesty — ani vznik měst je zásadně nezměnil, poněvadž města se nevytvářela mimo staré cesty, ale z rozvíjejících se osad na jejich důležitých místech nebo v jejich blízkosti (kromě dříve pustého pohraničí) — jednak poněvadž dominující význam Prahy trval po celé tisíciletí beze změny. V Čechách totiž na rozdíl od mnoha jiných zemí nebylo hlavní středisko postupně přenášeno do různých míst v zemi, ani se zde nevytvořilo několik center zápasících o prvenství, jako např. na Moravě.

Jak jsme již řekli, musela síť cest v raném feudalismu odpovídat tehdejšímu společenským a ekonomickým podmínkám, ovšem se zřetelnými vlivy dřívějšího vývoje a přírodních podmínek. Tato síť se tedy skládala z několika složek. Byly tu především staré evropské obchodní cesty zejména na jih a západ z doby římské a římsko-provinciální, dálkové spoje keltské a pravděpodobně i některé zbytky keltských cest vnitřních, pokud vyhovovaly novému rozmístění hlavních středisek i ostatních sídel. Zadruhé trvala většina cest z doby slovanských kmenů, ovšem ve změněných podmínkách se měnila jejich relativní důležitost. Spojnice mezi jednotlivými kmenovými centry sice ustupovaly v době přemyslovského státu poněkud do pozadí před orientací na Prahu, ale poněvadž se téměř ze všech kmenových ústředních hradišť stala i nová střediska správní, sice Praze podřízená, ale přece v zemi důležitá, zachovaly si i tyto cesty význam spojující mezi jednotlivými hradeckými obvodů jako centry druhořadými. Podobně i vnitřní sítě v kmenových územích se zachovaly jako cesty ke správním střediskům krajů. Zato se ztrácejí zčásti cesty vedoucí k vedlejším kmenovým hradištím, jež velkou většinou na rozdíl od hradišť hlavních svůj význam nepodržela a po ztrátě své funkce v 10. až nejspíše v 11. století zanikala; byla nahrazována novými raně feudálními hrady knížecími, jež měly funkci jinou, vyžadovaly jiné podmínky v terénu, a proto byly budovány jen někdy poblíže starých hradišť. K nim vedly pak některé nové spoje. Kromě toho přibýly i další, jejichž vznik si vynutily nové společenské vztahy. S feudalismem vzniká totiž nový prvek, feudální panství; nejdříve ovšem panství institucí církevních, zejména klášterů a kapitul, později i panství feudálů světských. Ústřední body těchto panství jsou jen zčásti ve starých centrech nebo v sousedství bývalých hradišť, většinou jsou v místech sice již osídlených, ale dosud nedůležitých. Druhořadá střediska správy menších okrsků, totiž proboštví, dvorce atd., v nichž se soustřeďovaly dávky od poddaných a jež

byla bezprostředním reprezentantem feudálního útlaku, byla rozmístěna v poměrně hustší síti po starém sídelním území i v krajích nově zalidňovaných vnitřní kolonizací podle toho, jak byla jednotlivá území knížetem rozdávána. Od nich musely vést spoje k majitelům, často velmi vzdáleným, k nim naopak se sbíhaly i nové cesty místního významu z osad k nim patřících.

Změnám podléhaly dále i spoje se zahraničím. Sloučení Čech s Moravou v 9. a 10. století a konečně trvale od 11. století si vynutilo rozmnožení spojovacích cest mezi oběma zeměmi. S rozvojem Polska a Ruska od 10. století stoupal i význam komunikací, vedoucích tam ať již přes Moravu, nebo zejména přes Kladsko a Slezsko. Naopak styky s Byzancí a vůbec s jihovýchodem, obnovené při oslabení Avarů a po jejich zničení rozkvétající v 9. století, byly přerušeny vpádem Maďarů a od konce 10. století se teprve obnovovaly. Podle toho se měnil i obchodní význam cest na jihovýchod. V době největšího nebezpečí maďarských nájezdů bylo naopak nutno udržovat tyto cesty neschůdné, teprve zastavení jejich výbojů v polovině 10. století a postupný přechod Uher k feudalismu vedly k obnovování těchto cest nejprve ve smyslu vojenském, když němečtí a čeští feudálové zahájili výboj proti Uhrám, a pak i po stránce obchodní. U cest jižních se udržoval význam dálkových spojů s Itálií, jenž vedle přímého obchodu italského umožňoval oklikou i obchod s Byzancí a jejím prostřednictvím i se vzdálenějším východem. Stoupal i styk se zeměmi bližšími, v 9. století sice většinou nepřátelský vojenský, ale i obchodní s Bavorsy a Východní Markou. Po přenesení těžišť moci v Německé říši do Saska v 10. století následoval i vzestup významu a počtu tamnějších spojů, vývoj slovanských kmenů na severu a severovýchodě vyvolal živější styky i v tomto směru. Dálkové cesty měnily částečně svůj průběh i uvnitř české kotliny. Zatímco některá kmenová střediska měla dříve takovou důležitost, že byla i uzly mezinárodních cest, zachovala tento význam jen pokud ležela ve směru cesty od hranic ku Praze, kde se vytvořila křižovatka hlavní. Příkladem takové změny může být Libice nad Cidlinou, kde došlo k úplné likvidaci starého centra; tam zašly i všechny mezinárodní cesty, dříve velmi živé, vedoucí např. do Saska a Polska, a změnily směr příměji na Prahu.

V raném feudalismu prošly v určité míře zemské stezky i změnami technickými, musely se totiž zčásti přizpůsobit častějšímu používání vozů.

V době předfeudální bylo při častém nepřátelství kmenů a nejednotné správě pro zajištění bezpečnosti nutné, aby se obchodníci sdružovali do velkých karavan se silným doprovodem; tyto karavany se skládaly většinou z nákladních soumarů. Vykonyvaly cesty, trvající velmi dlouhou dobu, zdržovaly se na jednotlivých tržištích po delší čas. Počítalo se s trváním jejich cesty až do několika let, jak dokazují zvyklosti z 8. století. Podle ustanovení zákonů Liudprandových byl kupec až po uplynutí tří let prohlášen za nezvěstného a i když se později vrátil, nemusel mu již dědicové vracet majetek. To dokazuje jednak riziko kupeckých výprav, jednak nepřiměřeně malý počet v roce. Potvrzuje to i zpráva o kupecké výpravě Samově, na níž bylo podle kroniky účastno více kupců se silným vojenským doprovodem, jenž pak zůstal u Slovanů trvale. Zpráva připomíná i oloupení jak franských kupců v zemi Samově, tak i slovanských v říši franské. Již několik málo tak velkých výprav postačilo nasycit poměrně slabý trh kmenových celků. V raném feudalismu však již poněkud stálější nadvýrobek vyvolával zvýšení obchodu. Počet zastávek výpravy nebyl velký, poněvadž se domácí zboží ve formě dávek knížeti a feudálům církevním i světským i kořisti z válek hromadilo ve větší míře v menším počtu rukou, a tak byl posílen i jejich trh pro cizí a luxusní výrobky. Relativní, poněkud větší bezpečí pod ochranou panovníka dovoľovalo zmenšení karavan a jejich doprovodu, zato stoupal jejich počet, poněvadž nebylo třeba tak rozsáhlého sdružování kupců a výpravy mohla uspořádat i menší skupina nebo zvlášť silný jednotlivec. Pro potřebné zvětšení množství přemísťovaného zboží se již častěji vedle soumarů objevují kupecké vozy, aby postačily zásobovat vyšší požadavky trhu. Vozová karavana měla také menší pochodovou délku, zato však větší hustotu průvodců než výprava soumarská. Tím se snížila její citlivost proti přepadu, větší zhuštění vedlo i při sníženém počtu průvodců k větší odolnosti.

Vozy však tvořily i nutnou součást vojenských tažení z důvodů dopravy jak zásob, tak i kořisti, a to ve velkém počtu, jak je možno prokázat již od zač. 9. století z mnoha pramenů. Proto se zejména hlavní staré cesty, vhodné dříve pouze pro pěší nebo pro jednoho soumara, rozšiřují tak, aby po nich mohl projet vůz nebo dva jezdcí nebo soumaři vedle sebe. Pravděpodobně se této podmínce musely cesty přizpůsobovat i přemístěním v některých úsecích svých tras, kde bylo pro vůz příliš velké stoupání, v soutěskách a podobně.

Používáme-li slova cesta, neznamená to ovšem nic podobného dnešním silnicím. Tyto staré cesty (viae, semitae, stegae, saumwege atd.) byly velkou většinou jen v lese vymýcené a vyježděné, v bezlesých krajinách pouze vyjeté pruhy země bez tvrdé úpravy podkladu. Pouze v bažinách byly upravovány tak, že močál byl v dostatečné šíři vyplněn haťovými přechody, popřípadě haťovými mosty. Úprava cest byla nutná i tam, kde např. v údolích řek bylo třeba překonávat soutěsky po příkrém skalním úbočí. Tak třeba západně od Stráže nad Ohří (západně od Klášterce nad Ohří) zjistil Vocel a Hraše v tzv. Zollsteigu zbytek staré soumarské stezky, vytesaný ve skále v šířce 0,8–0,9 m a délce asi 70 m, ve výši 13 m nad řekou. Tyto úpravy, stejně jako mýcení nových stezek, udržování mostů a brodů, odstraňování nových porostů na stezce atd. byly zajišťovány zemskou robotou poddaných. Byla to povinnost asi velmi tíživá, protože si církevní instituce vymáhaly osvobození svých poddaných od ní jako od hlavní. Je přirozené, že celkem neupravené cesty byly za velkých lijáků zcela neschůdné, již při mírnějších deštích těžko sjízdné. V zimě ve sněhových závějích jich kupci nemohli používat a vojska, jež ostatně v zimním období táhla na výpravy jen zcela výjimečně, se prodírala sněhovými závějemi s nejtěžšími obtížemi pouze v nejnútnejších případech. O neschůdnosti a stísněnosti stezek v lesnatých krajích, zejména v pomezním hvozdu, kde vedly cesty pralesem často po několik desítek kilometrů, jsou zprávy pramenů velmi časté. To usnadňovalo jejich obranu, a úzká cesta vyžadovala i méně námahy při prosekávání a udržování. V krajinách bezlesých, kde oba tyto důvody odpadaly, mohly cesty vést v jakémkoliv šíři. Tam byla situace podobná jako u venkovských úvozů v nové době. Když byla cesta již příliš rozježděná nebo hluboká, a proto i těžko schůdná, jezdilo se vedle ní a tak se přesunovala i vícekrát. Např. v Radošově u hlavního brodu přes Ohří východně od Karlových Varů bylo vedle sebe prý 8 takových cest. Tyto cesty měly často hluboce vyjeté koleje podle středního značně vyvýšeného hřebene, jak ukazují i pevné dlážděné cesty z 10. století na Pražském hradě; v měkkém terénu musely být rozdílly ještě daleko vyšší. Připočítáme-li ještě hluboké vyjeté rigoly, příčné stružky, kameny na cestě atd., musíme připustit, že zejména na stoupání, ale často asi i v rovinách musela být k vyproštění vozů přidávána pomocná přípřež od vozů druhých, docházelo k poškození kol, pádu vozů a podobně.

Rychlost pochodu tedy nebyla velká, snad podle terénu a přípřeže asi 2–4 km za hodinu. K dosažení většího cestovního výkonu za den tedy bylo nutno pomalou jízdou vynahradit větším počtem jízdnic hodin. Ve zvlněných nebo dokonce horských krajinách je tak možno uvažovat pro kupeckou výpravu o průměru 15 až nejvýše 20 km za celý den. Hraše např. uvádí jako denní cestu Volary—Prachatice, tj. 16 km, Roubík České Žleby—Volary, tedy asi 12 km, ovšem v horském terénu, s broděním řeky a přechodem močálů. V rovinách osídlených, s častěji používanými a asi přece jen lépe udržovanými cestami mohli kupci urazit za celý den i 30 km. Pro 10. st. je možno zjistit z pramenů i celkový průměr na dálkové kupecké výpravě. Ibráhím ibn Ja'qúb uvádí, že cesta z Prahy do Krakova trvá tři týdny. Přes Kladsko, Opolí a Bytom měla cesta délku asi 500 km, při třech celodenních zastávkách pro odpočinek dosahovala tedy průměrná cestovní rychlost asi kolem 30 km denně. Vojska při přesunech měla celkové rychlosti o něco vyšší, v nejnáléhavějších případech, zejména jezdeckto bez pěchoty a obozů, dosahovalo i přes 100 km za den, ovšem po hlavních, tedy nejlépe udržovaných cestách.

Zemské stezky měly ovšem různou důležitost a jejich používání bylo řízeno knížecími předpisy. Nejdůležitější po stránce strategické i obchodní — i výnosem

cel pro knížecí pokladnu — byly veřejné dálkové cesty, tzv. via, semita nebo strata publica, legitima, foralis, vera, communis. Jen po nich bylo dovoleno pohybovat se cizincům a kupcům. Cizinci popřípadě žádali zvláště o právo bezpečného průchodu již před nastoupením cesty, jako např. klášter v Řezně pro své příslušníky v r. 1090. Nebylo-li o průchod včas požádáno, a cizinec vstoupil do země bez jakéhokoliv povolení, hrozily mu těžké tresty.

Orientace na cestách nebyla snadná. Již v pomezním hvozdu, kde probíhala stezka, v dlouhých úsecích sevířená neprostupným pralesem, se přece někdy od ní odpojovaly odbočky podlounnické, a po východu z hraničního pásma, kde v osídleném, ale lesy prostoupeném území byla síť cest hustší, byla orientace ještě obtížnější. Nebylo vzácné zabloudit, např. Lothar v r. 1126 zabloudil s celým vojskem, ačkoliv měl i české průvodce v lidech svého spojence Oty Olomouckého. Proto byl doprovod přidáván nejen významným hostům, nýbrž asi i kupeckým výpravám, ovšem daleko skromnější. K tomu sloužila instituce tzv. provodů; tento název se zachoval v Čechách i na Moravě v místních jménech osad Provodov, Provodín, Provoz atd., rozmístěných vždy nedaleko vstupu do pomezního hvozdu na jihu, severu i severovýchodě Čech i na východní Moravě. Takoví průvodci asi převáděli cestující po dlouhých úsecích, do krajských středisek i do Prahy. Pro orientaci místní, zejména v pozdní denní době při soumraku, pomáhaly asi i signály zvukové. Hraše zaznamenává o Prachaticích, že tam byl prastarý tzv. soumarský zvonek, jímž bylo ještě v 19. století — tehdy ovšem již jen na památku — vyzváněno po určitou dobu denně, ale jenž kdysi dával poutníkům znamení, kterým směrem leží cíl denní cesty. Příspěť k orientaci mohlo i vyzvánění zvonů kostelních. Velmi stará je ovšem již orientace podle slunce a hvězd.

K hrubému poznání dálkových cest obchodních i vojenských sloužily i různé zeměpisné popisy, jichž je v cizině zachován větší počet od nejstarších, tzv. Geografa Bavorského a popisu Germanie anglického krále Aelfreda I. z 9. století a arabského al Masúdiho z 10. století nepřetržitě do doby nové. V nejstarších dobách jsou to pouze stručné seznamy zemí, později i popisy hor, řek a ostatních zeměpisných podmínek atd. Již v raném feudalismu byly k nim asi připojovány někdy mapy, nejdříve snad na způsob starověkých itinerářů. Takový nákras byl snad předlohou již popisu vloženému do Annales Bertiniani kolem roku 839. Nejstarší skutečně zachované mapy Evropy se zanesením Čech (kromě starověké mapy Ptolemaiovy) pocházejí však až z počátku vrcholného feudalismu a neobsahují mnoho údajů, jako mapa z r. 1276 v Heresfordu v Anglii, jež i při svém velkém formátu (350×292 cm) má z Čech jen Braga, metropolis Boemiorum, nebo druhá z r. 1284 z Ebdorfu, jež uvádí pro Čechy jen Labe omylem se jménem Egere, Volta a Praga.

Na hlavních veřejných cestách byly blízko pomezního hvozdu nebo přímo u zemských bran zřízeny knížecí celnice, jež vybíraly od kupců stanovená cla, důležitou část panovníkových příjmů. Právě toto vybírání poplatků, pravděpodobně již i od knížat kmenových před vznikem přemyslovského státu, vyvolalo vznik vedlejších podlounnických cest, jež sloužily obcházení celnic a unikání poplatkům při tajném přechodu pomezního hvozdu. Pravděpodobně byly tyto vedlejší cesty používány i menšími tlupami z obou stran k loupežným výpravám do sousedního území. Přechod těmito cestami byl přísně zakazován a asi i stíhán přísnými tresty, byly na nich zřizovány i strážnice. Nejstarší zpráva o nich pochází již z r. 849, kdy bylo poraženému německému vojsku dovoleno knížaty českých kmenů, aby odešlo pouze veřejnými cestami. Z toho logicky vyplývá i existence cest neveřejných. V pozdějších dobách se zprávy o tomto druhu cest množí.

Je přirozené, že na všech těchto cestách byla knížetem zajišťována i bezpečnost v mezích jeho tehdejších možností. Jednak šlo o zabezpečení země proti nepřátelským vpádům, jednak o potírání podlounného obchodu a zabezpečení poplatků pro knížecí pokladnu, a konečně i o zajištění bezpečnosti kupeckých výprav, což bylo opět v zájmu knížete.

Na dlouhých cestách, vyžadujících až několikadenního pochodu, se ve vhodných vzdálenostech a na příhodných místech vyvinuly stálé odpočinkové body a místa noclehů. Bylo to zejména u obtížnějších úseků, pod horskými sedly, průsmyky, u přechodů řek a velkých potoků i v sousedství jiných nebezpečných nebo neschůdných úseků. Poněvadž se na špatných cestách vůbec a na takových úsecích zvláště často porouchávala výstroj koní i vozy, usazovali se v těchto místech již brzy i řemeslníci, zejména koláři, kováři, sedláři atd. a samozřejmě tu povstávaly i krčmy. L. Hosák např. od takových krčem odvozuje místní jméno Veselí, jež se zvláště často objevuje na křižovatkách cest. V místech odpočinku vznikaly již velmi záhy i kostely, v nichž poutníci děkovali Bohu za šťastný průběh cesty nebo o něj prosili. V místních jménech zanechaly tyto kostely památku jako Cerekev, Cerekvice a podobně. Nejstálenější bylo zasvěcení těchto kostelů pod přechody hranic, kde obvykle nesly jméno patrona pomezí sv. Václava. V konečných bodech týdenního pochodu vznikaly i židovské synagogy nebo modlitebny, v nichž karavany židovských nebo židovsko-arabských obchodníků vykonávaly svou týdenní bohoslužbu a zachovávaly předepsaný klid ve sváteční den. V pustém pohraničí byly někdy zastávkami i vydatné prameny a studnice, jež postačily k napájení velkého počtu zvířat. Poněvadž tažná zvířata i soumary bylo třeba napájet i v průběhu denního pochodu, vznikala napajedla i podél cest ve vnitrozemí. To jsou dodnes zachovaná jména míst jako Napajedla, Trouby, Žleby, Dobré Vody, Studnice, Röhren atd., jež pomáhají často při rekonstrukci dopravní sítě.

To vše se ovšem týká pouze veřejných dálkových cest, nikoliv spojů místních. Ty byly cizincům zakázány, sloužily pouze vnitřní potřebě místní správy a okolního obyvatelstva. Na nich nebyly zřizovány posádky knížecích stráží a stanoviště průvodců, bezpečnost na nich byla starostí krajských a místních orgánů. Při nevelké délce těchto komunikací tu nebyly ani odpočinkové osady, ani vybraná napajedla pro velké výpravy, protože stačila běžná drobná napajedla v osídlené krajině s dostatkem vodních toků. Tyto cesty také nebyly raženy ani udržovány veřejnými zemskými robotami, nýbrž pouze robotní povinností poddaných panství nebo svépomocí místních obyvatel. Stav těchto cest asi byl také horší než veřejných stezek celostátního významu.

Všechny cesty byly ovšem velmi závislé na přírodních podmínkách. Již samo jejich ražení v lesích vyžadovalo velkou námahu a bylo ve staré době prací příslušníků kmene, v raném feudalismu robotou poddaných. Nejobtížnější bylo v horských krajích. Hornaté zalesněné území bylo největší obtíží nejen při vzniku cesty, nýbrž tvořilo i nejtěžší úsek pro udržování i konečně pro vlastní pochod. Proto cesty přecházejí přes hory jen tam, kde není možné jiné řešení. Ve vnitrozemských krajinách se cesty vyhýbají horským masívům a pásmům, jako např. Brdům, Císařskému lesu i menším oblastem, jako třeba skupině Kleti atd. Časová ztráta z takové zajiždky nebyla rozhodující, protože ve středověku hrál čas druhořadou úlohu.

Další překážkou v cestě byly vodní toky. Koryta našich řek totiž k usnadnění vývoje komunikací nepřispívala. Naše toky velkou většinou protékají úzkými údolními mladistvého rázu, s příkrými úbočími, v nichž na jesebním břehu výmol řeky zasahuje často až pod skály, a to střídavě na obou stranách, takže údolí neposkytuje souvislý pruh pro komunikaci na žádném břehu a cesta by musela buď stále přecházet přes brody, nebo být namáhavě vytesávána do skal na dlouhých úsecích či stále stoupat nad skály. To však přesahovalo vhodné podmínky i technické možnosti raného feudalismu. Na dolních tocích byly naopak řeky dopro-

vázeny rozlehlými močalovitými pásmy a širokým inundačním územím, takže v jejich těsné blízkosti také nemohly cesty vést. Pouze na málo místech tekou řeky širokými úvaly, v nichž bylo možno vést cestu v dostatečné vzdálenosti a výšce nad řekou, aby se vyhnula bažinám a povodněmi zaplavovanému území, ale přece šla ještě po schůdném úpatí svahů. Proto údolními řek vedly tehdy u nás cesty jen na krátkých vhodných úsecích, zejména na některých místech v Plzeňské pánvi, místy na Ohři, na Vltavě v blízkosti Prahy a mezi Vyším Brodem a ohbím Vltavy, snad až k Rožmberku; značně častěji se táhly podél malých toků a potoků, kde byly podmínky příznivější. Pokud se týká velkých řek, je možno spíše pozorovat, že se cesty drží na planinách opodál říčního koryta a jejich směr je jen povšechně určován směrem toku. Podobně je tomu i na rovinách, v nichž cesty jdou opodál řek směrem jejich průběhu, ovšem již v sušších polohách.

Velkou většinou byly vodní toky spíše překážkou komunikacím, které se stavěly napříč jejich směrů. Cesty musely vyhledávat taková místa, kde bylo možno řeku přejít buď nejčastěji brodem, nebo v raném feudalismu nepříliš početnými mosty. Mělkost řeky, potřebná pro brod, ovšem sama k jeho vzniku nepostačovala. Zejména při hlubokých údolích našich řek byl nutný i vhodný přístup do jejich údolí z obou stran. Teprve po splnění obou podmínek mohl brod vzniknout. Příkladem optimálních podmínek je sama Praha se svými brody, jež při své centrální poloze sem stáhly nejdůležitější křižovatku cest v zemi.

Nešlo ovšem jen o brody na velkých tocích, nýbrž i o potoky, jež bylo v suchých měsících možno přebrodit téměř kdekoliv, jež však v době zvýšeného stavu vody tvořily značnou překážku a brodění v nich bylo možné stále jen na omezeném počtu míst. Taková místa se pak stala trvalými obvyklými přepravišti po celý rok. Proto nacházíme místní jména Brod i u osad na takových místech, kde se nám v dnešní době zdá existence zvláštního brodu zbytečná. V dnešních podmínkách vůbec se zdají mnohé staré brody nepravděpodobnými; na větších řekách jsou dnes často zakryty zvýšeným stavem vody u jezů, jež jsou mladšího původu, náplavy, výmolem a změnami ostrovů za staletí, takže dnes by na takových místech byl brod nemožný. Ale ještě na mapách ze 17.—18. století jsou vyznačeny některé přechody řek tam, kde bychom je nyní nehledali.

Pro raný feudalismus známe některé brody z písemných zpráv, jiné můžeme pouze předpokládat podle osídlení, cest atd. Na Labi to byly asi Dvůr Králové, Jaroměř, brod pod Smiřicemi, Hradec Králové, Pardubice, Týnec nad Labem, Kolín, Poděbrady, Nymburk, Přerov, Toušeň, Stará Boleslav, Kostelec nad Labem, Mělník, Roudnice, Litoměřice, Lovosice, Ústí nad Labem a Děčín; na Vltavě Vyší Brod, Rožmberk, Český Krumlov, Rájov, Třisov, v prostoru dnešních Českých Budějovic, Týn nad Vltavou, Smoleč u Písku, Cervená, Zvíkov, Žďákov, Kamýk nad Vltavou, Davle, Zbraslav, Praha a Staré Ouholice; na Mži Tachov, Stříbro, Město Touškov, dnešní Plzeň na Berounce, Týřov, Beroun, Radotín; na Úhlavce Stráž u Tachova a Kladruby, na Radbuze Horšovský Týn, Stod, Chotěšov a snad Litice; na Úhlavě Janovice nad Úhlavou, Beňovy, Přeštice, snad Černice; na Úslavě Blovice a Starý Plzenec, na Sřele Žlutice, Plasy a Dolní Hradiště; na Ohři Cheb, Loket, Radošov, Klášterec nad Ohří, Kadaň, Žatec, Postoloprty, Louny, Radonice nad Ohří, Budyně a Doksany; na Teplé Teplá; na Otavě Sušice, Prácheň, Strakonice, Písek a snad brod u Vráže. Sázavské brody byly v dnešním Havlíčkově Brodě, snad v Ledči nad Sázavou, Sázavě, Poříčí nad Sázavou, v Kamenném Přívoze a Davli, na Želivce Želiv a Dolní Kralovice, na Blanicí Louňovice a Vlašim. Jizeru bylo asi možno nejlépe přebrodit v Železném Brodě, Tur-

nově, u Svijan, u Mnichova Hradiště, v Mladé Boleslavi, Krnsku, Brodčích, Starých Benátkách; Cidlinu u Chlumce nad Cidlinou, Hradištka u Chlumce nad Cidlinou a Libice nad Cidlinou. Na Lužnici byly asi přechody ve Veselí nad Lužnicí, Soběslavi, Sezimově Ústí a Bechyni, na Nežárce a v Jindřichově Hradci a ve Stráži nad Nežárkou atd. Kromě těchto brodů byla asi i řada dalších méně vhodných a další brody na jiných menších tocích a potocích, někde se snad podle stavu vody střídalo brodění s přívozem.

Druhým, méně častým prostředkem, jímž komunikace překonávaly řeky, byly již v raném feudalismu i u nás mosty. Vznikaly zejména tam, kde byla větší střediska osídlení nebo kde častější provoz na stezce vyžadoval rychlejší a bezpečnější přechod. Podmínkou při tehdejší technické úrovni byla nepřilíš hluboká řeka a dobrý sestup do údolí na obou stranách. Mosty a můstky, ve starší době dřevěné, byly udržovány obyvatelstvem z okolí. Přesnější zprávy o tom máme až z počátku vrcholného feudalismu, ovšem již podle starších zvyklostí. V roce 1253 byl na opravy Juditina mostu v Praze určen důchod z 8 vsí a část dávek z prodeje vína v Praze a v okolí, a samozřejmě i poplatky, vybírané na mostě; k roku 1275 víme, že na údržbu mostu v Přerově byly odevzdávány dávky z okolních vesnic. Dokladem existence mostů již ve starší době jsou však nejen přímé zprávy o nich, nýbrž i zprávy o poplatcích za přechod i o povinnostech při jejich stavbě a udržování obecně, a konečně i zachovaná místní jména. Nejjednodušší byly mosty dřevěné. V Praze přes Rokytku stál most podle legend již v první polovině 10. století, o mostě přes Vltavu již jako o starém se zmiňuje k roku 1118 Kosmas; vznikl snad již za Boleslavů. Blíží údaje o něm neznáme. K roku 1110 uvádějí kroniky několik mostů přes Cidlinu u Skřivan. Jiný byl mezi Tržkem a Cerekvicí nad Loučnou na Trstěnické stezce přes Desnou, další možná již tehdy blíže Radošova přes Ohři, snad již před polovinu 13. století byly mosty již i v Chrudimi, Písku, Roudnici, Mostě a jinde. Podle místních jmen můžeme usuzovat na menší mosty nebo lávky i u bývalého Mostku u Vojslavic severovýchodně od Humpolce, i u Mostku severně od Chocně. Asi stál nějaký most i u Mostova na Chebsku již ve velmi staré době, protože toto jméno je starší než poněmčení kraje. Možná, že k nim patří i Mostečný severozápadně od Jindřichova Hradce a řada dalších míst se jmény tohoto druhu.

Třetím způsobem přepravy přes vodní toky bylo již od nejstarší doby převážení. Přívozy byly udržovány na místech, kde byla voda příliš hluboká na brodění, ale ostatní podmínky, jako potřeba spojení a přístup k řece, byly splněny, přechod však nebyl přece tak důležitý, aby vyvolal stavbu mostu.

Kromě lesů, hor a řek tvořily značnou překážku cestám i bažiny. Byly neschůdné jak pro vozy kupeckých karavan, tak i pro vojska těžkého jezdeckta a jejich velké obozy. Proto se trasy zemských stezek vyhýbaly menším bažinám a pokud to bylo možno i velkým rozlohám močálů. Kde to nebylo možno, jako u nás např. na Mostecku, na Nežárce i jinde, byly na stezkách vybudovány stálé hatové mosty, udržované zemskou robotou poddaných. Pro starší dobu nemáme o technice jejich stavby a udržování zprávy, ale F. Roubík zaznamenává o konci 18. století, že na jeden čtvereční sáh hatového podkladu bylo třeba 12 běžných sáhů šesticoulového dřeva (což se zdá velmi vysoké), jež vydrželo v bažině 3—4 roky. U nás je zachována zpráva o hatovém mostě z raně feudální doby na Kopistské cestě severozápadně od Mostu přes močály v délce asi 2 mil. O jiném takovém mostě v Lužici je zmínka při výpravě Boleslava II. proti Měškovi nebo v osmdesátých letech 12. století o mostě ve Slezsku mezi Bohuchvalovem a Kozodolem.



## II. Dopravní síť v Čechách v polovině 13. století

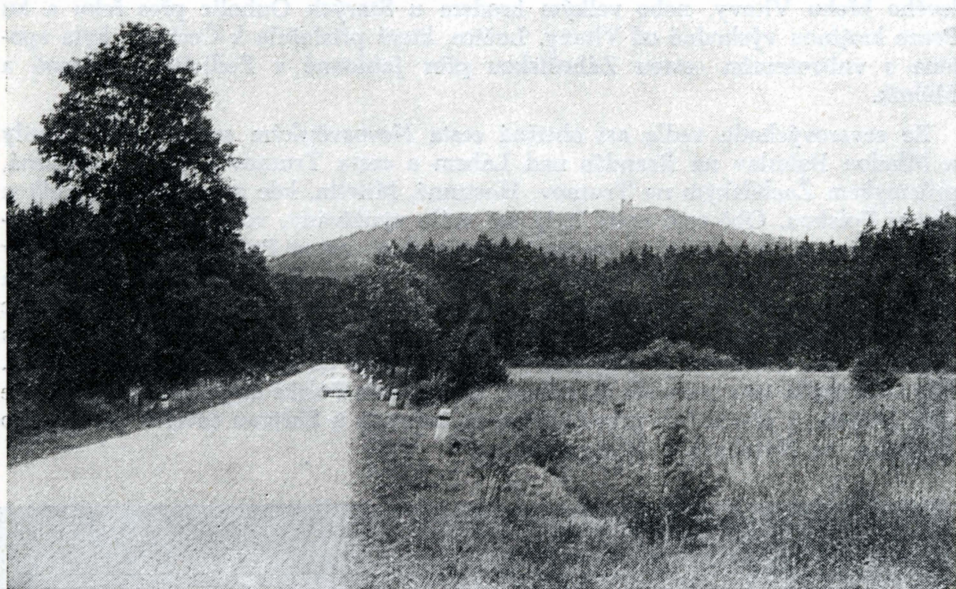
Hlavní přechody hor a řek i rozmístění knížecích hradů a osídlených prostorů udávají v hrubých směrech i průběh hlavních zemských stezek, zejména těch, které slouží spojení obchodnímu se zahraničím a tažením vojsk ve válkách se sousedními státy. Písemné zprávy zachovaly zčásti i názvy, jež tyto cesty kdysi nesly, i některé zmínky o jejich průběhu. Zato o vnitřních spojích, ať již dálkových celozemského významu, nebo o cestách místních zprávy zachovány nejsou, nanejvýš podle některých přesunů vojsk můžeme zhruba odhadovat jejich směr. Proto je nutno k jejich zpřesnění používat mnoha nejrůznějších pomůcek ještě ve větší míře, než pro bližší určení poněkud známějších cest do zahraničí. Velkou většinu těchto pomůcek uvádí ve svých pracích L. Hosák, jenž nejvíce přispěl k metodice této práce u nás. Uvádí zejména: 1. pomůcky a zásady historické povahy: přímé zprávy, itineráře, seznamy mýt a celnic, zprávy o mostech, přechodech a přívozech, jména bran a ulic ve městech, označující směry k městům sousedním, kostely při přechodech hranic; 2. pomůcky a zásady povahy geografické: spojení významných míst, trasy ne zcela totožné s dnešními — ne nejprímější, cesty opodál vodních toků, sedla a průsmyky, situační plány silničních osad, osamocené pahorky s hradištěm v údolích; 3. pomůcky a zásady povahy filologické: názvy cest v pomístném názvosloví, názvy přechodů přes vodní toky, názvy místní a pomístné u hranic, jména Veselí na křižovatkách, jména podle kostelů při cestách, pomístná jména označující zkratky cest, názvy strážních míst. Hosákovy ukazatele je možno poněkud doplnit, zejména pokud se týká místních cest, jimiž se nezabýval. Je nutno ještě připojit sledování archeologických nálezů, jež někde tvoří celé řetězy, odpovídající cestám, nebo jež ojedinělým výskytem v jinak neosídlených krajínách určují průběh cest. Dále je třeba sledovat rozmístění starých osad, tvořící na mnohých místech jasné linie podle cest — ať již osady vznikaly podél starší cesty nebo se osídlení šířilo v nových směrech a cesta byla drohnutně ražena podle jeho postupu. Někdy se ovšem v rozboru osídlení projevují i negativní znaky, vylučující spojení s okolím, jako např. z důvodů třídního boje osady uprchlíků před mocí vrchnosti (Zálezly, některé Skřýchovy atd.), jež se právě vzdalují veřejných cest. Také není možno se omezit pouze na spojení významných míst (což plně vyhovuje Hosákovi, jenž se zabývá pouze hlavními cestami), nýbrž je třeba zejména pro místní cesty hledat nepravděpodobnější spoje poddanských osad se středisky panství, poněvadž osady jednoho majitele nebo církevní instituce tvoří celé velké shluky kolem jeho hlavního sídla, a velkou většinou ani ve velké vzdálenosti od něho nejsou ojedinělé, nýbrž opět vytvářejí souvislé skupiny kolem menších správních center. Také vsi příslušející k farám měly spojení s farní osadou (např. u Rynáře na Pelhřimovsku celý farní obvod o 23 osadách). Zde pomůže často i název kostela, jehož původ sice neznáme, ale jehož staré zasvěcení nebo stavba ukazuje na původní farní kostel. Střediska pro okolí tvořily i tržní osady, jež zčásti známe z písemných zpráv nebo na jejichž funkci můžeme usuzovat podle velikosti, složení obyvatel, pozdějšího vývoje atd. Spojení s hrady měly jistě osady hradních manů, řemeslnické osady služební, jejichž jména se zachovala a podobně. Při určování cest nelze zanedbat ani hlediska strategická, jejichž uplatňování se projevuje v některých zprávách o průběhu výprav, přesunech a jinde. Velmi důležitá jsou pro místní spoje hlediska geografická — vyhledávání místních spojů mezi vesnicemi téhož panství nebo farností podle povahy terénu, poněvadž se často vyskytuje několik možných variant a využívány byly pravděpodobně nejprůzračnější zeměpisné podmínky, ne-li ihned při založení osady, tedy později; takové přesuny cest známe totiž z dalšího vývoje. V jednotlivých případech je možno použít i místních speciálních pomůcek dalších.

Při využití všech těchto zásad a hledisek je možno rekonstruovat do značné míry průběh hlavních, vedlejších i místních cest v Čechách v raně feudálním období — zčásti se značnou jistotou, zčásti ovšem do určité míry hypoteticky. Stále jistě zůstanou na mapě oblasti větší i menší, v nichž je sice možno zjistit osídlení a kde tedy také jistě existovaly cesty, ale kde žádná z uvedených pomůcek není prozatím zjistitelná, a nemůžeme tedy ani hypoteticky cesty zachytit.

Hlavní zemské stezky do zahraničí byly předmětem práce několika badatelů, jejichž díla zde byla již uvedena. Užívám zde již vžitých, jimi uváděných názvů, jež mají pouze zčásti původ ve starých písemných zprávách. Všechny tyto cesty probíhají mezi Prahou a zemskými hranicemi.

Do Bavor vedla stezka Pasovská nebo Zlatá z Prahy přes Příbram, Mirovice, Písek a dále ve dvou větvích přes Strakonice — Volyni nebo přes Bavorov, Prachatice a Volary na Kynžvart. Její význam byl hlavně obchodní — doprava soli — vojensky bývala málo používaná. Takové větvení cest jako u Zlaté stezky není

vzácné a podle pozdějších sporů měst o výhradní právo zemské stezky se zdá, že jedna větev je velmi pozdní. Není tomu tak však vždy ve skutečnosti; jde často jen o rozdíl právní, jedna větev byla již odedávna veřejnou stezkou, povolenou cizincům, druhá, ne o mnoho mladší, stezkou neveřejnou, pro dálkovou dopravu zakázanou; zjevně zde města ležící při této stezce usilovala o její legalizaci.



Obr. 1. Hrad Přimda střežící bývalou zemskou stezku u Tachova. (Foto P. Choc.)

Druhá cesta do Bavorska — Vintířova nebo Březnická, též Hartmanická — navazovala na Zlatou stezku ve Strakonících a pokračovala na Prácheň u Horažďovic, odkud měla spoj k Plzni, dále na Sušici a Hartmanice. Byla nově vybudována poustevníkem Vintířem v první polovině 11. století. Snad přes Nýrsko na Klatovy a Plzeň vedla tzv. Německá cesta, o níž se z písemných zpráv nic bližšího nedovídáme. Zato od nejstarších dob byla velice živá po obchodní i vojenské stránce Řezenská cesta přes Brůdek a Domažlice na Plzeň, nejméně se dvěma přechody hranic. Severněji odtud vedlo spojení z Norimberka buď přes Tachov, nebo přes Přimdu opět na Plzeň a Prahu. Velmi stará je Královská cesta od Mohanu na Cheb a dále několika směry: přes Teplou na Plzeň nebo Manětín, podél Ohře buď na Kadaň, Žatec, Louny a Slaný na Prahu, nebo po Ohři pouze k důležitému brodu u Radošova a dále k jihovýchodu do Prahy přes Strašecí.

K radošovskému brodu ústila i cesta Erfurtská (nebo Sedlecká) přes Kraslice a Sedlec, asi mladšího původu. Další spoj se Saskem, spíše podružný, vedl asi od Kadaně přes Přísečnici, kdežto o málo východnější byla živá cesta Kralupská nebo Křimovská, jež překračovala hory u Křimova a větvila se buď na Kralupy u Chomutova a Kadaň, nebo na Chomutov — Postoloprty. Její úloha v dějinách je v literatuře podceňována; byla snad nejschůdnější ze všech severních cest. Dále k východu přecházely přes Krušné hory dvě staré cesty: Kopistská a Chlumecká. Kopistská šla ze saské Saydy dvěma větvemi na Kopisty a po hatovém

mostě ke hradu Mostu, na Louny, Slaný a Prahu. Procházela tudy často vojska z obou stran a o její obchodní důležitosti svědčí již zpráva Ibráhima ibn Ja'qúba z 10. století. Východnější cesta Chlumecká nebo Srbská, strážena pomezním hradem Chlumcem u Chabařovic a v zázemí Ústím nad Labem, pokračovala odtud k jihu asi řetězem starých osad východně od Labe na Litoměřice, pak buď přes Budyni nebo přes Roudnici a starý brod přes potok u Sázené a ku Praze opodál levého břehu Vltavy, nebo velkým brodem u Starých Ouholic přes řeku a ku Praze krajinou východně od Vltavy. Lužice, která příslušela k Čechám, byla spojena s vnitrozemím cestou Záhošťskou přes Jablonné v Podještědí, Mimoň a Mělník.

Ze severovýchodu vedla asi obtížná cesta Novosvětským sedlem přes Semily a Mladou Boleslav na Brandýs nad Labem a cesta Trutnovská, těžce schůdná, průsmykem Žacléřským na Trutnov, Hostinné, Miletín, kde se spojovala s velkou cestou Polskou. Obě tyto cesty byly asi málo využívány, vojensky v raném feudalismu jen zcela výjimečně protáhli Trutnovskou cestou Poláci v r. 1110. Cesty ve výběžku broumovském vznikly asi značně pozdě. Zato velmi důležitá byla odedávna cesta Polská nebo Kladska ze Slezska přes Kladsko a Náchod na Hradec Králové dvěma směry, přes Jaroměř nebo Krčín a Opočno, z Hradce pak přes Chlumeck nad Cidlinou, později přes Městec Králové na Poděbrady a Český Brod. Původně ústila tato cesta asi do Libice. Další větev Polské cesty vedla z Jaroměře přes Miletín, s přechodem přes Cidlinu po mostech u Skřivan severně od Nového Bydžova, na Nymburk a dále na Prahu.



Obr. 2. Zemská stezka u Lučice severozápadně od Havlíčkova Brodu. (Foto P. Choc.)

S Moravou spojovala Čechy řada cest; nejdůležitější Trstěnická vedla z Prahy přes Český Brod a Kouřim nebo Radim na Malín, Čáslav, Chrudim, hrad Vraclav, Vysoké Mýto a Litomyšl nebo druhou větví severněji na Pardubice a Vraclav. První zpráva o této cestě patří již k roku 1056 a mluví o ní zřejmě již jako o staré. Jižnější cesta Libečská od Čáslavě přes Libici nad Doubravou (odtud i její jméno)

a dále ke Žďáru byla asi mladší a méně důležitá, o Haberské cestě od Čáslavě na Habry, Havlíčkův Brod a dále na Moravu buď přes Štoky a Jihlavu, nebo podél Sázavy nad levým břehem mluví kronika již k r. 1101 jako o úzké cestě vedlejší. Trasu jižnější cesty Želivské neznáme, ale odbočovala asi od hlavní komunikace jižní v Benešově, procházela Vlašimí a Trhovým Štěpánovem na Želiv na Jihlavu nebo mladší odbočkou na Pelhřimov. Na jihovýchod směřovaly cesta Rakouská přes Jindřichův Hradec a Landštejn na Raabs v Rakousku a cesta Vitorazská přes Benešov, Miličín, Chýnov a Třeboň na Vitoraz. Od Chýnova pokračovala velmi důležitá cesta Linecká na Veselí nad Lužnicí, na dnešní České Budějovice, Doudleby, dále buď přes Český Krumlov k Vyššímu Brodu západně od Vltavy, nebo opodál pravého břehu k ohbí Vltavy. Druhá větev směřovala od Doudleb k jihu na Kaplici a Horní Dvořiště. Nemůžeme spolehlivě určit cestu, nazývanou v pramenech via Golotilensis, o níž se domnívá Šimák, že je to cesta z Prahy na sever k Starým Ouholicům na Vltavě.

Všechny tyto cesty měly ovšem ve vnitrozemí na mnoha úsecích více poboček a hranice většinou přecházely kromě hlavní zemské brány i dalšími přechody veřejnými i neveřejnými, o nichž zde byla již zmínka.

Kromě těchto cest do zahraničí byla propojena dálkovými spoji i všechna důležitá střediska v zemi; tak byly zároveň spojeny i zemské stezky do zahraničí. Pro cizince a obchod byly totiž závazné a povolené jen směry na Prahu, ale veřejná potřeba, zejména vojenská a správní, vyžadovala i spojení nejrůznějších částí země bez zajištění do ústředního centra. I když Praha byla daleko nejdůležitější křižovatkou, vytvořily se tak další uzly dálkových cest z několika bývalých středisek kmenových, jako Litoměřic, Žatce, Chebu, Mělníka, Kouřimě, Malína, Hradce (Králové), Netolic, Doudleb a jiných, nebo při křižovatkách vznikaly důležité knížecí hrady mladší, jako Prácheň, Stará i Mladá Boleslav, Čáslav, Chrudim, Jaroměř, Plzeň atd. Uzly vznikaly i na důležitých brodech (Louny, Bechyně, Týn n/Vlt., Veselí nad Lužnicí, Český Krumlov atd.), při některých klášterech, pod průsmyky a podobně.

Tak vznikala potřebám plně vyhovující síť cest prvního řádu, vytvořená cestami do zahraničí i dálkovými spoji vnitřními, o nichž nemáme přímé zprávy, ale podle průběhu vojenských přesunů, itinerářů význačných osob i více nebo méně souvislých řetězů osad je můžeme dosti dobře rekonstruovat. Takovou spojnicí je např. na jihovýchodě cesta od Želiva na Jindřichův Hradec, Stráž nad Nežárkou, Doudleby; na jihu Český Krumlov, Netolice, Strakonice, Prácheň, Nýrsko, nebo severnější transverzála snad již od Pelhřimova o dvou větvích na Chýnov—Bechyni—Písek—Nepomuk a na Veselí—Týn nad Vltavou—Vodňany—Volyni. Další taková komunikace přibližně rovnoběžkového směru se táhla od Želiva na Miličín, Kamýk nad Vltavou, Březnici a Nepomuk. Severně od Prahy probíhaly podobně cesty Nymburk—Stará Boleslav—Mělník—Litoměřice a Hradec—Hořice—Turnov—Mnichovo Hradiště—Mimoň nebo Ml. Boleslav—Česká Lípa—Děčín. Směrem severojižním šly spojnice Teplá—Tachov, východněji Stříbro—Kladruby—Domažlice nebo bývalý hrad Rokyten u Rakovníka—Kralovice—Plzeň. Ve východní polovině země byly z těchto příčných spojek nejdůležitější Turnov—hrad Havraň severně od Poděbrad — Poděbrady—Kouřim—Sázava—Vlašim—Louňovice—Stará Vožice—Černovice východně od Chýnova nebo Hradec Králové—Pardubice—Chrudim. Z Hradce vedla spojka na Trstěnickou stezku také podél Orlice k Chocni a Litomyšli. Jiné spojení Polské a Trstěnické cesty vedlo od Náchoda na Nové Město—Křčín—Kostelec nad Orlicí a Litomyšl nebo

z Kladska podél Nisy k jihu na Jablonné nad Orlicí a Ústí nad Orlicí a dále k Litomyšli.

Tato prvořadá síť byla doplněna hustou druhořadou sítí cest místních. V zásadě totiž musela mít každá osada spojení s ostatním světem, poněvadž žádná ves nebyla bez pána, ať jím byl přímo kníže nebo kterýkoliv duchovní nebo světský feudál, jemuž musela odvádět povinné dávky do jeho hradu nebo dvorce. Žádná ves se také neobešla bez spojení s bohem, k němuž se lidé chodili modlit do příslušného farního kostela často až z 20 vsí okolních a církvi do jejich středisek museli také dopravovat povinné desátky. Je nutno vzít v úvahu i spojení s často dosti vzdálenou trhovou vsí. Ovšem tyto místní cesty můžeme zachytit pouze tam, kde známe z písemných zpráv shluk osad téhož majitele, farní obvod, ústřední dvorec nebo středisko újezdu, tržiště atd. Kde tyto zprávy nemáme, nemůžeme rekonstruovat většinou ani cesty, poněvadž nevíme, jaký byl vzájemný vztah jednotlivých osad, a tedy ani jaké bylo jejich nejpravděpodobnější propojení cestami. Na takových místech někdy k rekonstrukci cesty však pomůže řetěz osad, ležících výrazně v souvislé linii. I v krajině, kde vzájemné vztahy osad známe poměrně dobře, může však dojít k omylu. Ve velké většině je sice spoj mezi osadami zcela jasný, ale někdy se přece vyskytují dvě nebo více možností propojení osad cestami, všechny stejně pravděpodobné.

V hustě osídleném okolí Prahy nemůžeme místní cesty celkem spolehlivě rekonstruovat ve větší míře, protože pozemková držba je tu většinou velmi rozptýlená a jistě hustá dostředná síť ku Praze není ve většinou bezlesé krajině určitelná, poněvadž nevíme, jak cesty postupně osadami procházely. Jsou tu příliš rozptýlené majetky mnoha církevních institucí. Vyskytuje se tu dokonce zajímavý zjev, že téměř každá církevní instituce ze všech krajů Čech tu má nějakou celkem osamocenou ves. Je to pravděpodobně výrazem cílevědomého darování nebo zakupování osad — asi měly tyto vsi sloužit jako zásobovací základna hodnostářům těchto klášterů a jejich doprovodu při pobytu v Praze. I situace v oblasti od Českého Brodu ke Kolínu a Kouřimi je podobně pestrá jako východně od Prahy, má však přirozená centra ve staré Kouřimi a brodech nymburském a kolínském i v Sadské. Zasahují sem již majetky kláštera Sázavského, Sedleckého, Ostrovského ve skupinách se spádem cest ke svým klášterům. Na Staroboleslavsku vyplývají jasně místní spojnice vsí zdejší kapituly podobně jako na Mělnicku u tamější kapituly. Jsou tu i skupiny vsí vyehradských a svatojirských, jistě navzájem spojených. V Povltaví severně od Davle převládají vesnice břevnovské, spojené komunikací podle řeky, jižně od nich se paprskovitě rozbíhají spoje vesnic kláštera Ostrovského od kláštera a přilehlého Hradištká. Od Benešova a Mnichovic k východu se rozkládá souvislá država kláštera Sázavského se spádem do Sázavy a Mnichovic. Na Sedlčansku a Voticku převládala asi drobná pozemková držba a žádný větší celek tam neznáme; není tu možno blíže rekonstruovat dopravní síť. Spád byl asi do starých středisek Sedlce a Prčic, do Miličína na hlavní stezce a do knížecí Vožice. Až východnější Louňovický klášter a jeho blízké městečko Načeradec vytváří opět výraznější síť cest z poddanských vsí. Západně od pražské oblasti na Rakovnicku jsou také slabé možnosti.

V severních Čechách je zjištělná hustá síť cest, spojujících majetky klášterů v Teplicích, Oseku a Světcí (sv. od Bíliny) a pravděpodobně příslušenství ke hradům v Mostě a Bilině, na Ústecku byl velký majetek johanitského řádu se středisky Slavošovem (sv. od Ústí) a Svádovem (v. od Ústí) a velké středisko v Ústí. Na jižnějším Litoměřicku ležely dosti ucelené majetky mnoha církevních

institucí, a jistě i tam existovala spojení osad téhož majitele. Značnou mezeru v našich znalostech tvoří Českolipsko kromě strahovské državy v Kravařích a v přirozených centrech v České Lípě a Úštěku; rekonstrukci cest na Turnovsku umožňují majetek kláštera v Mnichově Hradišti se středisky farními ve Svijanech (z. od Turnova), Jenišovicích a Rychnově u Jablonce (obojí s. od Turnova), vsi johanitské a vesnice kláštera v Kladrubech, ležící u Českého Dubu. Směrem k jihu od tohoto pásma jsou na Roudnicku majetky kláštera v Doksanech, v Oseku, Břevnově, kapituly v Mělníce a příslušenství hradu Budyně.

Ze západních Čech můžeme rekonstruovat spoje vesnic kláštera ve Waldsasích na Kraslicku a odtud směrem k Chebu, na Karlovarsku u majetků původně hrabišických, pak tepelských kolem tržiště v Hroznětíně (s. od Kar. Var); odtud k západu na Ohři ležely újezdy kláštera v Doksanech kolem středisek Velichova, Vojkova, Radošova (sv. od Kar. Varů) a Kotviny (j. od Klášterce), dále v Poohří je možné zjistit u vsí waldsaských a mnoha jiných majitelů i cesty směrem ke starému Žatci i mladší Kadani. Na Lounsku pomohou také některé majetky církevní. Málo známe poměry na Chebsku, kde souvislejší byly pouze majetky doksanské na Kynšpersku a některé državy německých šlechticů. Na Loketsku patřila řada osad k tomuto královskému hradu, dále k východu kláštera v Milevsku, jehož vsi měly spád k Toužimi a středisko državy kladrubské leželo ve Žluticích. V jižnějším pásmu patřila na Tachovsku řada osad k tomuto hradu, skupina vsí waldsaských měla spád do Plané. Východněji odtud začíná mohutná država klášterů v Kladrubech a Teplé. Majetek kláštera v Teplé se táhne v souvislém pásmu až k Plzni se střediskem v Teplé a v tržišti v Úterý (jv. od Teplé). Je prostoupeno menšími enklávami vsí johanitských se střediskem v Manětíně a kladrubských s centrem v Touškově. Na tepelskou državu navazuje majetek kláštera v Plasích se středisky v Plasích a Kralovicích, jenž pokračuje až k Berounce. Rekonstrukce místní sítě cest v těchto oblastech je snadná a velmi průkazná. Kladrubské majetky pokračují z Tachovska na jihovýchod a jejich spoje vedou ke Kladrubům a Boru, na Horšovotýnsku z biskupských vsí do Horšova Týna. Mezi Plzní a Domažlicemi leží majetky kláštera v Chotěšově se středisky v tomto klášteře a ve Stodě, kladrubské Přešticko a malé državy svatojirské a mělnické. Staré středisko tvořil i knížecí hrad ve Staré Plzni, dnešním Plzenci, Nepomucké panství mělo spoje do Nepomuka a Blovic, severnější biskupské do Rokycan. Na jihu byla střediska v Domažlicích a snad již i v Klatovech jako větší osadě. Směrem do vnitrozemí na Berounsku ležel menší počet vsí vyehradských a rozptýlené majetky jiné, přirozené centrum bylo u brodu ve Brodě, tj. pozdějším Berouně, a ve hradě v Tetíně. Velké biskupské panství na Příbramsku mělo spoje do Příbramě, Povltaví do královského Kamýka, johanitské vsi do střediska v Kozárovicích (v. od Březnice). Stará střediska byla v Březnici, Mirovicích a Hradci u Hudčic, menší skupina vsí křížovníků s červenou hvězdou patřila ke Dražeticím (s. od Strakonice). U Kostelce nad Vltavou byla skupina vsí břevnovských, a dále k východu leželo již velké panství kláštera v Milevsku.

V Čechách východních známe lépe poměry v části jižní než severní. Na severu ještě na Boleslavsku a Hradecku pomohou k rekonstrukci místních spojů vesnice strahovské se střediskem v Hořicích a johanitské ve Starém Bydžově a Mileťíně i nevelký majetek Svatého Pole v Klášteře nad Dědinou. Přirozenými uzlovými body jsou zde zeměpanské hrady v Mladé Boleslavi, Hradci Králové, Jaroměři, Opocně a Krčíně u Nového Města, i souvislé pruhy osad, jež tvoří spojnice mezi dálkovými zemskými stezkami. V Polabí, od Hradce ke Kolínu, ležely nám nepříliš známé majetky kláštera v Opatovicích, jenž měl i souvislou državu na Pře-

loučsku, statky biskupství olomouckého kolem Jezbořic mezi Labem a Chrudimí a farnost nechanická. Čáslavsko se starým hradem v Čáslavi, klášterem ve Vilémově uprostřed jeho vesnic, majetkem řádu německých rytířů kolem Drobovic jižně od Čáslavi i újezdem zbýšovským (z. od Golč. Jeníkova), patřícím Sázavskému klášteru, dává dobré možnosti pro zjišťování místních spojů, v němž pomáhá i rozložení osad směrem k jihu podél stezek, vedoucích na Moravu. Vilémovskému klášteru náležel i poměrně mladší újezd kolem Bojanova v ohbí Doubravky, tvořící kompaktní celek. Východně odtud je hustá síť cest mezi četnými vesnicemi kláštera v Podlažicích se spádem ke klášteru a jeho hospodářskému centru v Chrástu u Chrudimi. I rozsáhlé panství kapituly litomyšlské bylo propojeno cestami. Na Chotěbořsku známe újezd libický, majetek biskupství olomouckého. Brod (Havlíčkův) tvoří křižovátku cest a záhy i středisko hornické oblasti podobně jako důležitější Jihlava. Až k nim postupují velké majetky kláštera v Želivi s dobrou sítí spojů kolem Želivi a Humpolce, prostoupené menšími enklávami sv. Jiljí v Praze a Sázavského kláštera. Na severu hraničí tyto majetky s vysehradským Svataviným újezdem se střediskem v Dolních Kralovicích, na západě s biskupským panstvím u Červené Řečice a na jihu s osídlením na Pelhřimovsku, kde dobře známe velkou farnost rynářeckou (j. od Pelhřimova), a tedy i místní cesty.

V jižních Čechách je několik oddělených oblastí, spojených dosti hustou sítí dálkových cest. Staré Doudlebsko mělo středisko v Doudlebech a mladší centra ve vítkovských Trhových Svinech, Českém Krumlově a Rožmberku; z církevních majetků je tu výrazný zátoňský újezd (j. od Českého Krumlova) kláštera Ostrovského a okolí Žďáru (jv. od Trhových Svin) rakouského kláštera ve Světlé. Severně odtud na křižovatce vznikaly České Budějovice, dále újezd kolem Křemže a farnost strýčická (jv. od Netolic), jež jsou propojeny cestami. Podobně pomáhají rekonstrukci dopravní sítě severnější majetky svatojirské na Hlubocku, biskupské na Vltavotýnsku a Bechyňsku i rozsáhlé državy kláštera v Milevsku, vítkovská Soběslav a biskupské Chýnovsko i křižovatky ve Veselí nad Lužnicí, Stráži nad Nežárkou a Jindřichově Hradci.

Staré Prácheňsko mělo skupinu osad johanitských, jež cestami směřovaly do Horažďovic a Strunkovic (s. od Volyně), břevnovské do Nezamyslic (j. od Horažďovic), svatojirské do Kasejovic a doksanské do Zbynic (z. od Horažďovic). Na Sušicku bylo centrum kromě staré Sušice v břevnovských Albrechticích, kolem Volyně leželo 20 vsí kapituly pražské. Severně odtud johanitské a vysehradské vsi měly spád do Prachatic, na Vodňansku je skupina vsí svatojirských. Dále na Otavě ležela stará střediska Písek a Putim, severněji pak Blatná a mladší újezd osad s centrem v Oslově, severovýchodně od Písku.

Kromě těchto největších aglomerací je ovšem ještě mnoho menších, dále rozptýlené majetky, totiž jednotlivé osady, patřící velkým majitelům. U menších skupin je zřejmé, že i ony byly spojeny cestami a celkově stejně jako vsi jednotlivé měly pak spojení dálkovými cestami s ústředním sídlem majitele. Na dálkové cesty navazovaly celkem nevhodnějším místním spojem. Ovšem ani oblasti, kde nemáme možnost místní cesty zachytit, a jež se v obraze jeví jako osídlené kraje bez cest, nebyly bez místních spojů. I z těchto míst byly odevzdávány dávky, desátky a berně atd. Tyto spoje však pro nedostatek jakýchkoliv pomůcek zachytit nemůžeme a odhad podle terénu nebo pozdějších cest by byl většinou příliš nejistý. Musíme se spokojit konstatováním, že i tyto oblasti byly nějakou formou včleněny do celkové dopravní sítě.

Vedle pozemních cest byly již i v nejstarší době používány rovněž cesty vodní.

V Čechách to byla jistě cesta labská, střežená hrady, jako Děčínem, Litoměřicemi, Mělníkem a jinými. Kromě labské cesty můžeme již v raném feudalismu předpokládat i plavbu po Vltavě, pro niž stanovil ve 14. století Karel IV. předpisy jako pro cestu již starou. Není vyloučeno, že do jisté míry v místním významu trvala i plavba po dolní Ohři (známe portus Lunih — přístav Louny) a některých dolních úsecích jiných řek. Plavba po labské cestě i na Vltavě snad v úseku Davle—Mělník připouštěla dopravu lodní na prámech a lodích s větší nosností, snad až kolem deseti tun. Ze vzdálenějších částí Vltavy asi pluly vory, poněvadž spotřeba dřeva v Praze byla vysoká a nemohla být kryta z blízkého okolí. Na ostatních řekách bylo pravděpodobně používáno dlabaných člunů pro malý počet osob jak na přivozech, tak i pro dopravu nákladů a lidí na malých splavných vzdálenostech. Na přivozech byly asi i prámy nebo vory pro vozy. Vodní cesty v zemi však měly celkově daleko menší význam než cesty pozemní.

Závěrem je tedy podle zjištěných úseků možno říci, že dopravní síť hlavních i vedlejších dálkových stezek i místních cest byla v raně feudální době v Čechách relativně hustá, v mezích nutných pro tehdejší provoz udržovaná, takže prakticky všechny vsi měly spojení s ostatním světem, třeba i jen stezkou pro jednoho jezdce nebo soumara. Tyto místní cesty navazovaly na dálkové, a tak bylo zajištěno spojení jak se středisky místními a krajskými, tak i s hlavním centrem země, a konečně i všech krajů navzájem. Tato dopravní síť vznikala postupně podle praktické potřeby, již také vyhovovala a připouštěla jak dostatečný obchod s cizími zeměmi po hlavních cestách, jež byly jediné cizím kupcům přístupné, tak v potřebném rozsahu i obchod domácí a přepravu výrobků řemeslníků, kteří nemohli být v každé osadě a pracovali pro širší trh. Možnosti dopravní sítě vyhovovaly i potřebám vojenským a správním.

Vedle těchto kladných stránek přinášela ovšem vyhovující dopravní síť i nebezpečí obyvatelstvu země v době válek. Při nepřátelském vpádu hrozilo rozsáhlé plenění, protože žádná osada nebyla nepřístupná. Následky takového plenění mohly být záměrně pouze včasným varováním obyvatelstva, aby mohlo uklidit do bezpečí zásoby, osivo, movitý majetek a dobytek. Tomu sloužila síť strážních a hlásných stanovišť při cestách. Naprosto nečekaný vpád však mohl mít důsledky katastrofální právě při dobré komunikační síti. Rychle se pohybující nepřátelské jízdní oddíly překvapily obyvatelstvo nepřipravené, nezachránilo se téměř nic. I ztráty na životech byly pak těžké. Ještě horší byla však ztráta zásob a osiva, takže následoval hlad, po rozsáhlém plenění rozšířený po celé zemi. Největší takovou katastrofu zaznamenávají kroniky po vpádu r. 1041, kdy prý až třetina obyvatel země zahynula hladem.

Dopravní síť raného feudalismu tvořila základ dalšího vývoje komunikací. Tehdejší cesty se po staletí měnily málo, jen se zvyšovala jejich hustota s rostoucím počtem osad, s novou kolonizací přibývaly směrem ke hranicím a vznikaly nové spoje místní k rozvíjejícím se městům, jež nahrazovala stará střediska, a k novým hradům jako střediskům panství. Hrubé směry dálkových stezek jsou však dosud zachovány i v našich silnicích, tehdejší místní spoje tvoří základ i nynějším cestám místním a druhořadým silnicím. Místy sice došlo k přesunům o několik desítek nebo set metrů, ale základní průběh zůstal ještě zachován a na velmi mnoha úsecích jsou dnešní cesty dokonce zcela totožné s tehdejšími.

Přesné zjištění celé dopravní sítě raného feudalismu nebude možné nikdy. Ale opravy a doplňky mohou v mnoha případech vzniknout prací místních badatelů při použití pomístních jmen, jejichž celkový soupis nám dosud chybí, a podle detailního studia v terénu i jiných pomůcek místních.



## DIE ENTWICKLUNG DER WEGE UND DES VERKEHRSWESENS IN BÖHMEN BIS ZUM 13. JAHRHUNDERT

I. Die Entwicklung des Verkehrsnetzes und der Wege. — In Böhmen entstand schon in der Zeit der keltischen Besiedlung ein Netz von Verkehrswegen, das auch die historischen Slawen teilweise übernehmen, soweit es ihren Bedürfnissen entsprach. In der Zeit, in der die Slawen in Böhmen in getrennten Stämmen siedelten, richteten sich die Verbindungswege zwischen den Stammesgebieten und die Wege innerhalb dieser Gebiete nach den Erfordernissen der einzelnen Stämme. Vom 9. Jahrhundert an orientierte sich das Wegenetz im Zusammenhang mit der Entstehung eines einheitlichen Staates unter den Premysliden auf das Hauptzentrum Prag, wobei auch teilweise das alte Netz der Stammwege als Verbindung zwischen den Verwaltungszentren und den ehemaligen Hauptsitzen der Stämme erhalten blieb. Die Wichtigkeit der Fernverkehrswege änderte sich nach der politischen Entwicklung Mitteleuropas. Da die Produktionsüberschüsse zu einer ständigen Erscheinung wurden, entwickelte sich in der Zeit des frühen Feudalismus auch ein stärkerer Handel und daher machten die Wege technische Veränderungen durch. Sie wurden der häufigeren Verwendung von Wagen angepasst, die auch ein notwendiger Bestandteil der damaligen Streitkräfte waren. Die Wege wurden in einem für den augenblicklichen Betrieb notwendigen Mass unterhalten. Ihr Verlauf war von den natürlichen Bedingungen abhängig. Besonders die bewaldeten Gebirge bildeten grosse Hindernisse. Allerdings waren auch die engen Täler der böhmischen Flüsse häufiger ein Hemmnis als eine Erleichterung für die Führung der Wege. Die Flüsse wurden durch die üblichen Furten sowie durch eine Reihe von Brücken überwunden, die in der Arbeit angeführt sind. Die Benützung der Wege und ihre Sicherheit wurde durch verschiedene Vorschriften und Einrichtungen gewährleistet. Besonders die militärische Sicherung war ziemlich zuverlässig.

II. Das Verkehrsnetz in Böhmen in der Mitte des 13. Jahrhunderts. — Zur Feststellung des Verlaufs der Wege dient eine Reihe von Hilfsmitteln und Grundsätzen, bei denen historische, geographische, philologische und andere Gesichtspunkte zu berücksichtigen sind. Diese helfen uns bei der Rekonstruktion der wichtigsten Landeswege für den Verkehr und auch der Wege mit nur örtlicher Bedeutung. Die wichtigsten, Böhmen mit dem Ausland verbindenden Landeswege waren bereits der Gegenstand von Arbeiten einiger Forscher, die aber meistens vor vielen Jahrzehnten durchgeführt wurden. Die älteste Arbeit liegt sogar ein Jahrhundert zurück. Auf Grund der neuen Studien ist es möglich, den Verlauf einiger Wege genauer zu bestimmen. Die Landeswege führten grundsätzlich von Prag an die Landesgrenzen und die fremden Kaufleute waren gezwungen, nur sie zu verwenden. Nach Südwesten und Westen führten der sogenannte „Salzsteig“ in Richtung auf Kynžvart (Königswart), der Guntherweg nach Hartmanice, wahrscheinlich der Deutsche Weg über Nýrsko (Neuern), der Regensburger Weg über Domažlice (Taus), der Nürnberger Weg über Tachov (Tachau) oder Pímda (Pfraumberg) und der Königsweg nach Cheb (Eger). Das Erzgebirge überquerten der über Kraslice (Gralitz) gehende Erfurter Weg und vielleicht ein zweiter Weg über Přísečnice (Preissnitz), der Kraluper Weg nach Křimov (Krima), der Kopister (Kopitzer) Weg über Most (Brüx) und der Chlumecr (Kulmer) Weg über Ústí (Aussig) an der Elbe. Im Norden bildete die Hauptverbindung der Záhöster Weg über Jablonné (Gabel) und ostwärts ein weiterer Weg über Semily. Nach Nordosten führte wahrscheinlich der Trutnover (Trautenauer) Weg und der Polnische Weg über Náchod. Mit Mähren war Böhmen durch eine Reihe von Wegen verbunden, durch den Trstěnicer (Neudorfer) Weg nach Litomyšl (Leitomischel), der über Libice (Libitz) an der Doubrava nach Jihlava (Iglau) führenden Libečer Weg, den Habersker Weg über Habry (Habern) gleichfalls nach Iglau und durch den Želivsker (Seelauer) Weg. Den Verkehr mit Österreich vermittelte vor allem der Raabse. Weg nach Raabs und der Weitracher und Linzer Weg über Vyšší Brod (Hohenfurth).

Ausser diesen Verbindungen mit dem Ausland bildete sich auch für den inländischen Bedarf ein Netz von Handelswegen, die die Hauptstädte der einzelnen Gebiete verbanden, und einige Wege in ost-westlicher und nord-südlicher Richtung, die aber Prag nicht berührten.

Dieses Netz von erstrangigen Verkehrswegen wurde durch ein zweitrangiges Wegenetz mit nur örtlicher Bedeutung ergänzt, über das wir aber keine Nachrichten besitzen. Die einzelnen Siedlungen mussten aber eine Verbindung mit der Welt haben, weil jedes Dorf, seinem Herrn irgendwohin die Abgaben bringen musste, dem Landesfürsten die Steuern und der Kirche den Zehent. Wir können daher diese Wege dort rekonstruieren, wo wir den Eigentümer einer grösseren Anzahl von Siedlungen, den Pfarrbezirk, das verwaltungsmässige oder wirtschaftliche Zentrum, den nächstgelegenen Ort mit Marktrecht und ähnliches mehr kennen. In Gebieten, wo wir für eine derartige Bestimmung der örtlichen Wege keine Nachrichten haben, müssen wir uns mit der Feststellung begnügen, dass auch dort Wege waren, dass aber ihre Rekonstruktion auf Grund des heutigen Standes unserer Kenntnisse nicht möglich ist. Häufig helfen aber auch hier geographische Betrachtungen.

Neben den Landeswegen bestand als einziger verwendeter Wasserweg der Lauf der Elbe, an den sich auch die Unterläufe einiger anderer Flüsse anschlossen, wahrscheinlich der Unterlauf der Moldau und der Ohře (Eger).

Im allgemeinen ist zu sagen, dass das Wegenetz Böhmens in der Zeit des frühen Feudalismus verhältnismässig dicht und in den für den damaligen Verkehr notwendigen Grenzen unterhalten war und also den Bedürfnissen des Handels, der Verwaltung und der Kriegsführung entsprach. Allerdings brachte dieser Verkehrsnetz in Kriegszeiten eine gewisse Gefahr mit sich, weil praktisch kein Teil des Landes für die feindlichen Truppen unzugänglich war und ein unerwarteter Einfall in das unvorbereitete Land katastrophale Folgen haben konnte. Diese Gefahr wurde durch ein gut funktionierendes System von Wachen und Meldestellen entlang der Wege gesenkt.

Das Wegenetz im Frühfeudalismus bildete auch die Grundlage für das Wegenetz in der Blüte des Feudalismus, wo sich nur die Dichte des Netzes erhöhte, das durch neue Wege zu den sich entwickelnden Städten und in die neubesiedelten Gebiete erweitert wurde. Der Hauptverlauf dieser alten Wege wird bis heute von vielen Fernstrassen und ganz besonders von den gegenwärtigen Strassen der II. Ordnung und den örtlichen Fahrwegen egehalten.

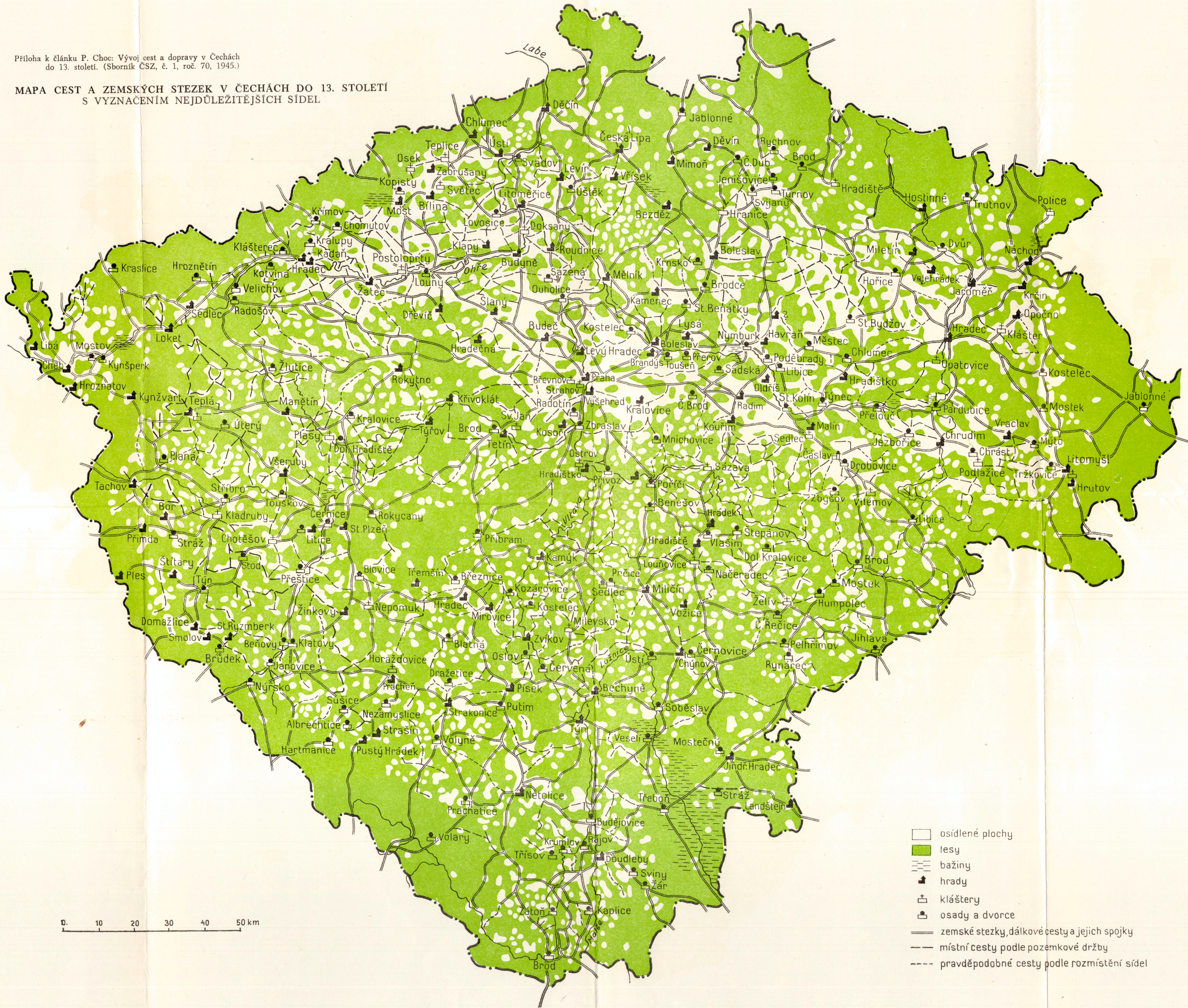
(Übersetzung von inž. A. Karst)

#### Literatura

- TOMEK V. V.: Něco o pomezí země české za nejstarších časů. ČČM, 1855 a další.
- JIREČEK H.: Stezky přes pomezí české a moravské v ohledu válečném a obchodním. ČČM 1856. Vzdělání a osazení pomezního hvozdu českého. Praha 1884.
- Slovanské právo v Čechách a na Moravě. Praha 1863.
- O starých cestách z Čech a Moravy do zemí sousedních. ČČM 1856.
- HRAŠE J. H.: Zemské stezky, strážnice a brány v Čechách. N. Město n. Met. 1885.
- LIPPERT J.: Social Geschichte Böhmens I—II. Wien—Praha 1896—1898.
- FRIEDRICH W.: Die historische Geographie Böhmens bis zum Beginne der deutschen Kolonisation. Abh. d. KK Geograph. Gesell. IX, 1912.
- ŠIMÁK J. V.: České dějiny I/5. Praha 1938 a v řadě článků, zejména v ČČH 1917.
- ROUBÍK F.: Silnice v Čechách a jejich vývoj. Praha 1938.
- HOSÁK L.: Zásady pro určování směru středověkých cest. ČSPS 1957 atd. Zmínky o cestách jsou v dílech mnoha dalších badatelů, Palackého, Wocela, Novotného, Dobiáše, v regionálních pracích atd.

*Příloha:* Mapa cest a zemských stezek v Čechách do 13. století s vyznačením nejdůležitějších sídel.

MAPA CEST A ZEMSKÝCH STEZEK V ČECHÁCH DO 13. STOLETÍ S VYZNAČENÍM NEJDŮLEŽITĚJŠÍCH SÍDEL



0 10 20 30 40 50 km

- osídlené plochy
- lesy
- ▨ bažiny
- ⬛ hrady
- ⊕ kláštery
- ⊙ osady a dvorce
- zemské stezky, dálkové cesty a jejich spojky
- - - místní cesty podle pozemkové držby
- ⋯ pravděpodobné cesty podle rozmístění sídel