

JOSEF HŮRSKÝ

MALÍKOVA IZOCHRONICKÁ MAPA ČECH  
K ROKU 1850

Z prací předního českého hospodářského geografa a statistika Karla Malíka (1892—1954)\*) přesahovaly mnohé ve své době metodickou úrovní obdobná díla zahraniční. K těm, které nebyly dodnes ve způsobu zpracování překonány, patří především mapové dílo, jehož kresbu sice Malík dokončil, avšak k němuž pro náhlé smrtelné onemocnění již nenapsal patřičný metodický komentář. Práce by si byla zasloužila textového doprovodu aspoň v takovém rozsahu, jaký byl vydán k izochronické mapě Čech od Václava Nového k r. 1903, jenž má 30 stran a navíc byl ještě později doplněn Karlem Kuchařem (1930). Jestliže jsme se k Malíkovým nedožitým pětasedmdesátinám pokusili rekonstruovat — a to téměř výhradně z materiálu rukopisné pozůstalosti — použitou pracovní metodu a postup při zpracování mapy, jde přirozeně jen o náhradu retrospektivní dopravně geografické studie, kterou by byl Malík napsal ovšem úplněji a výstižněji, kdyby mu v tom nebyla zabránila náhlá smrt na podzim r. 1954.

Zpracování historických izochronických map se podstatně liší od zpracování obdobných map z údobí, pro něž se zachovaly úplné jízdní řády. Čím dále do minulosti, tím více je geograf závislý na úředních směrnicích a nařízeních pro jednotlivé oblasti — nebo ještě častěji pro jednotlivé spoje — a na výsledcích historického bádání. Jde tu hlavně o výsledky zpracování materiálu provinčních archívů, jež skýtají údaje o délce cestování a o dobách přepravy zboží nebo aspoň o stavu cest a typech dopravních prostředků na jednotlivých trasách. Stupeň úplnosti a kvalita těchto dat vedly k rozlišení retrospektivních izochronických map *hypotetických*, *aproximativních* a *rekonstruovaných* (Hůrský 1961, 1963). Malíkova zásluha spočívá pak v tom, že nakreslil rekonstruovanou izochronickou mapu pro údobí, pro něž se kreslí izochronické mapy v podstatě jen aproximativní, které poprvé podrobně rozvedl a pro relativně velkou oblast aplikoval Schjerning (Braniborsko k r. 1850 a 1819). Typ aproximativní se liší tím, že předpokládá *jednotnou rychlost* poštovních vozů, která se modifikuje nejvýše podle stoupání na silnici, a že tedy nepřihlíží k jednotlivým podkladům z historie dopravy, zvláště k dílčím (staničním) jízdním řádům, úředním směrnicím apod. Tohoto druhu by bývala byla nepochybně i retrospektivní izochronická mapa, kterou, jak se v komentáři sděluje, s použitím „střední rychlosti poštovního spojení“ plánoval V. Nový (str. 21 a 30). Tento Žák prof. Švambery byl u nás zřejmě prvním, kdo se zabýval použi-

\* ) O díle Malíkově psal Jaromír Korčák (Sborník ČSZ 58: 3, 121—123, 1953) a se zvláštním zřetelem k pracem dopravně geografickým J. Hůrský (Zprávy Geografického ústavu ČSAV 1967: 2).

tím izočar v dopravě. Jak daleko jeho práce na retrospektivních izochronických mapách dospěla, není známo. Nebyla však se vši pravděpodobností dokončena, o čemž rozhodlo služební přeložení Nového mimo Prahu, jímž mu byla spolupráce s Geografickým ústavem ztížena, a zvláště pak předčasně úmrtí.

U kategorie rekonstruovaných izochronických map jde hlavně o dva specifické problémy, z nichž první je velmi zásadní, ježto se týká *samotného pojmu pravidelné (regulérní) dopravy*. Kdo se otázkami dějin veřejné osobní dopravy blíže zabýval, došel nepochybně k závěru, že pro dobu před 100 a více léty je třeba se smířit s konciliantnější představou její pravidelnosti, než jak tomuto pojmu rozumíme dnes. Výstižnější obraz sítě osobní dopravy z doby před r. 1850 totiž získáme, jestliže do sítě pravidelných spojů osobní dopravy zahrneme i ty poštovní spoje, kde obvykle obstarával dopravu pošty postilión na koni nebo na malém jednospréžním vozidle, avšak kde poštovní stanice mohla podle potřeby na tyto tratě vyslat vhodný vůz, zpravidla dvojspréžní. Tento postup, který předpokládal zjistit toliko dostatečně vybavení příslušné stanice vozidly, se však Malíkovi jevil zřejmě jako příliš generalizující. Nespokojoval se proto se zmíněným širším pojetím pravidelné osobní dopravy a vycházel důsledně z úřední kategorizace poštovních spojů. Tam, kde tušil, že původní označení spoje bylo kolem r. 1850 již překonané a mělo tedy již jen formální ráz, pátral po skutečném stavu, tj. aspoň po druhu dopravního prostředku, který na příslušné trati byl po větší část roku v provozu.

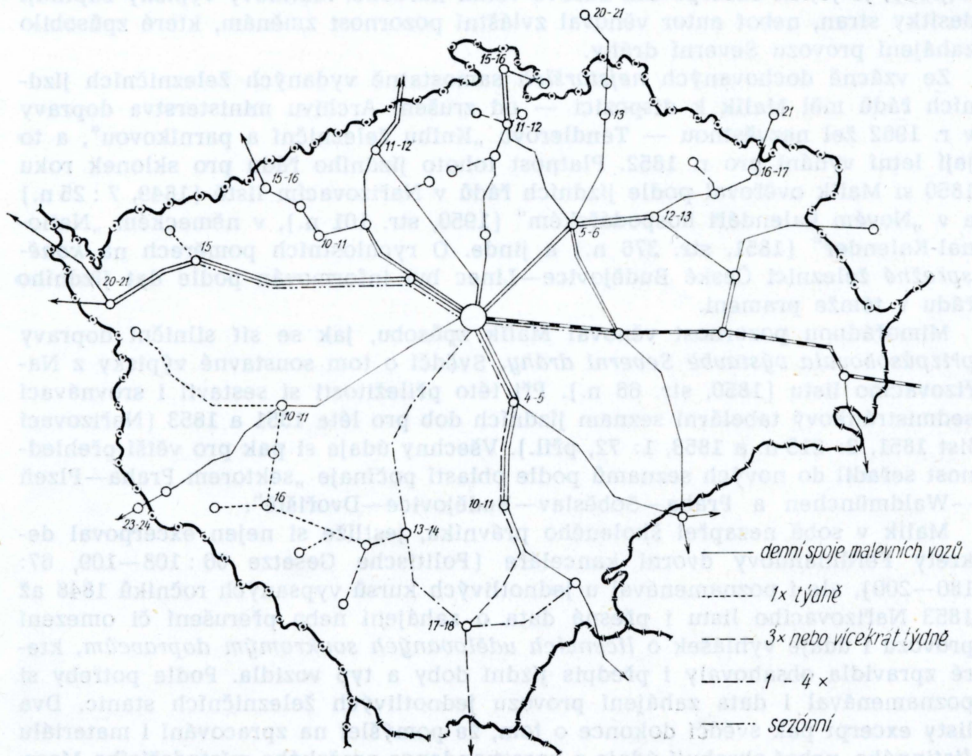
Druhý svérázný rys rekonstruovaných izochronických map vyplývá již z jejich názvu. Je to *interpolace chybějících údajů* o příjezdech a odjezdech u jednotlivých stanic položených mezi koncovými (uzlovými, přestupními) stanicemi, pro něž zmíněné údaje známy jsou. Obecně je přitom třeba sledovat hlavně tři faktory, totiž kromě terénu (především stoupání) i kvalitu cesty a druh vozidla. Pro kategorii rekonstruovaných izochronických map je pak hlavním typologickým znakem, který ji odlišuje od nižší kategorie izochronických map aproximativních, přibližná rovnováha mezi doloženými a vypočtenými relacemi jako upínacími body pro konstrukci izochron.

Významným rysem Malíkova díla je především *detailní propracovanost*, jež by se neodborníkoví mohla zdát až neúměrná svému účelu. U námětu, jak si jej Malík formuloval, byla však nutným požadavkem vědecké přesnosti. Zvláště rozboru jednotlivých nesrovnalostí mezi prameny věnoval Malík mnoho úsilí. Dokladem jeho odhodlání uchylovat se ke generalizacím jen v krajních případech je velký svazek písemného materiálu, především tabelárních přehledů, soustavných výpisků i jednotlivých poznámek nejrůznějšího druhu.

Zdálo by se velmi pravděpodobné, že pro retrospektivní izochronické mapy lze vzít za základ především soudobé *poštovní mapy*. Seznam omylů, na něž Malík přišel při srovnávání poštovních map Čech s údaji cestovních příruček a hlavně úředních nařízení však svědčí o tom, že dospěl k přesvědčení o jejich *nespolehlivosti* a že se rozhodl jich jako výchozího pramene nepoužívat. Hlavním nedostatkem poštovních map ovšem bylo, že se nestačily včas tisknout, a že proto rychle zastarávaly. Jejich kvalitu podstatně nezvýšily ani pozoruhodné pokusy vydavatele poštovních map pro Čechy C. Henniga. Po mapě vydané v r. 1833, na níž je text jízdního řádu rozložen kolem poštovní mapy kreslené Kreybichem, pokusil se o dvě léta později o technické zdokonalení formou „regulativních, speciálních map pošt“, kreslených pro jednotlivé dny v týdnu. V záhlaví mapy se praví, že „podává pohodlný a rychlý přehled podle

zcela nového systému, který skýtá tu výhodu, že umožňuje případné změny snadno vkreslovat, čímž se celek stává pro delší dobu použitelným regulativem pošt, a to jak pro hlavní město Prahu, tak i pro města krajská“. (Cit. v překladu.) Toto „dílo národní produktivity“, věnované především „váženému pražskému stavu obchodnímu“, mělo rejstřík se 2000 hesly, o němž se předpokládalo, že jeho vydáním „odpadne mnohá stížnost na nepořádek a nedbalost“. Zpracovatelem byl úředník pražské pošty J. M. Resler.

O délce a průběhu tehdejších *silnic* informoval Malíka hlavně přehled uveřejněný v soudobém časopise „Poutník“, Sommerova statisticko-topografická příručka Čech a cestovní příručka Schmidlova. Do Sommerova kompendia kladl Malík zprvu velké naděje i pokud se týče rozložení samotných spojů. Toto na svou dobu pozoruhodné dílo vycházelo však po jednotlivých svazcích pro historické kraje příliš pomalu, takže o poštovní osobní dopravě neskýtalo srovnatelné údaje. Některé svazky měly však o dopravní síti údaje dosti podrobné. Tak např. ve svazku plzeňském se na str. 8 sděluje, že Plzeň je spojena diligencemi s Prahou, s Českými Budějovicemi, s Brodem n. Lesy (přes Domažlice) a Chebem, a kromě toho společenskými vozy s Prahou (dvěma), s Klatovy, s Českými Budějovicemi, s Mariánskými Lázněmi a s Horšovským Týnem. Ve svazku prácheňském se dovídáme, že „hlavní město kraje Písek“ nemá stanici s jízdní poštou, že však vodňanský poštmistr disponuje dvěma společenskými vozy atd. Jen výjimečně se tam udávají jízdní doby pošt, tak např. že soukromý



1. Síť osobní poštovní dopravy v r. 1848. (Podle výpisků v Malíkově rukopisné pozůstatosti.)

dostavník, který z Písku vyjížděl ve 3 hodiny ráno, dorazil téhož dne do Prahy. Malík pro nejednotnost tohoto pramene jeho zpracování asi ve třetině přerušil.

Také příručku Schmidlovu používal Malík jen jako pramene pomocného, ježto zde byl ještě větší podíl údajů zastaralých. Tak nebylo již Obřívství stanicí „labských parních člunů“ z Drážďan, jak se tam uvádí na str. 152, neboť v r. 1850 končila plavba zpravidla již v Lovosicích, kde se přistávalo v 6 a v 18 hodin, aby cestující ještě stihli železniční spojení do Prahy (Nařizovací list 1850, 2 : 487). Na sklonku roku se mohlo ostatně již cestovat vlakem přímo.

Všechny kalendáře, zemská ročenka („Handbuch“, často také „Schematismus“) i některé noviny obsahovaly jízdní řády, avšak téměř vesměs jen *centrální*, tj. udávající příjezdy a odjezdy v Praze, resp. orientaci sítě na Vídeň. Nedostatečně tu byly tedy uváděny příčné spoje, jež se hlavního města nedotýkaly. (Srov. v seznamu literatury „Příjezd a odjezd...“, „Postbericht...“, „Uebersicht...“ a „Verzeichnis der Stellwägen...“.) Tyto jízdní řády nebyly zřejmě úplné ani tehdy, když to ve svých názvech slibovaly.

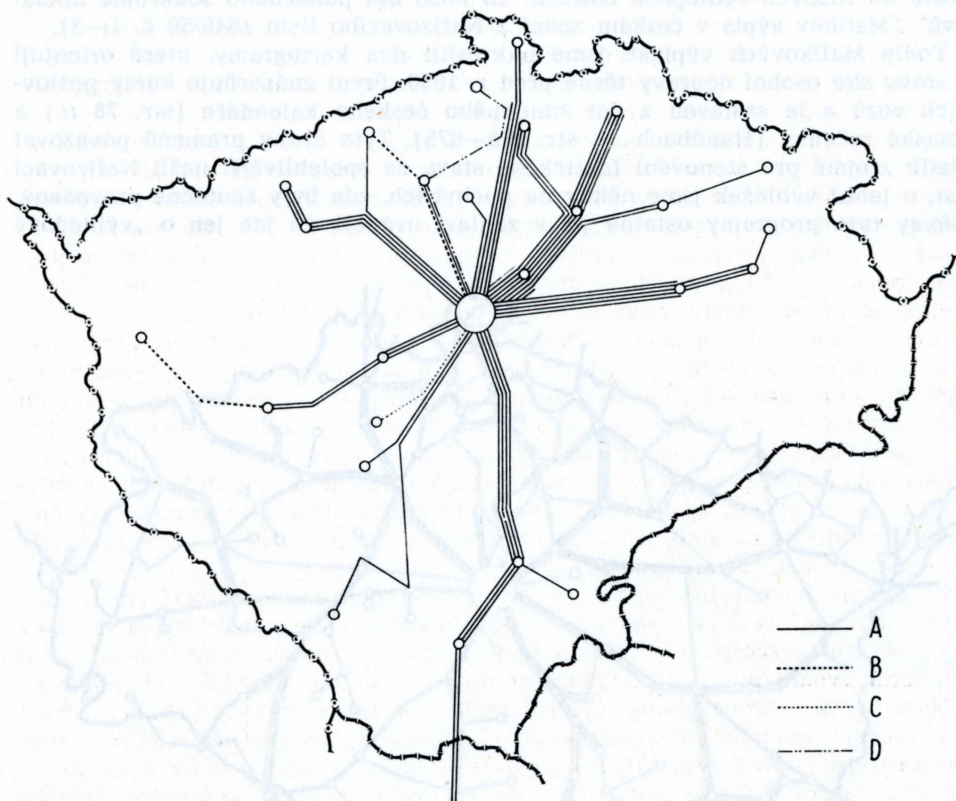
Některé souhrnné seznamy v Nařizovacím listu byly rovněž toliko příspěvkem k rekonstrukci sítě — tak např. „Seznam směrů, jež mají mít aspoň jeden poštovní kurs denně“ (Verzeichnis der Routen...) — avšak většina z nich doby odjezdové a příjezdové u výchozích a konečných stanic obsahovala. Byly tam však uveřejňovány jen tehdy, když u nich šlo o nějaké změny. Těchto „regulací“ bylo mnoho, a protože nejsou řazeny oblastně a zpravidla ani chronologicky, je jejich excerpování časově velmi náročné. Malíkovy výpisky zaplňují desítky stran, neboť autor věnoval zvláštní pozornost změnám, které způsobilo zahájení provozu Severní dráhy.

Ze vzácně dochovaných *nejstarších* samostatně vydaných železničních jízdních řádů měl Malík k dispozici — od zrušení Archivu ministerstva dopravy v r. 1962 žel nezvěstnou — Tendlerovu „Knihu železniční a parníkovou“, a to její letní vydání pro r. 1852. Platnost tohoto jízdního řádu pro sklonek roku 1850 si Malík ověřoval podle jízdních řádů v Nařizovacím listě (1849, 7 : 25 n.) a v „Novém kalendáři hospodářském“ (1950, str. 101 n.), v německém „National-Kalender“ (1851, str. 376 n.) a jinde. O rychlostních poměrech na *koněspřežné* železnici České Budějovice—Linec byl informován podle dat jízdního řádu v témže prameni.

Mimořádnou pozornost věnoval Malík způsobu, jak se síť silniční dopravy *přizpůsobovala výstavbě Severní dráhy*. Svědčí o tom soustavné výpisky z Nařizovacího listu (1850, str. 66 n.). Při této příležitosti si sestavil i srovnávací sedmistránkový tabelární seznam jízdních dob pro léta 1851 a 1853 (Nařizovací list 1851, 2 : 215 n. a 1853, 1 : 72, příl.). Všechny údaje si pak pro větší přehlednost seřadil do nových seznamů podle oblastí počínaje „sektorem Praha—Plzeň—Waldmünchen a Praha—Soběslav—Budějovice—Dvořiště“.

Malík v sobě nezapřel školeného právníka, jestliže si nejen excerpoval dekrety Ferdinandovy dvorní kanceláře (Politische Gesetze 66 : 108—109, 67 : 180—200), ale i poznamenával u jednotlivých kursů vypsanych ročníků 1848 až 1853 Nařizovacího listu i přesná data o zahájení nebo přerušeni či omezení provozu i údaje vyhlášek o *licencích udělovaných soukromým dopravcům*, které zpravidla obsahovaly i předpis jízdní doby a typ vozidla. Podle potřeby si poznamenával i data zahájení provozu jednotlivých železničních stanic. Dva listy excerpt pak svědčí dokonce o tom, že pomýšlel na zpracování i materiálu *listinného*, neboť obsahují údaje z korespondence pražského místodržícího Mecséryho s poštovním ústředím ve Vídni, údaje z různých písemných stížností na špatně fungující spoje apod.

Jak již uvedeno, přizpůsobovala se poštovní osobní doprava výstavbě železnic jen poznenáhlu, spíše podle místní potřeby nežli podle zemského nebo dokonce říšského plánu, který by směřoval k optimálnímu využití koní i vozidel.

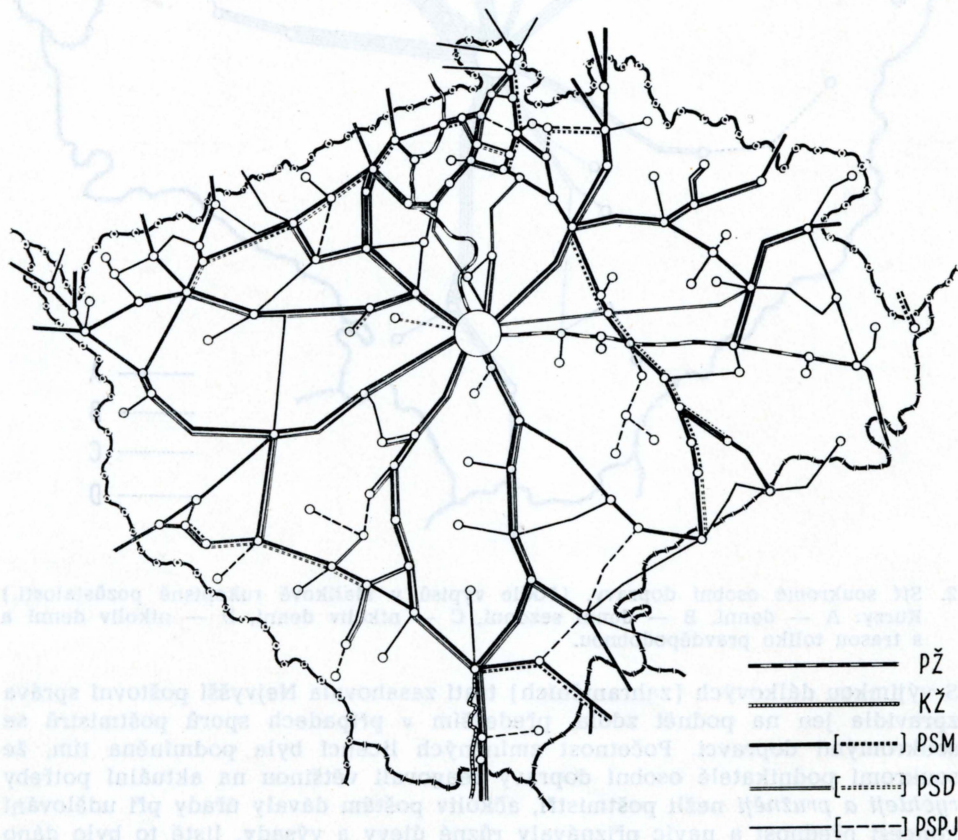


2. Síť soukromé osobní dopravy. (Podle výpisů v Malíkově rukopisné pozůstalosti.)  
Kursy: A — denní, B — denní sezónní, C — nikoliv denní, D — nikoliv denní a s trasou toliko pravděpodobnou.

S výjimkou dálkových (zahraničních) tratí zasahovala Nejvyšší poštovní správa zpravidla jen na podnět zdola, především v případech sporů poštmistřů se soukromými dopravci. Početnost zmíněných licencí byla podmíněna tím, že soukromí podnikatelé osobní dopravy reagovali většinou na aktuální potřeby *rychleji a pružněji* nežli poštmistři, ačkoliv poštám dávaly úřady při udělování koncesí přednost a navíc přiznávaly různé úlevy a výsady. Jistě to bylo dáno tím, že většina poštmistřů, zvláště držitelů pošt dědičných, se tehdy ještě nevymanila z překonaných představ o své činnosti jako feudálních úředníků královské pošty a nepochopila dobře požadavky nové hospodářské epochy. Mnohé nasvědčuje tomu, že poštmistři nepodporovali důsledně zpravidelnění osobní dopravy, protože těžili více z dopravy příležitostné. Na celkové *opožďování pošt* za potřebami osobní dopravy působily také nedostatečné státní investice, které se soustřeďovaly na úseku dopravy stále více na výstavbu železnic. Plyne to m. j. z tohoto konstatování: „Obecenstvo si často žádá, aby bylo zřízeno spo-

jení malevní\*) poštou v různých krajích. Státní správa však musí v první řadě přihlížet k tomu, aby bylo zajištěno fungování pošty listovní. Není její povinností ani jejím zájmem, aby zaváděla nebo udržovala velmi nákladnou malevní poštu na různých vedlejších cestách. To musí být ponecháno soukromé iniciativě“ (Malíkův výpis v českém znění z Nařizovacího listu 1849/50 č. 1—3).

Podle Malíkových výpisků jsme nakreslili dva kartogramy, které orientují o stavu sítě osobní dopravy těsně před r. 1850. První znázorňuje kursy poštovních vozů a je sestaven z dat zmíněného českého kalendáře (str. 78 n.) a zemské ročenky (Handbuch . . ., str. 668—675). Tyto druhy pramenů považoval Malík zřejmě pro stanovení faktického stavu za spolehlivější nežli Nařizovací list, u jehož vyhlášek jsme někdy na pochybách, zda byly skutečně provedeny. Někdy tyto programy ostatně již v záhlaví uvádějí, že jde jen o „výhledový



3. Hlavní přípravný kartogram pro Malíkovu izochronickou mapu k r. 1850. (Zvětšené překreslení náčrtu barevnými tužkami.) Spojе železnice parní [PŽ] a koněspřežné [KŽ], poštovní spoje malevní (PSM) a diligenční (PSD), jakož i spoje poselných jízd [PSPJ]; přerušované čáry značí spoje toliko pravděpodobné.

\*) Název „malevní pošta“ či „malepošta“ je odvozen od francouzské „malle-poste“. Od poštovního rychlíku by se podle jízdního řádu z r. 1835 neměly co do rychlosti lišit. (Podrobněji o tom v čl. Hůrského z r. 1958, str. 231.)

plán“. Tak obsahuje Nařizovací list z r. 1850 (1: 292) „seznam rut, jež by měly mít aspoň po jednom denním kursu“. Žádá se v něm nejen každodenní spojení do Lince (v r. 1848 jen čtyřikrát v týdnu), ale i řada nových kursů. Byly to Ústí n. Orlicí—Náchod, Vídeň—Plzeň, Plzeň—Cheb, Cheb—Rumburk, Cheb—Liberec a České Budějovice—Brno, jimiž by počet denních kursů stoupl o třetinu, tj. na 19.

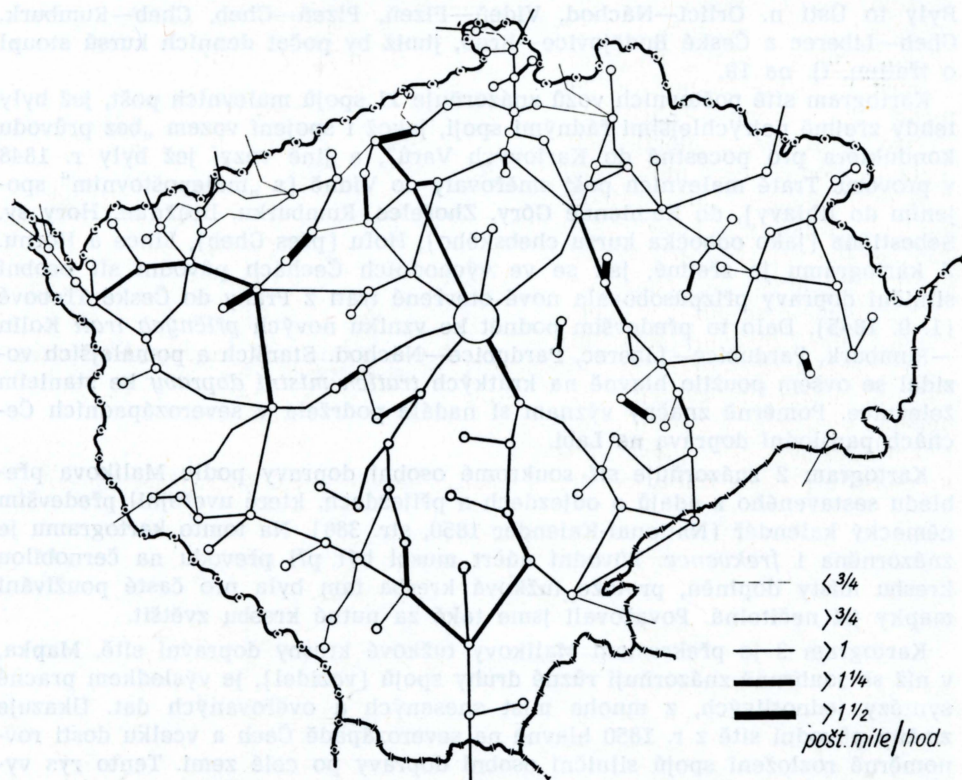
Kartogram sítě poštovních vozů znázorňuje 11 spojů malevních pošt, jež byly tehdy zřejmě nejrychlejšími řádnými spoji, jakož i spojení vozem „bez průvodu konduktéra pro pocestné do Karlových Varů“, a jiné vozy, jež byly r. 1848 v provozu. Tratič malevních pošt směřovaly do Vídně (s „malepoštovním“ spojením do Jihlavy), do Kamienné Góry, Zhořelce, Rumburku, Drážďan, Hory sv. Šebestiána (jako odbočka kursu chebského), Hofu (přes Cheb), Lince a Hornu. Z kartogramu je zřejmé, jak se ve východních Čechách původní síť osobní silniční dopravy přizpůsobovala nově otevřeným tratím z Prahy do České Třebové (1. 9. 1845). Dalo to především podnět ke vzniku nových *příčných tratí* Kolín—Rumburk, Pardubice—Liberec, Pardubice—Náchod. Starších a pomalejších vozidel se ovšem použilo hlavně na krátkých *tratích místní dopravy* ke stanicím železnice. Poměrně značný význam si nadále podržela v severozápadních Čechách parolodní doprava na Labi.

Kartogram 2 znázorňuje síť soukromé osobní dopravy podle Malíkova přehledu sestaveného z údajů o odjezdech a příjezdech, které uveřejnil především německý kalendář (National-Kalender 1850, str. 386). Na tomto kartogramu je znázorněna i *frekvence*. Původní náčrt musel být při převodu na černobílou kresbu místy doplněn, protože tužková kresba tam byla pro časté používání mapky již nečitelná. Považovali jsme také za nutné kresbu zvětšit.

Kartogram 3 je překreslení Malíkovy tužkové kresby dopravní sítě. Mapa, v níž se souhrnně znázorňují různé druhy spojů (vozidel), je výsledkem pracné syntézy jednotlivých, z mnoha míst snesených a ověřovaných dat. Ukazuje změny původní sítě z r. 1850 hlavně na severozápadě Čech a vcelku dosti rovnoměrné rozložení spojů silniční osobní dopravy po celé zemi. Tento rys vyniká např. při srovnávání sítě s nerovnoměrnou sítí osobní dopravy na mapkách v čl. Hůrského z r. 1958 a 1961. Z Malíkova náčrtu plyne, že se rozhodl předpokládat na všech tratích s poselnými jízdami pravidelnou přepravu osob. Tento jeho názor upevnila definice v knize Cassinelliho: „Poselné jízdy jsou udržovány na jednotlivých tratích jedním nebo několika poštmistry zvlášť k tomu zařízenými vozy k dopravě listovní pošty i zásilek jízdní pošty v zájmu poštovního úřadu a současně k dopravě cestujících na vlastní účet poštmistrů“. (Str. 190, cit. v překladu.) Kromě této charakteristiky, formulované podle par. 78 instrukcí pro poštovní stanice, utvrzovaly Malíka ve zmíněném názoru také koncese Nejvyšší poštovní správy. Na zvláštním lístku jsme našli tuto Malíkovu poznámku: „Důkaz, že Botenfahrtpost je též dopravní prostředek pro osoby, např. Verordnungsblatt 1852, II. díl, str. 349 (Unbedingte Aufnahme von Reisenden bei den Aussig-Teplitzer Botenfahrten)“.

Předpoklad o všeobecném uplatnění osobní dopravy na tratích poselných jízdy je v zásadě správný, neboť se musíme domnívat, že se kolem r. 1850 vyskytovaly již jen výjimečně stanice, kde by byl poštmistr nemohl pro udržování provozu volit podle potřeby buď otevřený vůz bryčkového typu, nebo aspoň dvousedadlové „*karilky*“. Původní tvar těchto lehkých dvoukolových vozidel znázorňuje např. kartuše jízdního řádu pražských pošt z r. 1833 (Uebersicht. . .). Obdobná poštovní mapa z r. 1836 je sice neuvádí v legendě mapy, avšak sděluje

jejich funkci: „Cariolová pošta přijímá listovní poštu, všechny druhy peněz a menší balíky na pobočných místech“ (cit. v překl.). Tamtéž se dovídáme, že jezdecká pošta (Reitpost) dopravuje poštovní pytel (Felleisen) malými dvou—



4. Rekonstruované jízdní rychlosti u pošt. (Podle Malíkových výpočtů.)

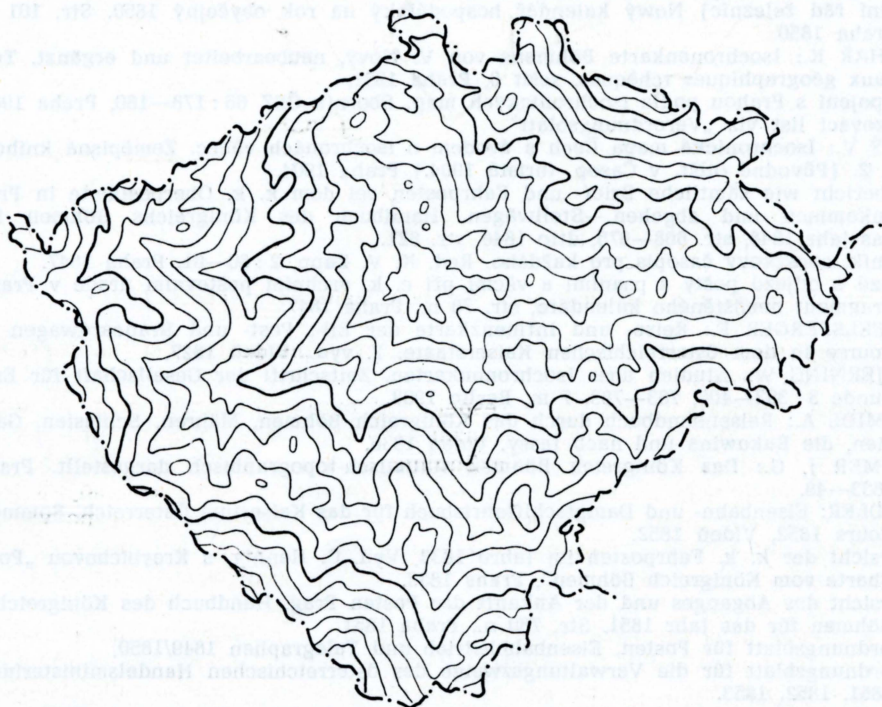
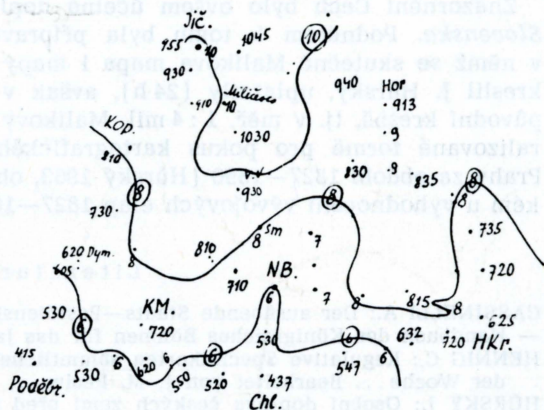
nebo čtyřkolovými vozy a že také na tratích „poselné pošty pěší“ se dopravují dopisy zčásti vozem.

U kursů jezdeckých však Malík respektoval pravidelně provozovanou osobní dopravu jen v případech, kdy ji nacházel *doloženu v Nařizovacím listě*, jak tomu je např. u kursu ze Soběslavě a Znojma do Dolních Rakous: „Poštémistrům na tratích z Göpfritz do Soběslavě, pak ze Štokravy do Hornu a Znojma bylo uděleno povolení spojit s jezdeckou poštou zařízení, jímž současně na vlastní účet dopravují osoby... Předepsaný kursování řád se však musí přesně dodržovat. Osobození od mýtného se týká jen jednoho koně“ (cit. v překl. z *Nařizovacího listu*, roč. 1850, sv. II, výnos 444).

O Malíkově úsilí získat co nejpřesnější výpočty průměrných rychlostí svědčí i tabulka sestavená z údajů zjištěných podle influenční mapy Fr. Raffelspergera, jež byla vlastně kartografickou formou jízdního řádu. Poměrně velký časový odstup od vydání této mapy — Malík měl, podobně jako později Hůrský (1958) k dispozici druhé vydání z r. 1827 — není tak závažnou okolností, jak se zdá na první pohled, protože výkonnost tehdy právě zavedených poštovních rychlíků nebyla prakticky do r. 1850 překonána.



Rekonstrukce rychlostních poměrů zajímala Malíka tolik, že šel v tom směru podstatně dále, nežli vyžadovala příprava izochronické mapy. Podle všech jednotlivých zpráv o jízdách, uveřejněných od r. 1849 do r. 1853 v Nařizovacím listě, vypočítal *jízdní rychlosti* (tabel. seznam o 8 str. „Rekonstrukce jízdých rychlostí u pošt“). Uveřejňujeme je ve formě kartogramu (kart. 4). U proměnlivých rychlostí jsme rozhodli podle roku nejbližšího k roku 1850 nebo dali přednost údajům nesporným (před údaji označenými otázkou) a výpočtům rychlostí v obou směrech, v témže roce pak trati nebo kursu nejrychlejšímu. Maximálních rychlostí se ovšem docílovalo na krátkých spojích mezi dvěma stanicemi. Ze srovnání s kartogramem 3 vyplývá, pro které tratě (kromě železničních) 5. Ukázka Malíkových dílčích kreseb (detailů).



6. Dvouhodinové izochrony Malíkovy mapy k r. 1850. Toto zmenšení 6:1 lze srovnávat s obdobnou mapkou — rovněž v měř. 1:3 mil. — pro r. 1827 [Hůrský 1958, str. 229] a s železniční izochronickou mapou pro r. 1930 [Kuchař 1931, str. 11].

musel Malík rychlosti rekonstruovat. Kartogram 5 přesně reprodukuje jeden z dílčích Malíkových náčrtů a znázorňuje vedení izočar. Obdobných dílčích náčrtů si Malík kreslil několik.

Znázornění Čech bylo ovšem účelné doplnit obdobnými mapami *Moravy a Slovenska*. Podnětem k tomu byla příprava Atlasu československých dějin, v němž se skutečně Malíkova mapa i mapy zbývajících částí republiky, které kreslil J. Hůrský, uplatnily (24 h), avšak v příliš silném zmenšení 8 : 1 vůči původní kresbě, tj. v měř. 1 : 4 mil. Malíkovy kresby bylo použito ještě v generalizované formě pro pokus kartografického vyjádření vývoje dosažitelnosti Prahy za období 1827—1850 (Hůrský 1963, obr. 4 na str. 301) a ke kartometrickému u vyhodnocení vývojových etap 1827—1850 a 1850—1903 (K. Kuchař 1961).

#### Literatura

- CASSINELLI A.: Der ausübende Staats—Postdienst in Oesterreich. Praha 1860.  
— Handbuch des Königreiches Böhmen für das Jahr 1848, 1850, 1851.  
HENNIG C.: Regulative Spezialkarten sämtlicher Posten in Böhmen... auf jeden Tag der Woche... Bearbeitet von J. M. Resler... Praha 1835.  
HŮRSKÝ J.: Osobní doprava českých zemí před rozvojem industrializace. Sborník ČSZ 63 : 226—237, Praha 1958.  
— Rekonstrukce cestovní dosažitelnosti. Sborník ČSZ 66 : 345—359, Praha 1961.  
— Thematische Verkehrskarten für den Historischen Atlas der CSSR. Petermanns Geogr. Mitteilungen 1963, str. 297—303, Gotha 1963.  
{Jízdní řád železnic} Nowý kalendář hospodářský na rok obyčejný 1850. Str. 101 n. Praha 1850.  
KUCHAŘ K.: Isochronenkarte Böhmens von V. Nový, neubearbeitet und ergänzt. Tra-vaux géographiques tchèques, sešit 6, Praha 1931.  
— Spojení s Prahou podle isochronických map. Sborník ČSZ 66 : 178—180, Praha 1961. Nařizovací list viz „Verordnungsblatt“.  
NOVÝ V.: Isochronická mapa Čech s úvodem o isochronách vůbec. Zeměpisná knihovna 2. {Původně otiřt. v Časop. turistů 1904.} Praha 1904.  
Postbericht wie sämtliche Brief- und Fahrposten bei dem k. k. Oberpostamte in Prag ankommen und abgehen.—Stellwägen. Handbuch des Königreiches Böhmen für das Jahr 1848, str. 668—675, dtto 1846, str. 821.  
Poutník, obrázkový časopis pro každého. Red. K. V. Zapp, 2 : 60—61. Praha 1847.  
Příjezd a odjezd pošty s psaními a věcmi při c. k. vrchním poštovním úřadě v Praze. Fragment nezjištěného kalendáře, str. 78 n., Praha 1847.  
RAFFELSPERGER F.: Reise- und Influenzkarte der Eil-, Post- und Brancardwagen — Course in dem österreichischen Kaiserstaate. 2. vyd., Vídeň 1827.  
SCHJERNING W.: Studien über Isochronenkarten. Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde 3 : 393—405, 763—783, 7 m, Berlin 1903.  
SCHMIDL A.: Reisenhandbuch durch das Königreich Böhmen, Mähren, Schlesien, Galizien, die Bukowina und nach Jassy. Vídeň 1936.  
SOMMER J. G.: Das Königreich Böhmen statistisch-topographisch dargestellt. Praha 1833—49.  
TENDLER: Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsbuch für das Kaisertum Österreich. Sommer-Cours 1852, Vídeň 1852.  
Übersicht der k. k. Fahrposten im Jahre 1833. Vyd. C. Hennig, s Kreybichovou „Post-Charte vom Königreich Böhmen“, Praha 1833.  
Übersicht des Abganges und der Ankunft der Posten Prag. Handbuch des Königreiches Böhmen für das Jahr 1851. Str. 780 n., Praha 1851.  
Verordnungsblatt für Posten, Eisenbahnbetrieb und Telegraphen 1849/1850.  
Verordnungsblatt für die Verwaltungszweige des österreichischen Handelsministeriums 1851, 1852, 1853.  
Verzeichnis der Routen auf welchen mindestens ein täglicher Postkurs bestehen soll. Verordnungsblatt 1850, 1 : 292.  
Verzeichnis der Stellwägen mit Angabe der Standorte in Prag und der Zeit der Abfahrt. National-Kalender für das Kaiserlich. österreichische erbländische Königreich Böhmen... 1851.

## THE ISOCHRONIC MAP OF BOHEMIA FOR 1850 FROM K. MALÍK

Karel Malík (1892—1954) a Czech economical geographer and statistician whose work was appreciated in this journal (vol. 1953, p. 121—123) and especially from the point of view of his studies in geography of communication in The Report of the Institute of Geography of Czechoslovak Academy of Science (vol. 1967, Number 2) devoted the most of the last year of his life to the construction of the isochronic map of Bohemia for 1850. He finished the drawing of it however he did not describe the method he applied. The paper tries to reconstruct in brevity the manner of this historical isochronic map.

According to Malík's notes three maps (cartograms) were reconstructed. The final work was drawn very thoroughly to the scale of 1:500 000. In the Atlas of Czechoslovak History (sheet 24, map h) was the map — together with analogous maps of Moravia and Slovakia drawn by the author of this paper — reproduced in colours to the very small scale of 1:4 Millions.

- Fig. 1. The network of the postal passenger traffic in accordance with Malík's excerpts from the elementary time-tables of 1848. The map presents the lines of the postchaises and the number of the traffic courses in a week.
- Fig. 2. The network of privat (i. e. not postal) passenger transporters of 1850. Courses: A — daily, B — daily seasonably, C — no daily, D — with unascertainable route and frequency.
- Fig. 3. Copy of Malík's main preliminary sketch for his isochronic map with distinguishes the horse-drawn (KŽ) and steam-drawn railways (PŽ), the mail-coaches (PSM), „diligences“ (PSD) and the lines of the stage wagons (PSP]), by which it usually was also possible to travel.
- Fig. 4. The determined speed on several lines in postal miles (7,6 km) in hour.
- Fig. 5. Sample of partial detailed situations which were for some areas necessary.
- Fig. 6. The two hours isochrones on a very reduced scale of 6:1, i. e. of 1:3 Millions. To the same scale two others historical isochronic maps were drawn. (For 1827 by Hůrsky and for 1930 by Kuchař.)