

J. HŮRSKÝ

VLIV DOPRAVY NA DIFERENCIACI ČS. REGIONÁLNÍCH CENTER
V POLOVINĚ 19. STOLETÍ

Vliv železnic na postavení a význam center administrativních oblastí je obecně znám a nejnápadnější případy jsou uváděny i v zeměpisných učebnicích. Při srovnání map různých typů z první poloviny minulého století dospějeme však nutně k názoru, že i zdokonalení sítě veřejné dopravy silniční před vybudováním železniční sítě mělo v některých případech přímý nebo nepřímý vliv na skutečnou váhu a postavení center územně správních celků. Zvyšování požadavků na rychlost, cenu a pohodlí se postupným rozvojem raného kapitalismu u nás uplatňovalo již ve dvacátých letech minulého století. Z korespondence prvních větších podnikatelů — např. libereckého Liebiga — lze usuzovat, že se kladl stále větší důraz na dosažitelnost krajského, a zvláště pak zemského centra. Zprvu šlo jen o poštovní jízdy „separátní“, později pak také o zlepšení dopravy pravidelné. Záhy se zdokonalovala a rozšiřovala i doprava zpráv, peněz, novin a zásilek balíkových. Přesvědčivé doklady o tomto procesu nacházíme především v Elvertově Dějinách počtů na Moravě a ve Slezsku z r. 1855 (str. 213 aj.).

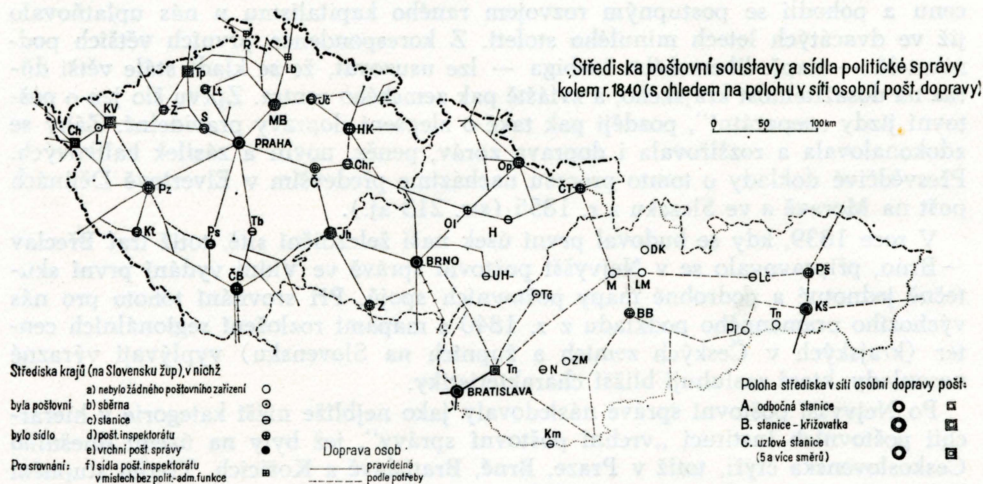
V roce 1839, kdy se budoval první úsek naší železniční sítě, totiž trať Břeclav — Brno, připravovalo se v Nejvyšší poštovní správě ve Vídni vydání první skutečně jednotné a podrobné mapy poštovních spojů. Při srovnání tohoto pro nás výchozího pramenného podkladu z r. 1840 s mapami rozložení regionálních center (krajských v Českých zemích a župních na Slovensku) vyplývají výrazné nesoulady, které zasluhují bližší charakteristiky.

Po Nejvyšší poštovní správě následovaly jako nejbližší nižší kategorie v hierarchii poštovních institucí „vrchní poštovní správy“, jež byly na území dnešního Československa čtyři, totiž v Praze, Brně, Bratislavě a Košicích. Třetím stupněm byly poštovní inspektoráty, jež sídlily jen v některých krajských a župních centrech, ale zato v řadě jiných měst. Jen Morava a Slezsko je měly pouze v krajských městech, a to v pěti z celkem sedmi (bez přihlídnutí k Brnu). Na Slovensku byl jeden inspektorát mimo župní centra (Trnava) a přitom jen ve dvou z 12 župních centrech (Baňská Bystrica a Prešov). V Čechách byla tímto vyšším poštovním úřadem vybavena jen o něco více nežli třetina krajských měst. Naproti tomu tam zjišťujeme nejvíce případů, kdy byl poštovní inspektorát zřízen mimo administrativní centrum. Svědčí to nepochybně o tom, že v Čechách pokročila sledovaná diferenciace v důsledku rozvíjejícího se prvotního průmyslu nejdále. Pět poštovních inspektorátů bylo položeno do míst, jež nebyla sídly krajských úřadů (Cheb, Karlovy Vary, Teplice, Rumburk a Liberec). U Karlových Varů malá odlehlost krajského města Lokte (12 km), který navíc jako jediný z krajských center Českých zemí neměl ani řádnou poštovní stanici, snižuje poněkud závažnost této skutečnosti. U Teplíc, vzdálených od centra regionu Litoměřic 32 km, šlo o podstatně příznivější dopravně geografickou polohu. V severočeském pomezí tvořily Liberec a Rumburk prvotní osu pozdější „sudetské textilní zóny“, jež se protáhla v dalších desetiletích až na Ostravsko. U Liberce rozhodoval spíše

produkční potenciál, u Rumburku dopravní poloha při poštovní trase do Drážďan a v blízkosti rozvinutých textilních středisek v Horní Lužici.

S existencí pěti inspektorátů mimo krajská centra v Čechách nápadně kontrastuje skutečnost, že je tam více než polovina krajských měst neměla. Kromě již zmíněného Lokte neměl ani Tábor obočnou stanicí, na Moravě byly v podobné situaci Hranice, jako sídlo krajského úřadu Přerovského, a Uherské Hradiště. Srovnáváme-li Čechy s Moravou, vysvítá jasně, že diferenační proces tam nepokročil tak daleko jako v Čechách, kde podíl administrativních center bez inspektorátů je téměř dvojnásobný.

Na Slovensku byl poměr správních center k hierarchii poštovních zařízení daleko nepříznivější, neboť z 12 župních center (kromě Bratislavy a Košic) jen dvě měla inspektoráty (Baňská Bystrica a Prešov) a jen další tři centra měla náležitou poštovní stanicí. Celá polovina župních center buď měla jen poštovní sběrnou nebo neměla žádné poštovní zařízení. Podle zmíněné úřední poštovní mapy neměly v r. 1840 ani sběrnou Zlaté Moravce, Martin, Liptovský Mikuláš (odtud byla — patrně kolem r. 1800 — přeložena poštovní stanice do Okoličné), Dolný



1. Centra administrativních regionů (krajů a žup) ve vztahu k hierarchii poštovních úřadů a k síti jízdních spojů.

Zkratky: **BB** Banská Bystrica — **Č** Čáslav — **ČB** Č. Budějovice — **ČT** Č. Těšín — **DK** D. Kubín — **H** Hranice — **HK** Hradec Králové — **Ch** Cheb — **Chr** Chrudim — **Jč** Jičín — **Jh** Jihlava — **Km** Komárno — **Kš** Košice — **Kt** Klatovy — **KV** Karlovy Vary — **L** Loket — **Lb** Liberec — **Lč** Levoča — **LM** Liptovský Mikuláš — **Lt** Litoměřice — **M** Martin — **N** Nitra — **O** Olomouc — **Op** Opava — **Pl** Plešivec — **Ps** Písek — **Pš** Prešov — **Pz** Plzeň — **R** Rumburk — **Tb** Tábor — **Tč** Trenčín — **Tn** Turna n. B. — **Tp** Teplice — **UH** Uherské Hradiště — **Z** Znojmo — **ZM** Zlaté Moravce — **Ž** Žatec.

Kubín, Plešivec a Turna n. B. Jak bychom mohli soudit z obsahu mapy Zakowského, byla v provozu — patrně dočasně — v roce 1838 poštovní sběrná v Dol. Kubíně. Pro klasifikaci do tří kategorií podle poštovních institucí, jak plynou z legendy na první z obou přiložených mapek, není však provoz poštovní sběrný směrodatný, jestliže příslušné místo neleží na trati jízdní pošty. (Je tomu tak u Trenčína, ale nikoliv u Dol. Kubína.) Touto připomínkou se však již dotýkáme druhého kritéria, polohy v síti jízdních pošt.

V Čechách vykazovaly v tomto ohledu po Praze nejvýhodnější polohu, majíce totiž ráz uzlu veřejné dopravy, jen dvě místa. Je opět příznačné, že jedno bylo krajským centrem (Hradec Králové), avšak druhé nikoliv (Cheb). Na Moravě to byla kromě Brna Opava a na Slovensku kromě Bratislavy a Košic Trnava, která nebyla sídlem správního úřadu a tvořila i z hlediska hierarchie poštovních institucí pozoruhodnou výjimku. Ze 14 krajských center v Čechách (kromě Prahy) lze jen 4 zahrnout do kategorie křižovatek, ale zato bylo křižovatkami šest měst, jež nebyla centry administrativních oblastí (Karlovy Vary, Teplice, Nový Bor, Veselí n. L., Třeboň a Jindřichův Hradec). Ostatní krajská města byla v síti jízdních pošt — s výjimkou Tábora a Lokte — odbočnými stanicemi, tj. místy s třemi cestovními směry. Na Moravě ležela ze 7 krajských center (kromě Brna) 2 na křižovatkách (Olomouc a Jihlava), dvě krajská města měla stanice odbočné, jedno stanici průjezdní a jedno leželo — jako krajské středisko s nejméně příznivou polohou ze všech krajských měst Českých zemí — na konci odbočné trati (Uherské Hradiště). Z ostatních měst mělo jedno město na pomezí ráz křižovaty (Zlaté Hory).

Na Slovensku byla síť jízdních pošt řídkší, avšak závažnější rozdíl byl kvalitativní povahy. Jak jsme podrobně ukázali v článku o osobní dopravě na Slovensku v první polovině minulého století, provozovala se na velké většině tratí jízdních pošt jen příležitostná osobní doprava, přesněji doprava podle potřeby, kterou je nutno hodnotit níže (se zřetelem ke spolehlivosti, k vybavenosti zpravidla jen nekrytými vozy a zvláště k výši jízdného) nežli dopravu pravidelnou. Z 15 župních center (kromě Bratislavy) nebylo ani jedno „uzlem veřejné dopravy“. Košice byly jedinou křižovatkou, Baňská Bystrica a Prešov byly stanicemi odbočnými. Čtyři sídla župních úřadů měla poštovní stanice, z toho v jednom případě na slepé odbočce (Trenčín) a v jednom při cestě vodní (Komárno), které však na protějším dunajském břehu mělo stanici na prvořadě trati. Z pěti župních center, jež neměla žádné poštovní zařízení, ležela tři na trasách jízdních pošt (Martin a Plešivec), resp. v nepatrné vzdálenosti (Liptovský Mikuláš).

Klasifikace podle dopravní polohy, jak je uplatněna na první z obou našich mapek, tj. v síti jízdních pošt bez kvalitativního rozlišení tratí a bez zřetele k síti pěších poselných pošt, má jen orientační význam. Přesnější kvantitativní charakteristiku polohy v síti pošt lze odvodit z druhé mapky, jež je v podstatě jen graficky přizpůsobeným výřezem zmíněné úřední mapy vydané v r. 1840. Je v ní rozlišeno pět typů poštovních tratí, které jsme pro souborné hodnocení vážili 1—5 body, čímž jsme dospěli k tomuto pořadí:

A — České země

Praha	32	Zlaté Hory ⁺	18	Liberec ⁺	14
Brno	26	Jaroměř ⁺	17	Tábor	14
Cheb ⁺	25	Ml. Boleslav	17	Rumburk ⁺	14
Opava	23	Žatec	17	Znojmo	13
Č. Budějovice	22	Nový Bor ⁺	17	Klatovy	13
Jihlava	22	Písek	16	Chrudim	12
Plzeň	22	Čáslav	16	Hranice	11
Karlovy Vary ⁺	22	Třeboň ⁺	16	Jičín	10
Olomouc	21	Veselí n. L.	16	Litoměřice	10
Teplice ⁺	20	Slaný	15	Uh. Hradiště	7
Český Těšín	18	Jindř. Hradec ⁺	15	Loket	5

B — Slovensko

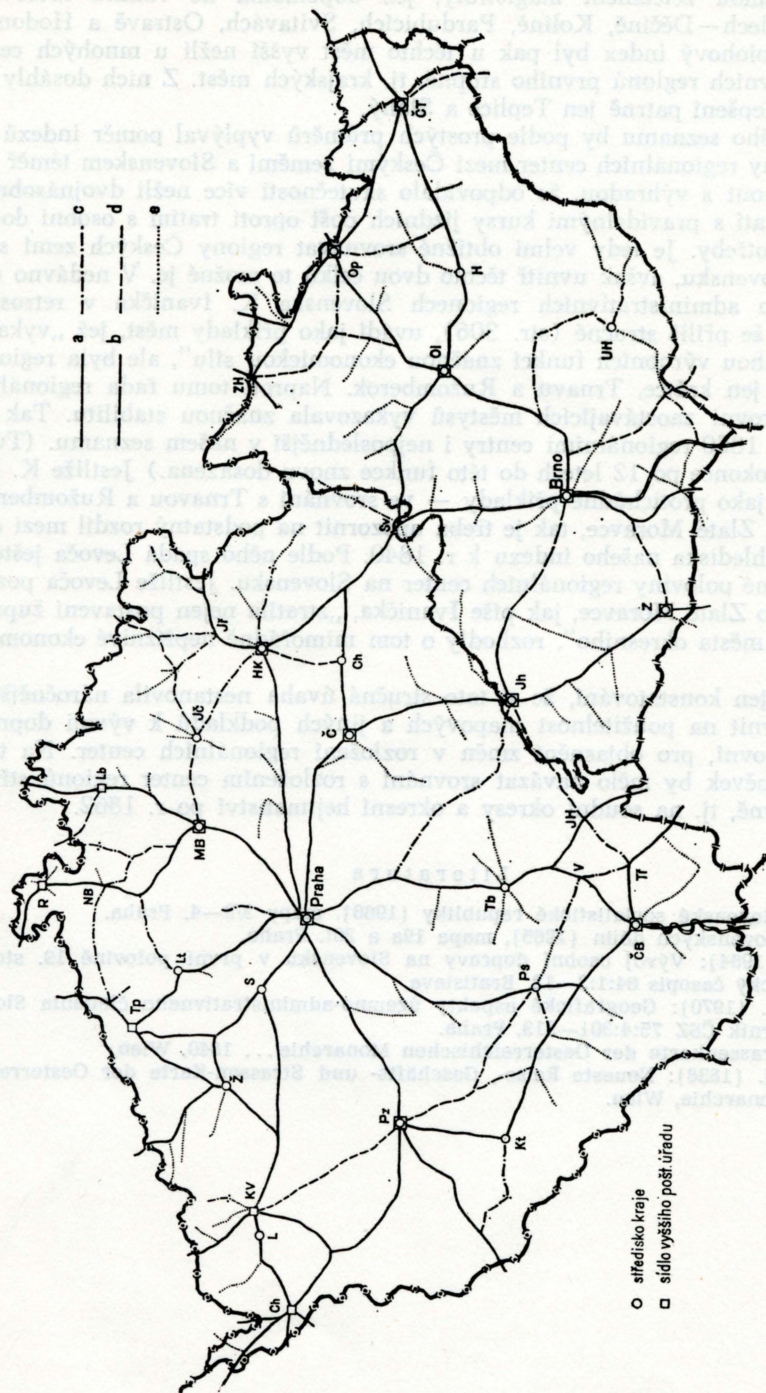
Bratislava	13	Prešov	6	Trenčín	1
Trnava ⁺	10	Halič ⁺	6	Martin	1
Košice	10	Holíč ⁺	6	Lipt. Mikuláš	1
Hlohovec ⁺	8	Levoča	4	Plešivec	1
Ružomberok ⁺	6	Nitra	4	Dolný Kubín	0
Bánská Bystrica	6	Nové Mesto n. V.	3	Zlaté Moravce	0
Levice ⁺	6	Komárno	1	Turna n. B.	0

Pro úplnost je k tomuto seznamu třeba poznamenat, že se k lodní dopravě přihlíželo jen u Komárna a že se železnice (Brno, Č. Budějovice) hodnotily jako tratě rychlých pošt. K odbočím poštovním silnic před nebo za městem se přihlíželo jen tehdy, když bylo odtud k městu blíže nežli k nejbližší stanici v příslušném směru. U míst opatřených toliko poštovní sběrnou se hodnota redukovala na polovinu a u míst, jež neměla ani toto zařízení, na čtvrtinu. Při rovnocennosti indexu byl pro pořadí směrodatný počet tratí jízdních pošt, popřípadě pošt vůbec. Do seznamu byly zahrnuty i města s poštovními inspektoráty a křižovatky jízdních pošt (v Českých zemích), případně stanice odbočné, pokud byly aspoň městysem (na Slovensku).

Příklady, že zřízení řádné poštovní stanice před r. 1840 pomohlo městu v soutěži s rovnocennými nebo mocnějšími sousedy, je několik. Patří mezi ně Nový Bor, Velká Bíteš, Vrbno, Štoky a patrně i Moravský Beroun, k nejnápadnějším případům pak Mariánské Lázně, sousedící jednak s Kynžvartem, jednak s Teplou, jež se těšily větší tradici i hospodářské váze. Ostatně i změny v síti administrativních center byly aspoň v některých případech ve spojitosti s kvalitou jejich dopravní polohy, jak můžeme soudit z rozdílů polohových indexů. Z přesunů, k nimž došlo v následujících letech to bylo především vystřídání Lokte (index 5) Chebem (25) a Hranic (11) Novým Jičínem (13), ze změn dřívějších přesun krajského centra z Rakovníka (v r. 1840 index 0) do Slaného (15), z Nového Bydžova (1) do Jičína (10), z Bechyně (1) do Tábora (14), pomineme-li kraj Kouřimský, jehož správní orgány, stejně jako kraje Berounského, sídlily v Praze, která jako městské hejtmánství vlastní administrativní region na úrovni kraje neměla. Z daného hlediska se pak jeví jako krajně neuvážená umístění sídel „krajských vlád“ z r. 1850 do České Lípy (v r. 1840 index 5) a do Pardubic (2). Příslušné opatření platilo však jen 5 let, neboť v r. 1850 se obnovila tradiční centra, avšak až na města Slaný a Klatovy, protože příslušné dva kraje již nebyly obnoveny.

Srovnáním druhé mapky s mapou 19a v Atlase československých dějin zjistíme podstatné zlepšení u některých center administrativních regionů v desetiletí 1840 - 1850. Nejvýraznější posun ve významovém pořadí těchto center co do dopravně geografické polohy se týká Trenčína, který se stal z konečné stanice křižovatkou, čímž se mezi slovenskými župními centry posunul z devátého místa na čtvrté. Plešivec je v atlasové mapě již značen jako řádná stanice, čímž dosáhl zhruba úrovně Komárna, jež si svou polohu v desetiletí 1840-50 rovněž zlepšilo, stejně jako Košice, Banská Bystrica, Levoča a v menší míře i Dolný Kubín, v němž už natrvalo fungovala sběrna. Z ostatních míst na Slovensku, uvedených v našem tabulárním seznamu, je třeba jmenovat především Nové Mesto n. V. Z center v Českých zemích získalo patrně nejvíce Uherské Hradiště, jež se zřízením blízké — tehdy ještě stejnojmenné — železniční stanice stalo významnou křižovatkou a předstihlo tak z moravských správních center Znojmo i Nový Jičín, který se v tomto mezidobí stal po Hranicích centrem Přerovského kraje. Také druhé město v pořadí co do stupně zlepšení dopravní polohy bylo moravské (Olomouc), a to

2. Centra administrativních regionů v diferencované síti poštovních spojů (pro zjištění souborného „indexu polohy“).



Tratě: a) vozů rychlíkových, malevnických a balíkových — b) běžných poštovních vozů — c) poselných jízď — d) listovní pošty — e) pěších posť.
 Zkratky: J Jaroměř — JH Jindřichův Hradec — NB Nový Bor — TF Třeboň — V Veselí n. L. — ZH Zlaté Hory. (Ostatní u obr. 1.)
 (Dvojtečková signatura značí změnu typu spoje v daném směru.)

rovněž zásluhou železniční magistrály, jež dopomohla ke vzniku křižovatek i v Podmoklech—Děčíně, Kolíně, Pardubicích, Svitavách, Ostravě a Hodoníně. Dopravně polohový index byl pak u těchto měst vyšší nežli u mnohých center administrativních regionů prvního stupně, tj. krajských měst. Z nich dosáhly výraznějšího zlepšení patrně jen Teplice a Slaný.

Z uvedeného seznamu by podle prostých průměrů vyplýval poměr indexů dopravní polohy regionálních center mezi Českými zeměmi a Slovenskem téměř 5:1. Lze to přijmout s výhradou, že odpovídalo skutečnosti více nežli dvojnásobného hodnocení tratí s pravidelnými kursy jízdních pošt oproti tratím s osobní dopravou podle potřeby. Je tedy velmi obtížné srovnávat regiony Českých zemí s regiony na Slovensku, avšak uvnitř těchto dvou celků to možné je. V nedávno uveřejněné stati o administrativních regionech Slovenska K. Ivanička v retrospektivě, škoda, že příliš stručně (str. 306), uvádí jako příklady měst, jež „vykazují hlavně zásluhou výrobních funkcí značnou ekonomickou sílu“, ale byla regionálními centry jen krátce, Trnavu a Ružomberok. Naproti tomu řada regionálních center na úrovni zaostávajících městysů vykazovala značnou stabilitu. Tak zůstala i po r. 1860 regionálními centry i nejposlednější v našem seznamu. (Turna n. B. byla dokonce po 12 letech do této funkce znovu dosazena.) Jestliže K. Ivanička uvádí jako protichůdné příklady — ve srovnání s Trnavou a Ružomberkem — Levoču a Zlaté Moravce, tak je třeba upozornit na podstatný rozdíl mezi oběma místy z hlediska našeho indexu k r. 1840. Podle něho spadá Levoča ještě do lépe situované poloviny regionálních center na Slovensku. Jestliže Levoča později podobně jako Zlaté Moravce, jak píše Ivanička, „ztratila nejen postavení župního města, ale i města okresního“, rozhodly o tom mimořádně nepříznivé ekonomické podmínky.

Závěrem jen konstatování, že si tato stručná úvaha nestanovila náročnější cíl nežli upozornit na použitelnost mapových a jiných podkladů k vývoji dopravy, zvláště poštovní, pro objasnění změn v rozložení regionálních center. Na tento úvodní příspěvek by mělo navázat srovnání s rozložením center regionů střední a nižší úrovně, tj. na soudní okresy a okresní hejtmanství po r. 1862.

Literatura

- Atlas Československé socialistické republiky (1966), mapy 3/3—4. Praha.
Atlas československých dějin (1965), mapa 19a a 20f. Praha.
HŮRSKÝ J. (1964): Vývoj osobní dopravy na Slovensku v první polovině 19. století. Geografický časopis 64:1:3—12, Bratislava.
IVANIČKA K. (1970): Geografické aspekty územno-administrativního členění Slovenska. Sborník ČSZ 75:4:301—313, Praha.
Post- und Strassenkarte der Oesterreichischen Monarchie... 1840, Wien.
ZAKOWSKY J. (1838): Neueste Reise-, Geschäfts- und Strassen-Karte der Oesterreichischen Monarchie, Wien.