

JOSEF HŮRSKÝ

K VÝVOJI DOPRAVNÍ POLOHY STŘEDISEK PRVOTNÍ OKRESNÍ SOUSTAVY ČESKÝCH ZEMÍ

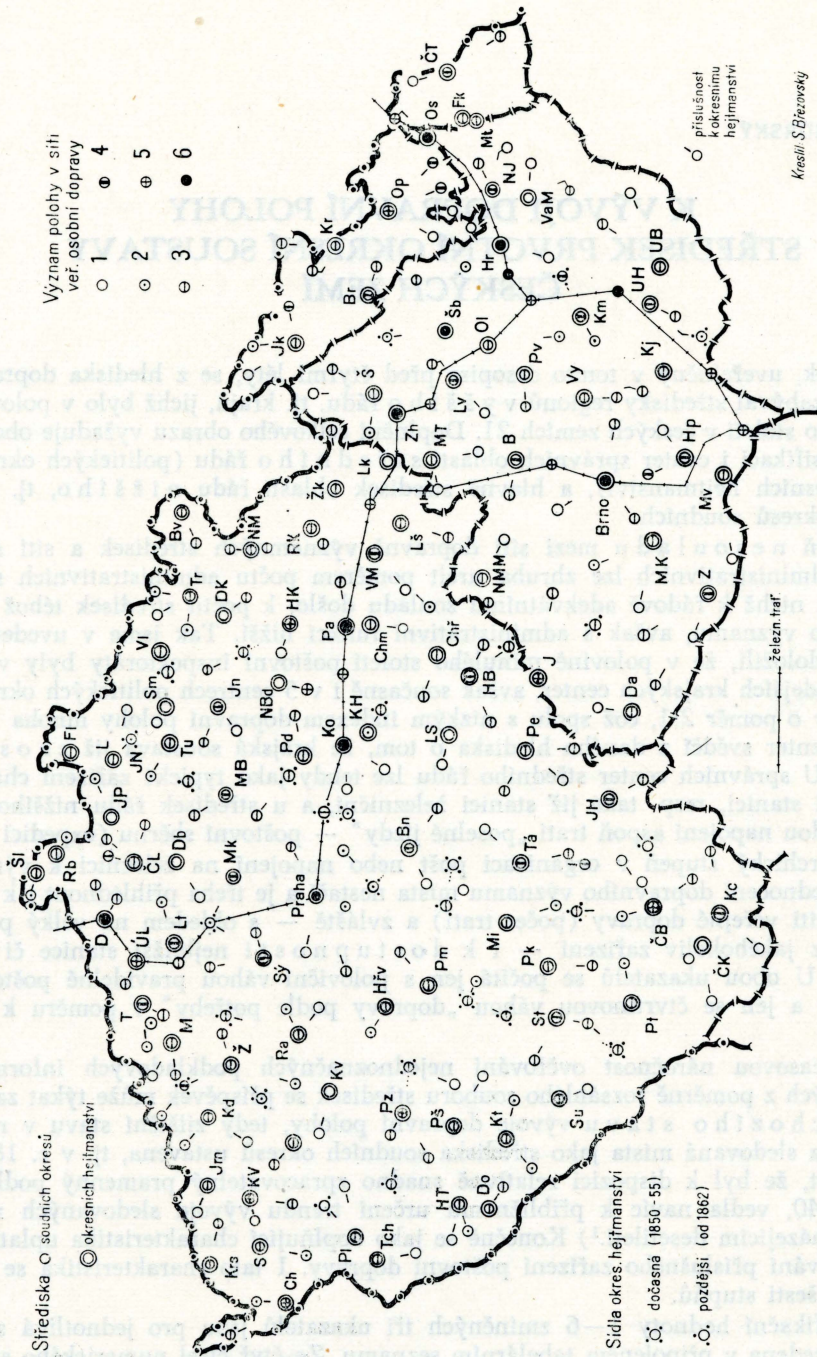
Článek, uveřejněný v tomto časopise před čtyřmi léty, se z hlediska dopravní polohy zabýval středisky regionů v y š š í h o řádu, tj. krajů, jichž bylo v polovině minulého století v českých zemích 21. Doplnění celkového obrazu vyžaduje obdobnou klasifikaci i center správních oblastí s t ř e d n í h o řádu (politických okresů, dř. okresních hejtmanství), a hlavně středisek oblastí řádu n i ž š í h o, tj. 300 center okresů soudních.

Stupeň n e s o u l a d u mezi sítí dopravně významných středisek a sítí středisek administrativních lze zhruba určit poměrem počtu administrativních středisek, u nichž k řádově adekvátnímu souladu došlo, k počtu středisek téhož dopravního významu, avšak s administrativní funkcí nižší. Tak jsme v uvedeném článku doložili, že v polovině minulého století poštovní inspektoráty byly v 10 z 21 tehdejších krajských center, avšak současně i v 5 centrech politických okresů. Jde tedy o poměr 2:1, což spolu s nízkým indexem dopravní polohy mnoha krajských center svědčí z daného hlediska o tom, že krajská soustava již z a o s t á v a l a. U správních center středního řádu lze tehdy jako typické zařízení chápat poštovní stanici, resp. také již stanici železniční, a u středisek řádu nižšího — s výhradou napojení aspoň tratí „poselné jízdy“ — poštovní sběrnou (expedici).

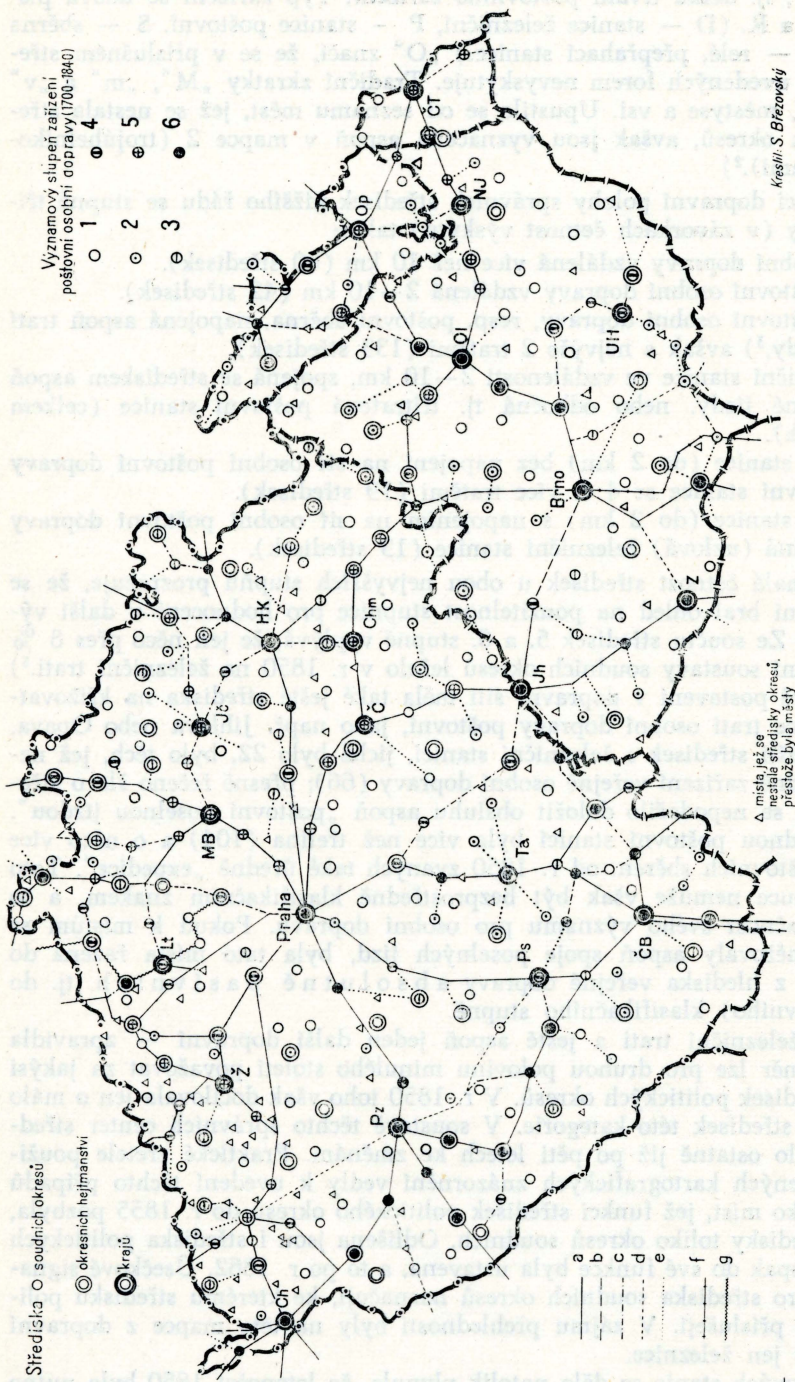
Hierarchický stupeň v organizaci pošt nebo napojení na železnici k výstižnému hodnocení dopravního významu místa nestačí a je třeba přihlídnout i k poloze v síti veřejné dopravy (počet tratí) a zvláště — s ohledem na velký podíl míst bez jakéhokoliv zařízení — i k d o s t u p n o s t i nejbližší stanice či zastávky. U obou ukazatelů se počítá jen s poloviční vahou pravidelné poštovní dopravy a jen se čtvrtinovou vahou „dopravy podle potřeby“ v poměru k železnici.

Pro časovou náročnost ověřování nejednoznačných podkladových informací o mnohých z poměrně rozsáhlého souboru středisek se příspěvek může týkat zatím jen v ý c h o z í h o s t a v u vývoje dopravní polohy, tedy zjištění stavu v roce, kdy byla sledovaná místa jako střediska soudních okresů ustavena, tj. v r. 1850. Okolnost, že byl k dispozici relativně snadno zpracovatelný pramenný podklad k r. 1840, vedla navíc k přibližnému určení trendu vývoje sledovaných míst v předcházejícím desetiletí.¹⁾ Konečně se jako doplňující charakteristika uplatnila délka trvání příslušného zařízení poštovní dopravy. I tato charakteristika se třídila do šesti stupňů.

Klasifikační hodnoty 1—6 zmíněných tří ukazatelů jsou pro jednotlivá střediska uvedena v připojeném tabelárním seznamu. Ze čtyř čísel numerického symbolu značí první klasifikační stupeň stavu k r. 1840 a druhý k r. 1850. Třetí číslo



1. Správní centra střední a nižší úrovně (střediska býv. politických a soudních okresů) v roce 1850 podle polohy v síti veřejné osobní dopravy.



2. Správní centra střední a nižší úrovně (střediska býv. polit. a soud. okresů) podle délky existence poštovní dopravy a s rozšířením pošt. sítě, které je podkladem k určení dopravní polohy střediska 10 let před konstituováním okresní dvojsoustavy, tj. k roku 1840.

Tratě: a) poštovních rychlíků a „mal-pošt“, b) běžných poštovních vozů, c) s toliko listovní poštou, d) menších vozidel „posel-ných jízď“, e) pouze pěších posů, — f) železniční, g) paroplavební.

Zkratky názvů středisek poltických okresů uvedeny v tabulárním seznamu.

vyjadřuje skutečný rozdíl za desetiletí 1840—50 a čtvrté celkovou „osobně dopravní tradici“, tj. délku trvání poštovního zařízení. Typ zařízení se udává písmeny D, P, S a R. (D — stanice železniční, P — stanice poštovní, S — sběrna (expedice), R — relé, přeprahací stanice.) „O“ značí, že se v příslušném středisku žádná z uvedených forem nevyskytuje. Tradiční zkratky „M“, „m“ a „v“ rozlišují města, městyse a vsi. Upustilo se od seznamu měst, jež se nestala středisky soudních okresů, avšak jsou vyznačena aspoň v mapce 2 (trojúhelníkovými signaturami).²⁾

Ke klasifikaci dopravní polohy správních středisek nižšího řádu se stupně třídění definovaly (v závorkách četnost výskytu) takto:

1. Stanice osobní dopravy vzdálená více než 10 km (60 středisek).
2. Stanice poštovní osobní dopravy vzdálená 2—10 km (42 středisek).
3. Stanice poštovní osobní dopravy, resp. poštovní sběrna, napojená aspoň tratí poselné jízdy,³⁾ avšak s nejvýše 2 tratěmi (133 středisek).
4. Bud železniční stanice ve vzdálenosti 2—10 km, spojená se střediskem aspoň tratí poselné jízdy, nebo odbočná tj. třítraťová poštovní stanice (celkem 33 středisek).
5. Železniční stanice (do 2 km) bez napojení na síť osobní poštovní dopravy nebo poštovní stanice se 4 či více tratěmi (19 středisek).
6. Železniční stanice (do 2 km) s napojením na síť osobní poštovní dopravy nebo odbočná (uzlová) železniční stanice (13 středisek).

Neúměrně malá četnost středisek u obou nejvyšších stupňů prozrazuje, že se při jejich určení bral ohled na použitelnost stupnice pro hodnocení v další vývojové etapě.⁴⁾ Ze součtu středisek 5. a 6. stupně vyplývá, že jen něco přes 8 % středisek prvotní soustavy soudních okresů leželo v r. 1850 na železniční trati.⁵⁾ Relativně dobré postavení v dopravní síti měla také ještě střediska na křižovatkách čtyř a více tratí osobní dopravy poštovní, jako např. Jihlava nebo Opava. Tříkrát více nežli středisek s železniční stanicí, jichž bylo 22, bylo těch, jež neměla vůbec žádné zařízení veřejné osobní dopravy (66); přesně řečeno šlo o střediska, u nichž se nepodařilo doložit obsluhu aspoň „poštovní poselnou jízdu“. Středisek s řádnou poštovní stanicí byla více než třetina (104) a o něco více (106) bylo poštovních sběrů od r. 1850 zvaných také úředně „expedice“. Tato poštovní instituce nemůže však být bezprostředně klasifikačním znakem, a to pro nejednoznačnost svého významu pro osobní dopravu. Pokud k místům se sběrnami nesměřovaly aspoň spoje poselných jízdy, byla tato místa řazena do kategorie míst z hlediska veřejné dopravy **a b s o l u t n ě p a s í v n í c h**, tj. do nejnižšího (prvního) klasifikačního stupně.

Poloha na železniční trati a ještě aspoň jeden další dopravní — zpravidla poštovní — směr lze pro druhou polovinu minulého století považovat za jakýsi standart u středisek politických okresů. V r. 1850 toho však docílovala jen o málo více než 1/10 středisek této kategorie. V soustavě těchto správních center středního řádu došlo ostatně již po pěti letech ke změnám. Praktické zřetele použitelnosti připojených kartografických znázornění vedly k uvedení těchto případů na mapce I jako míst, jež funkci středisek politického okresu do r. 1855 pozbyla, tj. stala se středisky toliko okresů soudních. Odlišena jsou i střediska politických okresů, jež naopak do své funkce byla ustavena, a to po r. 1862. Úsečkové signatury u terčů pro střediska soudních okresů naznačují, ke kterému středisku politického okresu přísluší. V zájmu přehlednosti byly na této mapce z dopravní sítě zakresleny jen železnice.

Zřizování nových stanic se dělo natolik plynule, že letopočet 1850 bylo nutno respektovat důsledně k 31. 12. 1850. Tak již v lednu 1851 vznikla spoj Cheb—

— Skalná, v únoru Český Brod—Kostelec n. Č. L. a Zlaté Hory—Javorník (Verordnungsbl. 1951, s. 125, 169, 173) atd. Další stanice byly toho roku založeny především v Bučovicích a Jaroslavicích. Uvedme na tomto místě, že z retuší mapy 19a v Atlase čs. dějin se našeho námětu týkají opravy u Mělníka a Nymburka, protože stanice zřejmě již měly, jakož i Nejdku, který -- na rozdíl patrně od Horní Blatné — ji ještě měl. Ivančice a Chotěboř měly již poštovní sběrný, a to se spoji poselných jízdy.

Pro zásadní rozdíly mezi způsobem vymezení klasifikačních stupňů pro rok 1840 a pro rok 1850 nelze z rozdílů mezi stupni obou hodnocení dosti spolehlivě usuzovat na skutečný pozitivní či negativní rozdíl, resp. na stagnaci. Tak se ukázalo nezbytné klasifikovat samotné rozdíly mezi oběma stavy rozvoje. Tyto stupně se definovaly takto:

1. Stagnace, resp. v ojedinělých případech regrese (151 středisek).
2. Zvýšení hodnoty dopravní polohy střediska, zvláštní zlepšení dostupnosti nejbližší poštovní stanice max. na 10 km, avšak bez jakéhokoliv zvýšení institucionální úrovně zařízení (75 středisek).
3. Vznik poštovní sběrný, resp. přeprahací stanice, nebo zlepšení dostupnosti nejbližší železniční stanice na 10 km a méně (41 středisek).
4. Vznik poštovní stanice nebo zlepšení dosažitelnosti (tj. zkrácení jízdní, nikoliv pěší vzdálenosti) většinou zásluhou trati poštovní poselné jízdy, na 10 km nebo méně (7 středisek).
5. Vznik železniční stanice a) v místě (do vzdálenosti 2 km) u středisek, jež dříve měla stanici poštovní, nebo — b) ve vzdálenosti 2—4 km u středisek, která dříve měla poštovní sběrnou nebo přeprahací stanici (17 středisek).
6. Vznik železniční stanice ve středisku, jež dříve mělo sběrnou nebo přeprahací stanici, nebo bylo bez jakéhokoliv zařízení (8 středisek).

Železnice pomohla ve sledovaném desetiletí v absolutním smyslu nejvíce střediskům Uherské Hradiště (— Staré Město) a Olomouci, pak i Kolínu, Ostravě a Svitavám. Největší vývojový skok, tedy změnu v relativním smyslu, vykazují tehdy střediska Blansko, Hodonín, Pardubice, Přelouč, Roudnice n. L., Ústí n. O. a Zábřeh. Proti 20 střediskům s novými železn. stanicemi stojí jen 4 s novými stanicemi poštovními. Poštovní sběrný byly nově zřízeny ve 32 střediscích, což odpovídá zvýšení počtu středisek s tímto zařízením o 43 %. U poloviny celého souboru 309 středisek nelze zjistit zlepšení stojící za zmínku, takže je nutno je hodnotit jako stagnující.

Z poznámky o podmínce napojení sběrů aspoň spoji poselných jízdy plyne, že zřízení sběrný ještě neznamenalo napojení na síť veřejné osobní dopravy, a to ani ve formě „provozu podle potřeby“. Musíme to předpokládat také aspoň u 6 středisek okresů politických (Dvůr Králové, Kostelec n. Č. L., Kutná Hora, Nový Bydžov, Semily a Valašské Meziříčí), mezi nimiž Semily byly od nejbližší poštovní stanice vzdáleny více než 10 km. U Jablonného v Podještědí předpokládáme podle zkušeností z jiných míst, že tam vyznívala tradice staré poštovní stanice a že se tam ze setrvačnosti doprava podle potřeby udržela. Kdybychom uvažovali železniční a poštovní stanice společně v jedné skupině „míst s naprosto jistou cestovní příležitostí“, zjistili bychom zvýšení počtu středisek tohoto typu z 85 na 110, tj. o téměř 30 %.

Třetí částí numerického symbolu je hodnota ukazatele tradice, tj. délky trvání příslušného zařízení poštovní dopravy. Tato charakteristika sekundární povahy je vyjádřena i v mapce 2, a to opět šesti druhy výplní terčových značek. Roztřídění míst, jež se v r. 1850 stala středisky soudních okresů, se určilo podle těchto předpokladů:

1. Zařízení poštovní dopravy vzdálené více než 2 km (98 středisek).
2. Poštovní stanice bez výměny přípráže nebo sběrna vzniklá v letech 1799—1840 (61 středisek).
3. Poštovní stanice bez výměny přípráže nebo sběrna z doby před r. 1799, resp. dočasně zrušená řádná stanice (27 středisek).⁶⁾
4. Řádná stanice vzniklá v letech 1780—1840 (36 středisek).
5. Řádná stanice vzniklá v období let 1700—1780 (39 středisek).
6. Řádná stanice vzniklá před r. 1700 (39 středisek).

Jako příklady dvojic soupeřících míst, z nichž jednomu výhodnější dopravní poloha k okresní centralitě v r. 1850 patrně napomohla, lze uvést Veselí n. L. v konkurenci s daleko lidnatější Kardašovou Řečicí nebo Nymburk a Benešov n. P. vůči rovněž lidnatějším, byť už menším rozdílům, Křivici a Verneřicím. Platí to také pokud se týče soutěžení o okresní hejtmanství, kde Děčín předstihl tehdy lidnatější Českou Kamenici, Šluknov Lipovou, Pelhřimov Pacov, Rumburk Varnsdorf, Semily Železný Brod aj. V několika případech se však místo s příznivější polohou v síti poštovní dopravy neprosadilo. Tak zůstaly Náchod podřízen Novému Městu n. Met. a Jaroměř Dvoru Králové n. L.

Závěrem několik souhrnných výsledných dat. Tak jako neměla dobrá polovina krajských center poštovní inspektorát, tak neměly téměř 2/5 středisek politických okresů v době svého ustavení poštovní stanici. Za zmínku stojí i extrémní hodnoty. Tak jako dvě z 21 krajských center nedosáhla minima úrovně dopravní polohy, tak pět ze 110 center politických okresů leželo zcela mimo síť pošt, takže nebylo vybaveno ani poštovní sběrnou. Byly to Jílové, Královice, Nové Město n. Met., Tachov a Valašské Klobouky. Sběrnou neměl také Místek, avšak byl snadno dosažitelný z velmi blízkého střediska soudního okresu Frýdku, které mělo v dopravní síti polohu příznivou.

Důležitější nežli souhrnné číselné charakteristiky je z dopravně geografického hlediska sledování vývoje jednotlivých středisek. O tabelárním seznamu a o obou mapkách soudíme, že mohou sloužit jako pomůcky pro širší souborný pohled na vývoj centrality středisek administrativních oblastí nižšího řádu. Zjištěním rozdílného tempa vývoje jednotlivých středisek během následujících téměř 100 let (do zrušení soustavy v r. 1948) — což má být náplní dalšího příspěvku — se použitelnost tabelárního seznamu i mapek rozšíření hlediska dynamiky vývoje zvýší.

Poznámky

1. Původní představu, že pokrok za desetiletí 1840—50 lze nejnázorněji vyjádřit formou indexu — za předpokladu, že stav v r. 1840 bude jako výchozí 100 — nebylo možno uplatnit. Podmíněno to bylo rozvojem mechanizace dopravy (výstavbou železnic) a tak se jinak osvědčená stupnice hodila pro hodnocení toliko stavu v r. 1840. V této stupnici rozhodovalo, zda šlo o středisko, v němž
 1. nebylo do vzdálenosti 10 km žádné zařízení poštovní dopravy (65 středisek);
 2. byla poštovní stanice bez výměny přípráže, sběrna nebo přepřahací stanice do vzdálenosti 10 km (20 středisek);
 3. byla řádná stanice do vzdálenosti 10 km nebo přepřahací stanice v místě (26 středisek);
 4. byla stanice bez výměny přípráže nebo sběrna (79 středisek);
 5. byla řádná stanice, včetně prvních stanic železničních (87 středisek);
 6. bylo zařízení vyššího typu, tj. poštovní inspektorát nebo správa (23 středisek).

I v tomto třídění se vyskytly přechody mezi stupni. Zvláště to platí o kombinacích mezi stupni 3 a 4, tedy jestliže místo mělo např. vlastní poštovní sběrnou, ale řádnou stanici ve vzdálenosti menší nežli 10 km. Obvykle bylo nutno rozhodovat od případu

k případu. Tak bylo např. Hlinsko vzdáleno od stanice Krouna právě 10 km, avšak protože jde o stanici na méně významném směru, nebyl stupeň měněn. Daleko spíše tomu bylo u Boskovic ve vztahu ke stanici Sebranice, zcela nesporné pak u Děčína ve vztahu k Podmoklům ap.

2. Podle pramenů, jež byly k dispozici, bylo ze 300 středisek soudních okresů 235 měst, 56 městysů a 9 vsí. Měst, jež se nestala ani středisky soudních okresů bylo 96. I když jde přirozeně o „města“ na základě historických privilegií, nelze je z hlediska předpokladů pro zvyšování úrovně dopravní polohy jako kategorií pomíjet. Pramen pro Čechy, totiž Palackého „Soupis království Českého“ z r. 1848, byl však relativně podrobněji zpracován a tedy pro zmíněné roztržidění spolehlivější nežli pramen pro oblast Moravy a Slezska. Z míst, jež se později stala středisky soudních okresů a jež jsou u Palackého uvedena jako vesnice, se v pozdějších desetiletích stalo 5 městy (Aš, Rokytnice, Skalná, Tanvald a Varnsdorf) a dva městy (Křivoklát a Maršov). V kategorii vsí zůstala jen Loučná na Šumpersku. Ze 110 středisek okresů politických bylo 101 měst a 9 městysů, které však během doby — s jedinou výjimkou Kaplic — rovněž dosáhly statutu města.
3. Poštovní poselné jízdy chápeme od r. 1850 jako předpoklad osobní dopravy „podle potřeby“. I když do některých míst, do nichž směřovaly jen spoje pěších posílů, se mohl rovněž provozovat tento druh osobní dopravy, soudíme, že to bylo málo typické. Ostatně by přesné zjišťování stavu vyžadovalo vypátrat aspoň, především na základě archivního materiálu, vybavení nejbližších poštovních stanic. Čím větší počet koní a vozidel měly, tím spíše bychom mohli počítat s uplatněním osobní dopravy podle potřeby na trati pěších posílů. Několik míst bylo napojeno tratí pravidelné osobní dopravy (např. Šumperk a Loučná n. D.) nebo poselné jízdy (Plumlov, Bučovice), aniž by v nich byla zřízena sběrna. Rozhodujícím momentem jsou v takových případech předpoklady, cestovat veřejnými dopravními prostředky. Proto také jakmile místo nabylo napojení na železnici (do 2 km), nepadá již na váhu, kdy se tam ze sběrný stala řádná stanice ap. Je tedy např. u Hodonína směřodatné, že získal v r. 1841 železniční stanici a nikoliv že tam v r. 1852 byla zřízena řádná poštovní stanice.
4. U stupnice „stav 1850“ je nutno přiznat kompromisní ráz, plynoucí z důrazu na oba extrémy, tj. jednak na střediska dopravně absolutně pasivní, jednak — a to s ohledem na použitelnost stupnice pro další vývojovou etapu — na střediska mají bezprostřední prospěch z dopravy mechanizované (tj. železnic). Bylo by to však na úkor rovnoměrné četnosti. Střediska nahromaděná ve stupni 3 by bylo vhodné rozdělit, např. odlišením středisek s toliko tratěmi poselných jízd.
5. Maximální odlehlost stanice 2 km bylo třeba důsledně dodržovat, neboť mezi tehdejšími stanicemi prvotní magistrály zjišťujeme i Lanškroun (místo dnešních Rudolitic), Litovel (Červenka), Štětí (Hněvice) a Uherské Hradiště (Staré Město u U. H.).
6. V 7 místech, jež se v r. 1850 stala středisky soudních okresů, byly poštovní stanice v provozu jen dočasně, byť většinou na mnoho desetiletí. Byly to Holice, Náměšť n. O., Nymburk, Skalná, Třebíč, Velvary a Zbiroh. Klasifikační hodnota ukazatele se v těchto případech úměrně korigovala.

Literatura

- Atlas československých dějin (1965), mapy 19a, 19g, 20f a 24g. Praha.
- HOSÁK L. (1938): Historický místopis země Moravskoslezské. Spol. přát. starožitností. Brno 1938.
- HŮRSKÝ J. (1971): Vliv dopravy na diferenciaci československých regionálních center v polovině 19. století. Sborník ČSSZ 76:4:265—270. Academia, Praha.
- PALACKÝ F. (1848): Soupis království Českého. J. G. Kalve, Praha.
- Post- und Strassenkarte der Oesterreichischen Monarchie (1840). Oberste Hof-Post-Verwaltung, Wien.
- ROUBÍK F. (1938): Ke vzniku správního rozdělení Čech z r. 1850. Sborník Archivu ministerstva vnitra Rep. Československé 11:63—172. Praha.
- Verordnungsblatt für Posten, Eisenbahnbetrieb... Jahrg. 1848, 1849. K. u. k. Oberste Postverwaltung, Wien.
- Verordnungsblatt für die Verwaltungszweige des österreichischen Handelsministerium, Jahrg. 1950, 1951. Wien.

Klasifikace středisek prvotní soustavy soudních okresů podle čtyř ukazatelů (se stupně 1—6) a s rozlišením úrovně zařízení v r. 1850: D — železniční stanice, P — poštovní stanice, S — poštovní sběrna [expedice], R — relé [přepřahací stanice] O — žádné zařízení (do 2 km). Kategorie sídel: M — město, m — městys, v — ves. — Zkratky názvů středisek politických okresů jsou uvedeny se zřetelem k mapce 1.

Aš (v)	P 5316	Horazdovice (M)	P 6316
Bečov n. T. (M)	P 5314	Horní Benešov (M)	P 4342
Běchyně (M)	S 4212	Horní Blatná (M)	S 4122
Bělá p. B. (m)	P 5325	Horní Planá (m)	O 1111
Benátky n. I. (M)	P 5315	* Horšovský Týn (M), zkr. HT	P 5326
* Benešov (M), zkr. Bn	P 5414	* Hořice (M)	P 5314
Benešov n. Pl. (M)	S 1314	* Hořovice (M), zkr. Hřv	S 6331
Beroun (M)	P 5316	Hostinné (M)	S 4212
Bezručice (m)	O 1111	Hostouň (M)	O 1111
Bílina (M)	S 4322	* Hradec Králové (M), zkr. HK	P 6526
Bílovec (M)	S 4412	* Hranice (M), zkr. Hr	P 5655
Blansko (m)	D 1561	Hrotovice (v)	O 1111
Blatná (M)	R 3312	Humpolec (M)	S 4322
Blovice (M)	S 2132	* Hustopeče (M), zkr. Hp	S 4412
Bochov (M)	P 5315	Chabařovice (M)	O 3411
* Boskovice (m), zkr. B	S 4452	* Cheb (M), zkr. Ch	P 6516
Brandýs n. L. (M)	P 5315	Chlumec n. C. (M)	P 5316
* Brno (M)	D 6626	Chomutov (M)	P 5424
Broumov (M)	S 4323	* Chořebor (M), zkr. Chř	S 4322
* Bruntál (M), zkr. Br	P 5415	Chrastava (M)	S 4212
Břeclav (m)	D 4525	* Chrudim (M), zkr. Chm	P 5315
* Břežnice (M)	S 4323	Chvalšiny (m)	O 2111
Bučovice (M)	S 2331	Ivančice (M)	S 1321
Bystřice n. P. (M)	S 1111	Jablonec n. N. (m)	S 4214
Bystřice p. H. (m)	O 1111	* Jablonné v Podj. (M), zkr. JP	P 5115
Cvikov (m)	S 4322	Jablunkov (M)	P 5325
Čáslav (M)	P 6325	* Jáchymov (M), zkr. Jm	S 4323
Česká Kamenice (M)	P 4312	Jaroměř (M)	P 6316
* Česká Lípa (M), zkr. ČL	S 4323	Jaroslavice (m)	O 1111
* České Budějovice (M), zkr. ČB	P 6526	Javorník (M)	S 4111
Český Brod (M)	D 5555	Jemnice (M)	S 4322
Český Dub (M)	S 1231	Jesenice (M)	O 1211
* Český Krumlov (M), zkr. ČK	S 4213	* Jeseník (M), zkr. Jk	P 5314
* Český Těšín (M), zkr. ČT	P 6415	Jevíčko (M)	S 4122
* Dačice (M), zkr. Da	S 4312	* Jičín (M), zkr. Jn	P 5425
* Děčín (M), zkr. D	D 4654	* Jihlava (M), zkr. J	P 6516
Dobruška (M)	S 4322	Jilemnice (m)	S 4322
Dobříš (m)	P 5314	* Jilové (M)	O 3211
Dolní Královice (M)	S 3131	* Jindřichův Hradec (M), zkr. JH	P 5416
* Domažlice (M), zkr. Do	S 3331	Jirkov (M)	O 3311
Doupov (M)	S 1131	* Kadaň (M), zkr. Kd	S 4323
* Dubá (M), zkr. Db	S 3331	Kamenice n. L. (M)	O 1111
Dvorce (M)	P 5315	* Kaplice (m), zkr. Kc	D 5416
* Dvůr Králové n. L. (M), zkr. DK	S 4112	* Karlovy Vary (M), zkr. KV	P 6525
* Frýdek (M), zkr. Fk	P 5325	Karviná (Fryštát, M)	S 1131
* Frýdlant (M), zkr. Fl	P 5314	Kašperské Hory (M)	O 1111
Fulnek (M)	S 4312	Kdyně (M)	P 5314
Habry (m)	P 3315	* Klatovy (M), zkr. Kt	P 5316
* Havlíčkův Brod (M), zkr. HB	P 4425	Klimkovice (m)	O 1431
Hlinsko (M)	S 4212	Klobouky (m)	O 1111
Hluboká n. V. (m)	O 1211	Kojetín (M)	S 3231
Hlučín (M)	S 1111	* Kolín (M), zkr. Kc	P 5655
Hodonín (M)	D 4562	Konice (m)	O 1111
Holešov (M)	S 1431	* Kostelec n. Č, L. (M)	S 1231
Holice (M)	S 5213	Kostelec n. O. (m)	O 2311
Hora sv. Kateřiny (M)	O 1111	Kouřim (M)	O 3111
Hora sv. Šebestiána (M)	P 5314	Králíky (M)	S 4323

* Kralovice (m), zkr. Kv	O 1311	* Nový Jičín (M), zkr. NJ	P 5414
* Kraslice (M), zkr. Krs	S 4323	* Nymburk (M)	P 5323
* Kroměříž (M), zkr. Km	P 5444	Nýrsko (m)	S 1231
* Krnov (M), zkr. Kr	P 5314	Odry (M)	S 4312
Křivoklát (v)	O 1111	* Olomouc (M), zkr. Ol	P 6656
Kunštát (m) zkr.	S 4332	* Opava (M), zkr. Op	P 6515
* Kutná Hora (M), zkr. KH	S 2213	Osek (M)	O 1211
* Kyjov (M), zkr. Kj	S 4323	Osoblaha (M)	S 4322
* Lanškroun (M), zkr. Lk	S 4452	* Ostrava (M), zkr. Os	D 5655
Lázně Kynžvart (M)	O 3211	Ostroh (M)	S 4332
* Ledec n. S. (M), zkr. LS	S 1131	Pacov (M)	S 4322
Libáň (m)	O 2111	* Pardubice (M), zkr. Pa	D 4663
* Liberec (M), zkr. L	P 6314	* Pelhřimov (M), zkr. Pe	P 5314
L'bochovice (M)	O 3311	* Písek (M), zkr. Pk	P 6314
Lipník n. B. (M)	D 4655	* Planá (M), zkr. Pl	P 5326
Lipová (m)	O 2221	Plánice (M)	O 2211
Lišov (m)	O 1111	Plumlov (m)	O 3321
* Litoměřice (M), zkr. Lt	P 5414	* Plzeň (M), zkr. Pz	P 6526
* Litomyšl (M), zkr. Lš	P 5314	Poběžovice (M)	O 1211
* Litovel (M), zkr. Lv	P 5435	Počátky (M)	P 5316
Loket (M)	S 4113	Podbořany (M)	P 5215
Lomnice n. Luž. (M)	O 3111	* Poděbrady (M), zkr. Pd	D 5354
Lomnice n. P. (m)	S 4112	Police n. M. (M)	S 4313
Loučná (v)	S 1331	Polička (M)	P 4342
Louny (M)	P 5314	Polná (M)	S 2331
Lovosice (M)	P 5654	Postolopr'vy (m)	S 2332
Manětín (M)	O 1111	* Praha (M)	D 6656
Maršov (v)	O 1111	* Prachatice (M), zkr. Pt	S 4322
* Mělník (M), zkr. Mk	P 5434	* Prostějov (M), zkr. Pv	P 5326
Městec Králové (m)	S 4213	Přelouž (M)	D 2561
Město Albrechtice (M)	P 5314	Přerov (M)	D 3561
Město Libavá (M)	O 1211	* Přeštice (M), zkr. PŠ	P 5326
Město Touškov (m)	S 1331	Příbor (M)	P 5315
* Mikulov (M), zkr. Mv	P 5416	* Příbram (M), zkr. Pm	S 4323
* Milevsko (M), zkr. Mi	S 4322	Přibyslav (M)	O 1311
Mimoň (M)	P 4345	Přimda (M)	O 2111
Mirovice (M)	O 3211	Přísečnice (M)	S 4212
* Místek (m), zkr. Mt	O 3321	* Rakovník (M), zkr. Ra	S 1331
* Mladá Boleslav (M), zkr. MB	P 6425	* Rokycany (M)	P 5316
Mladá Vožice (M)	S 4112	Rokytnice n. J. (v)	S 1131
Mnichovo Hradiště (M)	P 5315	Roudnice n. L. (M)	S 3561
Mohelnice (M)	D 5555	Rožnov p. R. (M)	O 1111
* Moravská Třebová (M), zkr. MT	P 5314	* Rumburk (M), zkr. Rb	P 6326
Moravské Budějovice (M)	P 5316	* Rychnov n. Kn. (M), zkr. RK	S 4323
* Moravský Krumlov (M)	S 1331	Rýmařov (M)	O 2222
* Most (M), zkr. M	P 5515	Říčany (M)	O 1211
Náchod (M)	P 5326	Sedlčany (m)	S 4322
Náměšť n. Osl. (m)	S 1233	Sedlec (m)	O 1111
Napajedla (m)	D 5654	* Semily (m), zkr. Sm	S 1131
Nasavrky (m)	O 1111	Skalná (v)	O 2212
Nechanice (m)	S 1131	Skuteč (M)	O 2111
Nejdek (M)	P 5324	* Slaný (M), zkr. Sý	P 5424
Nepomuk (M)	O 2111	Slavkov u B. (M)	S 4313
Netolice (M)	S 1232	Soběslav (M)	S 4313
Neveklov (M)	O 1111	Sobotka (M)	P 5325
Nová Bystřice (M)	P 5312	* Sokolov (M), zkr. S	P 5324
Nová Paka (M)	P 5315	Staré Město (M)	S 2131
Nové Hradky (M)	P 4342	Stod (m)	P 5316
* Nové Město n. M. (M), zkr. NM	O 3311	* Strakonice (M), zkr. St	P 5426
* Nové Město na M. (M), zkr. NMM	S 4322	Strážnice (M)	S 4222
Nové Strašecí (M)	O 3211	Stříbro (M)	P 5316
Nový Bor (M)	P 5415	* Sušice (M), zkr. Su	S 4323
* Nový Bydžov (M), zkr. NBd	S 4212	Svitavy (M)	D 5654

* Šluknov (M), zkr. Šl.	P 4343	Velvary (M)	O 3332
* Šternberk (M), zkr. Št	P 5316	Veselí n. L. (M)	P 5416
Štětí (m)	O 2231	Vidnava (M)	S 4112
Štítý (M)	O 1211	* Vimperk (M)	S 4322
* Šumperk (M), zkr. Š	S 4322	Vítkov (M)	S 2131
* Tábor (M), zkr. Tá	P 5426	Vizovice (M)	S 1331
* Tachov (M), zkr. Tch	O 1221	Vlašim (m)	P 5314
Tanvald (v)	O 1111	Vodňany (M)	S 3333
Telč (M)	S 4112	Volyně (M)	S 1331
Teplá (M)	O 1111	* Votice (M)	P 5326
* Teplice (M), zkr. T	P 6525	Vranov (M)	O 1111
Tišnov (M)	S 4112	* Vrcnlabí (m), zkr. Vl	S 4322
Trhové Sviny (m)	R 5415	Vsetín (M)	S 1331
* Trutnov (M), zkr. Tr	P 5315	* Vysoké Mýto (M), zkr. VM	P 5415
Třebíč (M)	S 4323	* Vyškov (M), zkr. Vy	P 5316
Třeboň (M)	P 5116	Vyšší Brod (M)	O 1111
* Turnov (M), zkr. Tu	S 4323	* Zábřeh (M), zkr. Zh	D 4662
Týn n. Vl. (M)	P 5326	Zbiroh (m)	S 3232
* Uherské Hradiště (M), zkr. UH	D 5454	Zbraslav (m)	S 3232
Uhlířské Janovice (m)	O 1111	Zdounky (m)	O 3211
* Uherský Brod (M), zkr. UB	P 5314	Zlaté Horv (M)	P 5416
Unhošť (M)	O 1111	* Znojmo (M), zkr. Z	P 6426
Uničov (M)	S 4342	Začlěl (m)	S 4213
* Ústí n. L. (M), zkr. ÚL	D 6556	* Žamberk, zkr. Žk	S 4322
Ústí n. O. (M)	D 1561	* Žatec (M), zkr. Ž	P 5325
Úštěk (M)	P 6214	Ždánice (m)	O 1331
Valašské Klobouky (M)	O 2111	Žďár n. S. (M)	S 4222
* Valašské Meziříčí (M), zkr. VaM	S 1231	Železný Brod (M)	O 1111
Varnsdorf (v)	S 4212	Židlochovice (m)	O 3411
Velké Meziříčí (M)	S 5314	Žlutice (M)	O 1311

ZUR ENTWICKLUNG DER VERKEHRS- LAGE DER PRIMÄREN BEZIRKSZENTREN IN DEN BÖHMISCHEN LÄNDERN

Der Beitrag knüpft an einen in dieser Zeitschrift im J. 1971 erschienenen Aufsatz des Verfassers an, der die 21 ehemaligen Verwaltungszentren höherer Ordnung behandelt. Die im Jahre 1850 konstituierten 110 politischen Bezirke (Okres) stellen Verwaltungsgebiete mittlerer und die 300 Gerichtsbezirke Verwaltungsgebiete niederer Ordnung dar. Sie werden hinsichtlich ihrer Verkehrslage im anliegenden tabellarischen Verzeichnis mittels eines vierzifferigen Symbols klassifiziert, in dem die Ziffern die Stufenlage 1 bis 6 der Klassifikation nach der Verkehrslage a) im J. 1840 und b) im J. 1850, c) dem Trend der Verkehrslage im Zeitabschnitt 1840—50 und d) der Existenzdauer des Postverkehrs, ermitteln. (Abkürzungen: D — Eisenbahnstation, P — Poststation, S — Poststation ohne Pferdewechsel oder Briefsammlung, R — Post-Relais; M — Stadt, m — Markt, v — Dorf.)

Die zweite und die vierte Bezugsgrösse (b) und (c) werden in den beiden Abbildungen auch kartographisch, d. h. in ihrer räumlichen Verteilung, ermittelt. In der Abb. 1 konnten aus dem Verkehrsnetz nur die wenigen Eisenbahnstrecken berücksichtigt werden, in der Abb. 2 werden die Poststrecken in 5 Wichtigkeitsstufen gegliedert. Die dreieckigen Signaturen entsprechen dort den Städten, die sich vergebens um eine der beiden Verwaltungsfunktionen bemühten. Die Strecken mit „verkehr nach Bedarf“ entsprechen gewichtsmässig der Hälfte der Strecken mit regulärem Verkehr und diese nur der Hälfte der Eisenbahnstrecken. Definitionen der Stufen 1 bis 6 der ersten Charakteristik rechnet man mit der Anwendbarkeit der Stufenfolge für die nachfolgenden Zeitabschnitte (1890, 1914), doch dabei musste die Disproportionalität der Häufigkeit nach Stufen — die bei einzelnen Stufen in Klammern angeführt wird — in Kauf genommen werden. In den Anmerkungen wird auch noch die Stufenfolge zur Klassifizierung des Standes im Jahre 1840 angeführt. — Die Abkürzungen der Verwaltungszentren mittlerer Ordnung in Abb. 1 sind im tabel. Verzeichnis zu entziffern.