

## **DOPRAVA V ČECHÁCH VE 13.-16. STOLETÍ – nástin**

Ing. Martina Hřibová, PhD.

Pozemní doprava

**Dopravní síť** – obecně se zvýšil počet hraničních přechodů. Vstup do země byl možný hustým pohraničním hvozdem zemskými bránami chráněnými strážnými stanovišti či pomezními hrady. Ochránci hranic měli zvláštní výsady – podléhali přímo králi. (Viz. Spor Chodů vedených Kozinou s Lomikarem) Správní a hospodářská síť společně se směry obchodních dálkových cest se přizpůsobila poloze nových měst s funkcí trhů a právem mílovým. Královská města měla i právo nuceného skladu – povinný výklad. Města se ale musela podílet na zemské povinnosti udržování a oprav cest a mostů ve svém okruhu. Na úhradu těchto plateb dostala oprávnění vybírat mýto. Nežádoucí podoby nabyt systém nucených - privilegovaných cest (po těch se pohybovali cizinci a obchodníci, byly u nich umístěny celnice, strážnice, stanoviště průvodců, napajedla). Šlo o násilné usměrňování provozu jak meziměstského, tak mezinárodního byť by to znamenalo i zbytečnou okliku. Dělo se tak kvůli vybírání cla, mýtného a uplatňování práva nuceného skladu. Místní cesty mohlo používat pouze okolní obyvatelstvo.

**Zemská silnice** – ve 14.st došlo k rozšiřování všech zemských stezek a za Karla IV. se stále více pozornosti věnovalo úpravě a bezpečnosti silnic. Místo pojmu zemské stezky se používá název zemská silnice. Na ochranu proti přepadením bylo již v r. 1361 nařízeno vymýtit obě strany silnice na vzdálenost co by dohodil kamenem obepjatým prsty, od r. 1578 na šířku lesního provazce (32 m). Vodní toky se překračovaly brody a přívozy, mosty výjimečně.

**Dopravní profese** – Vedle kupců, kteří měli vlastní nákladní vozy, existovali i najatí vozatajové na dovoz a vývoz a od 15.st formani (speditéři). Byli odpovědní za řádný provoz a proto jich na delší cesty jezdilo více společně. Každý forman mohl mít 3 vozy. Dalším druhem povozníků byli kárníci – své vozíky s korbami tlačili sami. Dále existovali kolečníci (na kolečku či trakaři), a nosiči. Po Zlaté stezce chodívali přes pohraniční les také krosnáři se solí.

**Počátky pošty** - až do 1.třetiny 16.st obstarávali veškerou dopravu zpráv a úřední korespondenci formani a příležitostní poslové (mniši, studenti, tovaryši, obchodníci), ale i pravidelní poslové pěší i jízdní, které si udržovaly pozemkové vrchnosti, zeměpanské úřady, města, cechy, kláštery nebo velké kupecké domy. Nejrychlejší byli speciální jízdní kuryři, kteří cestou příležitostně měnili koně. Státní pošta s pravidelným střídáním koní a pevně stanovenými stanicemi byla u nás zaváděna od r. 1527. První trať vedla od Vídně do Prahy, z Prahy na Plzeň. Zprvu sloužila pošta výhradně panovníkovi k zajištění písemného styku dvora se zeměpanskými úřady.

**Vozy** – konstrukce se celkově vylehčuje a vozy se dělí na velké, nízké a polovozy. Byly buď dvojkolé nebo čtyřkolé se stejně velkými koly s loukoťovými paprsky. Výrobou vozů se kromě kolářů (kola) zabývají vozáci. Od konce 15.st se používají pro dopravu osob lehké a poměrně rychlé cestovní tzv. kočí nebo kotčí vozy uherského původu tažené 3, později 1-2 koňmi. Původně měly košatinovou korbu buď otevřenou nebo vzadu polokrytou, která pevně spočívala na spodku vozu. Nebyla na závěsech jako u dřívějších vozů, aby nedocházelo k nepravidelným silným výkyvům. Sedadla však byla na korbu připevněna pružně. Vozové korby stále spočívaly na nosných nepohyblivých nápravách kol. Otáčivé přední nápravy začínají pronikat do vozové konstrukce zvolna. Rychlému a snadnému zatáčení vozů napomáhala oj otočná kolem hřbetu jako spojovacího čepu procházejícího rozvorou; oj spojená s vozem pohyblivě se objevuje od 13.st. Ulehčení jízdy i rejdu použitím menších předních kol, která se snadněji vsunula pod korbu při zatáčení. Značně účinný způsob bylo zapřahání tahounů v řadě za sebou. Umožňovala to dvojitá vidlicovitá oj (vidlice), případně dvě postranní oje. První kůň byl zapřažen do vidlice a před ním zapřažen postraňky na konce

vidlice táhl další kůň, někdy se zapřahalo i více koní. Při zapřahání po obou stranách jedné oje se připřahaly další páry na rozporce; zhoršená sjízdnost si nezřídká vyžádala zapřažení i několika spřežení na jeden vůz.

Při cestování osob stále převládala jízda na koních, mezcích, mulách či oslech. Zdá se, že dámské sedlo se u nás objevuje za Karla IV. Osoby neschopné jízdy byly přepravovány v nosítkách nesených buď lidmi nebo připevněných mezi dva koně. Tažná zvířata byla poháněna ostnem, později bičem. Vozkové kráčeli vedle vozu nebo jeli jezdecky na tahounech.

**Saně a vleky** – saně se používaly ve starých dobách celoročně nejen na sněhu. Podoba se zřejmě nelišila od později známé. Ke svážení sena se používalo vláčí (vleků) – dvě dlouhé pružné rovnoběžné tyče připevněné po stranách koňského sedla.

**Jednokolá vozidla** – kolečko (kolo, korba, dvě rukojeti) ze kterého se vyvinul trakař (místo korby byla nakládací plošina z příček).

**Doprava po kolejnicích** – v českých dolech jako jedněch z prvních v Evropě se uplatnila technika dopravy po dřevěných kolejnicích (později pobíjených železnými pásky). V českých a německých dolech se také již od 16.st používá důlních vozíků s železným vodícím kolíkem na spodku, běžícím v mezeře mezi kolejnicemi.

**Ubytování cestujících a hygiena** – v kláštorech a později v hradních palácích na venkově bývaly světnice pro hosty. Pro chudé poutníky to bývaly klášterní špitály, pro vznešené pocestné ložnice poměrně komfortní (topilo se kamny, byly tam postele s peřinami). Zdaleka tak dobře nebyly vybaveny městské či vesnické hospody, kde přespávala většina cestujících. Zde stávaly postele s jednoduchými pelestmi, na nichž spalo nepohodlně několik osob, pokud nepřenocovali na dřevěných lavicích nebo na slámě rozestřené po podlaze. Vznešení cestovatelé se mohli osvěžit koupelí (vodní lázeň v kádi), mytím hlavy, holením. Rituál koupele patřil takřka k povinnostem hostitele, v kláštorech poskytovali koupel i chudákům. Bývalo to motivováno obavami z epidemií. Cestovatelé s sebou obvykle nebrali mnoho šatů na převlečení. Nejnutnější osobní věci nosíval jezdec s sebou v jednoduché kožené tašce (sedlové brašny) nebo ve válcovém sedlovém balení, které pokládal za sebe. Pěšímu pocestnému stačila podobná, o něco menší brašna zavěšená přes rameno nebo ranec na holi. Spával většinou oblečen, spodní prádlo si neměnil.

**Pomůcky cestovatele** – deníky, itinerářové příručky, důležití byli i průvodci, kteří znali krajinu, jazyk a měli na starosti též organizační záležitosti.

Vodní doprava

**Splovňovací úpravy českých toků** – začíná se za Karla IV. Odstraňovaly se některé skalní překážky a písčiny v řečišti. Byla omezována výška jezů.

**Voroplavba** – (pltnictví) se používala hlavně na Slovensku i k přepravě těžebního dříví.

**Plavba loděmi** – od 2.pol 13.st pluly lodě až k ústí Vltavy. Karel IV. dal v Praze stavět loděnice a říční obchodní lodě. Stavbě kýlových lodí a prámů (promy či archy) se v 14.-15.st věnovali odborní tesaři – lodnáři.

**Dunajská plavba** – Bratislava a Komárno byly důležité přístavy nejen obchodní (majitelé se sdružovali do úsekových monopolů, které provozovaly pravidelnou dopravu a staraly se o udržování toku). Byla i vojenská sdružení. Existovalo mnoho typů lodí a vyvinul se nový typ – speciální veslové lodě s plachtami tzv. šajkašské flotily.

**Hydrotechnické a komunikační projekty** – už za Karla IV. se začalo uvažovat o propojení Vltavy a Dunaje kanálem. Na tu dobu to bylo příliš náročné.

Použitá literatura a ilustrace:

Dějiny techniky v Československu, Luboš Nový a kol., ACADEMIA, Praha, 1974

Dějiny hmotné kultury I (1+2), kol. autorů, SPN, Praha, 1985