

THIS ARTICLE WAS WRITEN FOR EDUCATIONAL PURPOSES

DOPRAVA V ZEMÍCH KORUNY ČESKÉ VE 13 - 16. STOLETÍ

Ing. Martina Hřibová, PhD.

Pozemní doprava

Dopravní síť – Zvýšil se 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 nabytý systém nucených - privilegovaných cest, po kterých se pohybovali cizinci a obchodníci, byly u nich umístěny celnice, strážnice, stanoviště průvodců, napajedla. Šlo o násilné usměrňování provozu jak meziměstského, tak mezinárodního i když 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 rozšíření všech zemských stezek a za Karla IV. se stále více pozornosti věnovalo úpravě a bezpečnosti silnic. Místo pojmu zemské stezky se používal název zemské 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, kteří 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 kurýři, 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 vozů byla postupně odlehčována a vozy se dělily na velké, nízké a polovozy. Byly buď dvojkolé nebo čtyřkolé se stejně velkými koly s loukotovými paprsky. Výrobou vozů se kromě kolářů (kola) zabývali vozáci. Od konce 15. st se používaly 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 otevřenou nebo vzadu polokrytou, která pevně spočívala na spodku vozu. Nebyla na závěsech jako u dřívějších vozů, aby nedocházelo k nepravidelným silným výkyvům. Sedadla byla na korbu připevněna pružně. Vozové korby stále spočívaly na nosných nepohyblivých nápravách kol. Otáčivé přední nápravy začínaly 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 objevila od 13. st. Ulehčení jízdy i rejdu napomohlo užití menších předních kol, která se snadněji vsunula pod korbu při zatáčení.

Velmi účinný způsob bylo zapřahání tahounů v řadě za sebou, což umožňovala dvojitá vidlicovitá oje (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 objevilo 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 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 používalo důlních vozíků s železným vodícím kolíkem na spodku, běžícím v mezeře mezi kolejnicemi.

Ubytování cestujících a hygiena – v kláštrech a později v hradních palácích na venkově bývaly světnice pro hosty. Pro chudé poutníky to bývaly klášterní špitály, pro vznešené pocestné ložnice poměrně komfortní, kde se topilo kamny a byly tam postele s peřinami. Ne tak dobře byly 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 kláštrech poskytovali koupel i chudákům, což bývalo motivováno obavami z epidemií. Cestovatelé s sebou obvykle nebrali mnoho šatů na převlečení. Nejnutnější osobní věci nosíval jezdec s sebou v jednoduché 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

Splavňovací úpravy českých toků – začalo za Karla IV., kdy se odstraňovaly 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. 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:

NOVÝ, Luboš. *Dějiny techniky v Československu do konce 18. století*. 1. vyd. Praha: Academia, 1974.

BUCHVALDEK, Miroslav, PETRÁŇ, Josef (ed.). *Dějiny hmotné kultury*. 1. vyd. Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 1985. Učebnice pro vysoké školy (Státní pedagogické nakladatelství).