

JOSEF HŮRSKÝ

OSOBNÍ DOPRAVA NA SLOVENSKU V PRVNÍ POLOVINĚ 19. STOLETÍ

Der ungarische Teil der ehem. Monarchie, dessen Nordwesten die heutige Slowakei bildete, verspätet sich vor dem eigentlichen Anbruch des kapitalistischen Zeitalters ständig auch in der Verkehrserschließung. Der Unterschied zwischen diesem Gebiet einerseits und Böhmen und Mähren andererseits erscheint besonders auffallend im Tempo der Entfaltung des öffentlichen regelmässigen Personenverkehrs. Der Artikel setzt sich mit dieser Tatsache eingehend auseinander und versucht sie durch eine Karte dynamischen Charakters darzustellen.

V historické dopravní geografii je účelné rozlišovat dvě fáze, jednak starší (historicko-dopravní geografii v užším smyslu) a pak údobí nové, z něhož dopravně zeměpisné úvahy a rozborů mají již bezprostřední vztah k hospodářskogeografickým poměrům v přítomné době. Rozmezím mezi nimi je doba výstavby skutečných („umělých“) silnic, jež v českých zemích začala v druhé polovině 18. století, avšak na Slovensku — hlavně pro větší sobeckost a národohospodářskou krátkozrakost šlechtů — až na sklonku první poloviny 19. století. Tato skutečnost vedla autora příspěvku k úsilí, aby v Historickém atlase ČSSR se Slovensko spolu s Moravou uplatňovalo na *tematických* dopravních mapách aspoň již v období kolem r. 1800. (U Čech se mohlo, díky podrobnému výzkumu Fr. Roubíka na poli historie pošt, jít ještě o více než 100 let nazpět.) V tomto „předmechanizačním“ údobí máme pramenné podmínky pro rekonstrukci dopravních poměrů na celém státním území k létům 1804, 1827, 1840 a 1850. (Samotné dopravní směry jsou ovšem obsaženy i v mapách nejstarších údobí.) Protože slovenští zeměpisci museli pro zaneprázdněnost jinými úkoly kreslení slovenské části těchto tematických map odmítnout, bylo třeba, aby se o to autor článku, jako sestavitel západní části republiky, pokusil sám.

Před určením předmětu znázornění a stanovením znázorňovacích metod bylo třeba uvážit *zásadní hlediska*, jež se jen na první pohled zdají zřejmá a jednoznačná. Především bylo nutno zúžit hledisko na veřejnou pravidelnou osobní dopravu, a pak rozhodnout, zda se má přihlížet také k „dopravě v sedle“, která před r. 1850 na Slovensku ještě nad dopravou vozovou převažovala. Protože je však tento způsob charakteristický pro epochy předkapitalistické a protože na Slovensku, stejně jako na Moravě, nemáme zatím pro sledovaný typ dopravy náležité prameny (především jízdní řády), navrhli jsme pro Historický atlas znázornění jezdecké dopravy jen v Čechách, a to podle nejstaršího jízdního řádu, který byl u nás zatím nalezen (z r. 1697).¹

Další upřesnění se týkalo již vozové dopravy samotné. Kromě pravidelné osobní do-

¹ Uvážíme-li fyziologickou mez jízdy na koni, byl tento druh dopravy z hlediska *denního výkonu* překonán teprv zavedením nočních jízd poštovních vozů počátkem 19. století. Průměrný výkon za 24 hodin byl tehdy zhruba u pošt. vozu obyčejného 100 — 200 km, u malevního 150 — 250 km a u rychlíku 200 — 300 km.

pravy existovala totiž *doprava podle potřeby* ve vlastní režii poštmistřů, o níž však nemáme dostatek informací, abychom mohli pomýšlet na mapové znázornění. Snad to bude možné, až naši historici objeví v archivech i pro Slovensko visitační protokoly ústředních úřadů nebo jiný obdobný listinný materiál, z něhož bychom poznali vybavení jednotlivých stanic. (Pro Čechy byl takový visit. protokol nalezen pro rok 1834.) Velký rozdíl byl jistě mezi nížinnou částí země, kde mohli poštmistři v příznivé roční době pronajímat lehké vozy (následníky tradičních „kočí-vozů“), jejichž zařízení nebylo nákladné, kterých však pravděpodobně nebylo možno používat na kamenitých cestách a výmoly v horských oblastech. Je však pravděpodobné, že vozy byly vybaveny jen některé nejdůležitější stanice. Příslušníci vládnoucí třídy (šlechty) cestovali zpravidla ve vlastních „přespolních“ kočárech a najímali jen od stanice ke stanici čerstvé koně. Jinak převažovaly silně cesty služební, zvláště vyššího duchovenstva a úřednictva, kdežto tenká vrstva měšťanstva se na nich účastnila ještě mnohem menší měrou nežli v českých zemích. Toto opoždění společenského vývoje podmiňovalo i *opoždění rozvoje pravidelné osobní dopravy*, jež nabyla nad dopravou podle potřeby v českých zemích převahy již mezi první a druhou čtvrtinou 19. stol., ale na Slovensku patrně až po r. 1850.

Třetí vymezení zpřesnění je nejzávažnější a týká se zcela nové a pro raný kapitalismus velmi typické formy osobní dopravy. Je to osobní doprava provozovaná *soukromými podnikateli*, jejíž síť, rozvíjející se v českých zemích po r. 1827 velmi rychle, síť státní dopravy zčásti doplňovala, ale zčásti se s ní i kryla.² Nedostatek zpráv o této dopravě je největší překážkou na cestě za úplností sítě osobní dopravy. I když se v období 1827 — 1850 vytvořily jen ojediněle trati této dopravy (snad jen v jednom nebo ve dvou případech), měly by při řídkosti sítě na její tvar vliv.

K výstižnému, soubornému a dynamickému znázornění nedávných vývojových fází osobní dopravy užíváme kombinovaných metod (značkových, čárových i plošných) s hodnocením zeměpisné proporcionality stanic apod. Pro poměrně řídké sítě před intenzivním rozvinutím industrializace vystačíme však s jednoduššími tradičními metodami isochor a isochron, doplněnými podle možnosti grafickým vyjádřením frekvence, druhů dopravních prostředků apod. Od uplatnění metody, která by nahradila jeden z obou čárových systémů značkami — čímž by se umožnilo znázornění obojí dosažitelnosti na jednom listě — se upustilo pro nedostatečnost již dříve určeného mapového měřítka (1:4 mil.).

Čtveřice vypracovaných map tvoří tedy souvislou řadu metodicky jednotných znázornění. Vzájemně srovnávat je možno pouze dvojice z let 1804 a 1840 (isochorické mapy s důrazem na strukturu poštovní sítě) a z let 1827 a 1850 (isochronické mapy s důrazem na diferenciaci sítě osobní dopravy). Pro rok 1804 bychom sice mohli kreslit aproximační isochrony, tj. *paraisochrony*, jež by orientačně zvýšili názornost mapy, avšak tento druh isochron považujeme za příliš typický pro období feudalismu (podobně jako jsou *hypotetické* isochrony typické pro starší středověk a starověk), než aby je bylo možno aplikovat ještě v 19. stol.³ Je však nezbytné pracovat s druhým stupněm přesnosti, s isochronami, které jsme nazvali „*rekonstruované*“. U nejstarší tištěné mapy s jednotným znázorněním sítě osobní dopravy a s údaji o příjezdech a odjezdech vozů pro celé naše

² Srov. kartogram sítě soukromých dostavníků v Čechách k r. 1834 v autorově článku z r. 1958 (str. 234). Na území moravskoslezském se tehdy tato doprava již také provozovala a do r. 1854 dosáhl počet jejích tratí (podle Elverta, str. 203) včetně jedné nekoncesované, 21, z čehož 6 pře-stupovalo zemské hranice.

³ V Atlase jsme hypotetické isochrony (tj. pro isochrony kreslené i pro směry, o nichž není spolehlivých historických dokladů, že se tam doprava trvale provozovala) použité i pro období starověká (nejprve W. Götzem r. 1880) neuplatnili. Paraisochron bylo užito v jednom případě. (Zmíněná mapka jezdecké dosažitelnosti v Čechách pro r. 1697.)

státní území, u „influenční mapy“ Fr. Raffelsbergera z r. 1827, máme udány tyto doby jen u nejdůležitějších stanic, zatím co pro většinu stanic je třeba je podle různých momentů, k nimž se ještě vrátíme, rekonstruovat.

Pro nejstarší údobí, které lze při kreslení tematických dopravních map Slovenska zatím uvažovat, je pramenem seznam tratí v *Crusiově* místopisném poštovním lexikonu, prvním podrobném seznamu sídel (včetně malých výsek a mnoha sídel samotových) v jednotném zpracování pro celé státní území. Vyšel postupně v 27 svazcích, z nichž první dva, obsahující české země, byly vydány v r. 1798 a 1799, a svazek devátý s územím Slovenska v r. 1804. Stručná úvaha o perspektivě pravidelné osobní dopravy ve východní polovině tehdejší monarchie nás přesvědčuje o tom, že nemusíme litovat nedostatku údajů o rychlostních poměrech, protože tam síť vozových pošt byla tak *řidká*, že se na slovenském území dotýkala jen Bratislavy. Práví se tam (str. 38), že vozová pošta funguje na hlavním kursu (Viedeň — Pešť) a dále do Karlovice a Zemunu a že „prý bude ještě zřízena trať přes Bratislavu a hornická města“ a pak také mj. „z Košic přes Prešov do Tarnova“. Končí se vyjádřením přání „kž se brzy tyto pověsti potvrdí, kolik by tím veřejná doprava — celý národ získaly!“ (cit. v překl.). Že to byl výhled příliš optimistický, dosvědčil další vývoj, neboť téměř po 50 letech (r. 1850) jezdily poštovní vozy jen na polovině první trati (z Bratislavy do Banské Bystrice), zatím co na druhé trati nebyly vůbec ještě pravidelné vozové spoje. Jako náhradu dostaly Košice, a to před r. 1827, přímé spojení s Peští.

Pro kreslení isochron bylo třeba brát *korekce*, a to především za vertikální členitost (stoupání) a vzdálenost mezi přepřahacími stanicemi, jež mohla u koněspřežné dopravy dosáhnout až 25 %, výjimečně, jako např. u malevního poštovního vozu ve Štiavnickém pohoří, i více. Podobně jsme i u pěší chůze snižovali hodinový výkon až na 3 km/hod. ve vysokohorském terénu.

Isochory se naproti tomu kreslí téměř vždy jen v *kruhové schematizaci*. S ohledem na předem stanovené — poměrně malé — měřítko v Historickém atlase upustili jsme i my od kreslení skutečných isochor podle utváření terénu, sítě cest apod. Ostatně těžiště mapy je v tomto případě, jak již uvedeno, v podrobné diferenciaci poštovní sítě, tak aby ji bylo možno srovnat s poštovní sítí zakreslenou na mapě r. 1840. Staniční dosažitelnost byla proto znázorněna jen v podkresbě, tj. tečkovým rastrem. (Ke grafické stránce problému se vrátíme v souvislosti s dynamickým znázorněním obou typů dosažitelnosti.)

Isochronická mapa pro r. 1827 doložila velmi *nepříznivý stav* Slovenska z hlediska pravidelné osobní dopravy, neboť na jeho území zjišťujeme jedinou samostatnou trať, navíc jde o spoj sezónní, určenou jen pro cesty do lázní. Je to trať poštovního rychlíku („spěchounu“) z Bratislavy přes Trnavu do Piešťan.⁴ Na této trati dlouhé 21,5 mil je čtyřspřežní vůz 7—8 hod., tj. rychlostí 12,5—14,5 km/hod. Další dvě trati zasahovaly sem jen zčásti. Byla to rychlíková spoj z Prahy do Vídně a obyčejná spoj z Košic přes Jager do Pešti. První trať byla pojížděna denně (10 mil za 6—7 hodin, tj. rychlostí 11,5 km/hod.), a to i brancardovým vozem, druhá jen jednou za 14 dní (18 mil za 29 hodin ve směru na Jager a za 34 hodin ve směru opačném, tj. s rychlostí 6,4 km/hod. a 5,7 km/hod.).

Za zčásti „*obchvatovou*“ komunikaci lze pro slovenské území považovat spoj Vídeň — Ráb — Pešť. Na centrální dosažitelnost (s východiskem v Bratislavě) nemá tato trať vzhledem k Dunaji jako k dopravní překážce vliv, avšak při znázorňování dosažitelnosti staniční je třeba ji na dvou místech uvažovat. Předpokládáme, že cestující mohl vystoupit

⁴ „Spěchouny“ jezdily od října 1823 do Vídně a od r. 1838 zprostředkovávaly po více než 10 let spojení Bratislavy se Severní dráhou. Zprvu to bylo do stanice Wagram a v letech 1839—48 do Gänserndorfu. (Srov. o tom v knize Purginově na str. 13 n.)

v Komárně nebo v Nyergesújfalu či Dorogu u Ostřihomě a že na přechod Dunaje potřeboval asi hodinu. Tak soudíme, že Komárno bylo z Bratislavy dosažitelné — s předpokladem použití jízdy na objednávku do Kopčan, kde se přistoupilo do poštovního rychlíku⁵ — za 23 hodin a Štúrovo (s použitím jízdy na objednávku do Ostřihomě) za 31 hodin. Byla to časová vzdálenost přibližně stejně velká jako přímá vzdálenost pěši. Na překročení řeky Moravy v dolním toku počítáme zdržení půlhodinové. Na severozápadním pomezí jsme uvažovali stanice Těšín, Frýdek, Příbor a Nový Jičín. Projevily se v dosažitelnosti staniční, nikoliv však v dosažitelnosti centrální.⁶

Sít osobní dopravy v sousední Moravě měla proti Slovensku *větší náskok* nežli výstavba silnic, neboť již v r. 1827 tam byla tato síť čtyřikrát delší a důležitějších stanic osobní dopravy bylo třikrát více než na Slovensku. Ještě větší náskok měly Čechy, kde síť veřejné osobní dopravy mohla již využít poměrně husté sítě silnic, jejichž délka se v období 1800 — 1850 téměř sedmkrát zvětšila. Kolem r. 1850 byla absolutní délka silnic v Čechách oproti Slovensku více než pětinasobná, k čemuž přispělo hlavně to, že se na Slovensku neuskutečnil plán výstavby 6 silnic, navržený (spolu se 7 dalšími) zvláštní komisí uherského sněmu v r. 1827. Isochora 10 hodin, jež zabírá velkou část (4/5) Slovenska, se na Moravě téměř vůbec již neuplatnila. Při porovnání map k létům 1804 a 1840 zjišťujeme rozšíření jezddecké poštovní sítě na Slovensku zhruba o 1/7.⁷

V desetiletí 1840 — 50 zmenšilo se opoždění Slovenska za českými zeměmi *jen nepatrně*.⁸ Naproti tomu vzrostl uvnitř země velmi silně rozdíl mezi jihozápadní čtvrtinou a ostatními částmi. I když Bratislava na Jihovýchodní (t. „Centrální uherské“) dráze má ještě ráz převážně transitní, je přece již důležitou křižovatkou. Právě dokončovaná trať zapojila Bratislavu s jejími 40 tisíci obyvateli na hlavní evropský směr západ-východ, kdežto napojení přes Marchegg a Gänserndorf zajistilo jí již o dvě léta dříve přístup k hlavnímu směru severojižnímu, od Baltu k Jadranu.

Kromě spojení Bratislavy s Vídní (po otevření železnice ovšem silně zredukovaného, snad na jedinou spoj týdně) existovala na území Slovenska i v r. 1850 nejvýše jedna další spoj *rychlíkových* poštovních vozů, totiž uvedená již lázeňská spoj Bratislava — Piešťany. Významný vliv měla doprava *parolodní* na Dunaji, jež přispívala již od r. 1831 k uherskému dopravnímu centralismu, neboť dosažitelnost Pešti z oblasti Bratislavy a Žitného ostrova se zlepšila více než dvojnásobně. (U Bratislavy samotné z 31 na 14 hod.; po otevření železnice se pak ovšem zlepšila ještě dále, zprvu na 9—11, po r. 1858 na 7—9 a po r. 1863 na 5—7 hod.) Počet stanic parníkové dopravy mezi Bratislavou a

⁵ Později se jezdilo pravidelnou spojí do Hainburgu (jízda trvala z Bratislavy 2 hodiny), kde odbočovala trať poštovního rychlíku na Pešť.

⁶ Před zavedením spoje Uherské Hradiště—Trenčín zabývala na Slovensku i isochora Hranic.

⁷ K 66 poštovním stanicím (kromě 3 sběren) *přibýlo* patrně 10, a to na trati Trnava — Ostřihom stanice Sered, Dolní Jatov, Nové Zámky, Pribeta a Gbelce, na trati Trnava — Holíč (pokračující na Moravu) Trstín a Senica a na trati Trnava — Trenčín stanice Rakovice a Nové Mesto nad Váhom. — K r. 1840 bylo také ustaveno (patrně poprvé) 8 tratí štafetových: Bratislava — Modra, Žabokreky nad Nitrou — Trenčín a odtud dále na Starý Hrozenkov a na Žilinu, dále Žilina — Prievidza — Kremnica, Ružomberok — Tvrdošín s pokračováním na Myslenice, Tvrdošín — Námestovo s pokračováním na Žywiec a Michalovce — Humenné aj. Některé z nich se v dalším desetiletí (1840 — 50) staly *řádnými poselnými tratěmi* (Ban. Bystrica — Brezno, Ružomberok — Tvrdošín — Jordanów aj.).

⁸ V r. 1850 nedosáhlo Slovensko ještě ani v obecné dosažitelnosti stupně jaký měla *Morava již v r. 1827* a dokonce i v absolutní délce tratí byl mezi podstatně menší Moravou a Slovenskem malý rozdíl. — Opoždění celého Zalitavska se ostatně jevilo i v příslušné legislativě. Tak se účinnost zákona z r. 1837, který omezoval rozvoj osobní dopravy soukromých podnikatelů, rozšířila na území Uherska až r. 1857. Nasvědčuje to ovšem skutečnosti, že se tam zmíněný druh dopravy rozvíjel až v padesátých letech.

Ostřihomí byl větší, než bychom čekali. Čtyři z nich však byly na pravém břehu a většínou v místech, kde nebyly přivozy.⁹

Přes všechny zmíněné okolnosti bylo desetiletí 1840—50 pro vývoj osobní dopravy na Slovensku *významným mezníkem*, neboť místo 2 stanic s pravidelnou osobní dopravou na počátku druhé čtvrtiny století, zjišťujeme jich kolem r. 1850 aspoň 40, čímž převládla jak doprava vozová nad jezddeckou, tak pravděpodobně i pravidelná doprava nad příležitostnou, i když to bylo asi ještě jen spíše „zeměpisně“, tj. délkou tratí, nežli „statisticky“, tj. počtem přepravených cestujících.

Mapa k r. 1850 předpokládala jako mapa isochronická *údaje o rychlosti*. Hlavním pramenem nám byl poštovní mapový jízdní řád přiložený k ročníku 1850 „Nařizovacího listu“ (Verordnungsblatt), jakož i jízdní řád železnic a parníků pro r. 1852.¹⁰ Celkově na našem státním území převažují v r. 1850 již tratě s údaji podle jednotlivých stanic, ale je to opět převaha jen těsná. Podíl spojů, pro něž nemáme údaje o jízdních dobách nebo o nichž se v tom směru prameny nápadně rozcházejí, lze odhadnout na čtvrtinu. Uvážíme-li však, že se u většiny dalších tratí udává jen celková délka doby jízdy (např. u měru Uherské Hradiště—Trenčín tam 8 $\frac{1}{4}$ a zpět 7 $\frac{3}{4}$ hod.) a že tedy musíme na jednotlivých úsecích doby jízdy rovněž interpolovat, vzroste zmíněný podíl u českých zemí na téměř polovinu a u Slovenska na více než polovinu. Má tedy isochronická mapa Slovenska k r. 1850 nutně ještě ráz *přechodného typu* mezi isochronickou mapou a rekonstruovanou.

Význačným rysem osobní dopravy na Slovensku v r. 1850 je velká *druhová rozmanitost prostředků dopravy* při poměrně malé hustotě sítě. Zastoupeny jsou téměř všechny tehdejší typy dopravních prostředků, avšak jen výjimečně více než jednou tratí. Kromě dvou tratí poštovních malevních vozů to mohla být nejvyš pravidelná doprava dostavníková, provozovaná soukromými podnikateli. Jak již uvedeno, nemáme o této „nemanželské dceři pošt“, jak bývá obrazně nazývána, zatím žádných dokladů, a proto jsme s ní na mapě zatím nepočítali. Nejspíše bychom ji očekávali jako spoje mezi Trnavou a Trenčínem a snad i mezi Trnavou a Holičí. Nejspolehlivější údaje o vzniku a vývoji této dopravy poskytne zpracovávání registratur župních úřadů, jež udělovaly podnikatelům příslušné koncese. Snad stojí ještě za připomínku, že opoždění Slovenska za Čechami v tomto druhu dopravy bylo asi tak velké (čtvrtstoletí) jako *opoždění Čech za Francií*. Podle Crusia (sv. 9, str. 27) byly ve Francii kolem r. 1800 soukromými dopravci zavedené dostavníky zvané „velocifery“ nejen levnější (s jednotným jízdným 1 frank za 1 míli), ale dokonce i o třetinu rychlejší.

Ostatní druhy osobní dopravy byly na Slovensku do r. 1850 zastoupeny *již jednou tratí*. Průměrné *rychlosti* se pohybovaly tehdy u železnic zhruba kolem 30 km/hod.,¹¹ u parníků kolem 15 km/hod., u koněspřežné železnice a poštovního rychlíku 10—12 km/hod. a

⁹ Těchto stanic bylo, jak zjišťujeme z podrobných ceníků jízdného a přepravného (včetně koní, pian ap.), *pět*. Byly to: Asvány, Ráb, Gönyű, Komárno a Piszke (Süttő). Skutečnými přístavy byly však jen Gönyű (s místní parníkovou dopravou do Rábu) a Komárno. — Jízdné stálo do Asvány 1,90, do Rábu 3,04, do Gönyű 2,40, do Komárna 3, do Piszke 3,20 a do Ostřihomé 4,40 zl.

¹⁰ Byl to t. ř. „Tendlerův jízdní řád“, jehož vydání pro r. 1851 se nám nepodařilo získat. Je však ostatně možné, že tam ještě nebyla uvedena trať Bratislava—Štúrovo, která byla otevřena až v prosinci 1850. — „Nařizovací listy“, jež jsou pro silniční osobní dopravu *nejcennějším* druhem pramenů, mají v letech 1849 a 1850 poněkud odlišný název, protože tehdy přešla správa pošt z kompetence ministerstva financí do kompetence ministerstva obchodu, jímž byly pošty — po zrušení Nejvyšší dvorní správy pošt — řízeny přímo.

¹¹ Jestliže uvádí Palkovič (cit. podle Purginy, str. 38), že v r. 1837 ujel vlak úsek Pešť—Vácov za 50 min., byl to *mimořádný* špičkový výkon (rychlost přes 40 km/hod.) a totéž platí o údaji, že vlak koněspřežné železnice dojel z Bratislavy do Trnavy za 3 hodiny (str. 32), což by odpovídalo rychlosti 16 km/hod.

u malevního poštovního vozu 7 km/hod.¹² Je možné, že se po výstavbě koněspřežné železnice Bratislava—Trnava—Sereď omezil lázeňský poštovní rychlík na úsek Trnava—Piešťany. Jedinou kariolovou spojil byla spoj Banská Štiavnica—Kremnica (se 2 kursy týdně); teprv od příštího roku (1851) byla na slovenské území prodloužena kariolová spoj Těšín—Jablunkov, a to přes Čadcu do Martina. Tento druh dopravy jako typickou formu tř. *poselných jízd* (v pramenech „Botenfahrpost“ na rozdíl od pouhé „Botenpost“) je třeba počítat do sítě osobní dopravy, i když lehké vozidlo (obvykle nekryté a původně dvoukolové) poskytovalo jen jedno až dvě sedadla. Je možné, že právě tento druh vozidla byl nejvíce rozšířeným dopravním prostředkem, jímž disponovaly výše položené poštovní stanice k dopravě podle potřeby. (Oblastní stanice v Bratislavě a v Košicích měly ovšem několik vozů různého typu.)

V desetiletí 1840—50 *přibýlo* na Slovensku aspoň 15 % stanic (včetně sběren), a to na nových tratích většinou jezdeckých, z nichž patrně nejdůležitější bylo prodloužení poštovní spoje z Trenčína do Žiliny (Považská Teplá a Ilava od r. 1850, dále Brezno, Čečeľovce, Kežmarok, Spišská Nová Ves, Stará Lubovňa, Šamorín, Šaštín a Vranov). Někde došlo k *přeložení tras*, jímž se některá města zapojila do poštovní sítě, jako Martin (přeložením stanic z Žabokrek do Košťan a z Nolčova do Turan) nebo Lučenec, který získal dokonce vlastní stanici (místo Haliče). Naopak poklesl z tohoto hlediska poněkud Smolník po přeložení spoje k jihu přes nově zřízenou stanici v Čečeľovcích.¹³

Vyšší formou kartografického znázornění rozvoje dopravy jsou ovšem *znázornění dynamická*. Nejjednodušší je metoda bodových signatur, u nichž se barvou nebo šrafurou značky (úměrné velikosti sídla) udá stupeň dosažitelnosti, ať již obecně (dosažitelnosti komunikace, dosažitelnost staniční) nebo centrální.¹⁴ Druhý způsob je plošný a vyjádří se jím vzrůst nebo úbytek příslušných pásem (zón) dosažitelnosti. Tohoto způsobu bylo také použito u připojené mapky (stupeň hustoty tečkového rastru značí stupeň zlepšení), avšak v daném měřítku při černobílé reprodukci nemohly na ní být znázorněny *všechny* stupně zlepšení obecně dosažitelnosti. Dali jsme přednost spíše relativnímu hledisku a sledovali zlepšení jen tam, kde se dosáhlo příznivější dosažitelnosti stanice nežli 5 hodin chůze, a to s rozlišením 3 stupňů podle toho, zda původně byla: a) více než 15 hod., b) 10—15 hod., c) 5—10 hod. Nemohly být tedy odlišeny plochy, kde se obecná dosažitelnost zlepšila např. z více než 15 hod. na 5—10 hod., i když tento stupeň je rovněž charakteristický pro některé části Slovenska. Platí to především pro severní pomezí, a to vzhledem k novým stanicím na 4 spojích malevních pošt v tehdejší Haliči (z Bílska, Tarnova a Samboru do Sanoku, jakož i z Przemyslu do Dukly, s celkem 13 stanicemi). Ještě mocněji působícím dopravním směrem ležící mimo hranice slovenského území byla

¹² Malevní poštovní vůz vyjžděl z Bratislavy v úterý a v pátek o půlnoci, do Trnavy dorazil v 5,45, do Hlohovce v 9,00, do Nitry ve 12,30, do Levic v 19,45, do Batovců ve 22,30, do Banské Štiavnice ve 3,45 a do Banské Bystrice v 11,30 hod. Potřeboval tedy 33 ½ hodin. Přestávky byly čtvrt hodinové (v Hlohovci a v Batovcích) nebo půlhodinové (v Trnavě a Ban. Štiavnici) a jedna byla hodinová (v Nitre). — Také z Trenčína do Uherského Hradiště se jezdilo dvakrát týdně. Cesta trvala 8 hod. 10 min. — Z Košic do Jageru a Pešti se však jezdilo třikrát týdně a úsek do pohraniční stanice Hidásnémeti byl projet za 2 ½ hod.

¹³ Tyto skutečnosti vyplývají ze srovnání mapy přiložené k I. sv. „Nařizovacích listů“ z let 1849/50 s podrobnou úřední pošt. mapou z r. 1840 (Post- u. Strassenkarte...). *Překládání tratí* se děje převážně do nižších poloh. Platí to o části komunikace mezi kotlinami horní Nitry a středního Váhu (spoj Žabokrek — Ružomberok nevedla již přímo, nýbrž přes Turany a Dol Kubín) i mezi kotlinami Hornádu a Slané (spoj Košice — Rožňava nešla již přes Smolník, nýbrž přes Čečovce a dál patrně údolím Turny).

¹⁴ Srov. aplikaci takových značek pro vývoj obecně dosažitelnosti měst Čech v obdobích 1720—1755 v autorově čl. z r. 1961 (obr. 3).

však Severní dráha, a to úsek Marchegg—Hodonín (5 stanic), jakož i dvě přípoje silniční pravidelné dopravy k ní. Jsou to přípoje Ostrava—Těšín—Jablunkov, a zvláště pak přes hranice přecházející spoj Uherské Hradiště—Trenčín.¹⁵

Na moderní tematické dopravní mapy se však právem klade kromě požadavku dynamičnosti i požadavek *soubornosti*. Mají tedy znázorňovat vývoj za určitou dobu, a to co nejméněstranněji, tj. nikoliv samotnou jednu formu dosažitelnosti (isochorami nebo isochorami, s vyznačením příslušných „diferenčních“ ploch). Protože oba systémy čar, resp. ploch, nelze znázornit společně, je třeba převést jeden z nich na soustavu značek. V referátu na symposiu pro dopravní geografii v Drážďanech v říjnu 1962 autor zdůvodnil, a to i na ukázkách ve velkém (okresním) měřítku, že je vhodnější znázorňovat značkami dosažitelnost centrální.¹⁶ Tento způsob jsme použili i na připojeném znázornění. Je to metoda, kterou jsme neuplatnili v Historickém atlase ČSSR, které však bude patrně použito u tematických dopravních map v chystaném „Velkém analytickém atlase československých dějin“.

Z připojené reprodukce mapy popsaného dynamického typu (orig. kresba v měř. 1:500 000) jsou především zřejmá *území*, kde nedošlo v letech 1827—50 k zlepšení obecné (staniční) dosažitelnosti. Území, v němž zůstala nad 5 hod. chůze, zabírá přes $\frac{3}{4}$ země a tvoří souvislou plochu až na dva ostrovy, a to Malých Karpat spolu s jižní částí Bílých Karpat, jakož i nitra Žitného ostrova. Rozlišili jsme v tomto území dále ještě plochy, v nichž byla dosažitelnost komunikace lepší než 5 hod. a horší než 15 hodin. Podrobnější rozlišení jednotlivých pásem staniční dosažitelnosti je patrné z připojené tabulky.

Přesnější nežli kartometrické je ovšem vyjádření dosažitelnosti *podle rozložení obyvatelstva*. V příslušném údobí jsme však nuceni se omezit na sídla, o nichž jsou potřebné údaje, tj. na sídla s více než 2000 obyvateli. S ohledem na měřítko reprodukce mapy, jsme se pak museli omezit ještě dále, a to na sídla s více než 3000 obyvateli. Je to 61 sídel (měst, městysů a vsí), kde v padesátých letech minulého století žilo zhruba 350 000 obyvatel. Jak velkých podílů se zlepšení obecné dosažitelnosti týkalo, plyne z připojené tabulky:

	I. podle území	II. podle obyvatel
A. zlepšení a) z 5 — 10 hod. na 5 hod.	7,1	6,8
b) z 10 — 15 hod. na 5 hod.	5,8	8,4
c) z více než 15 hod. na 5 hod.	10,5	18,1
B. stagnace d) na 0 — 5 hod.	10,5	30,0
e) na 5 — 15 hod.	54,4	32,7
f) na více než 15 hod.	11,6	3,8

¹⁵ Je pravděpodobné, že vozové spojení k Severní dráze existovalo již tehdy také z Malacek a z Moravského Jána, jež měly s ní každodenní jezdecké spojení. Protože však šlo o dopravu podle potřeby, nikoliv o dopravu — aspoň v úředním smyslu — pravidelnou (regulérní), nemohli jsme k ní při kreslení mapy přihlížet.

¹⁶ Podobně jako diferenční plochy isochorické lze kreslit i diferenční plochy isochronické, avšak výsledný obraz je, a to zvláště po vzhledové, estetické stránce, méně uspokojivý. (Srov. kartogr. ukázky v metodickém příspěvku „Tematické dopravní mapy pro Historický atlas ČSSR“, který uveřejnil čas. Petermanns Geogr. Mitteilungen, roč. 1963, seš. 4.). Tento nepříznivý rys roste s měřítkem.

Obdobně lze vyjádřit dosažitelnost centrální. Z obyvatelstva zmíněné velikostní třídy sídel zjišťujeme zlepšení dosažitelnosti Bratislavy:

- a) o 0 — 50 % u 20,4 % obyvatelstva,
- b) o 50 — 100 % u 44,2 % obyvatelstva,
- c) o 100 — 200 % u 5,1 % obyvatelstva,
- d) o více než 200 % u 16,9 % obyvatelstva.

Nejneprůzračnější dosažitelnost obecná zůstala u Rimavské Soboty (18 hod.) a centrální u Trebišova 63 hod. Nezmeněna zůstala centrální dosažitelnost u 13,2 % obyvatel zmíněné velikostní skupiny sídel.

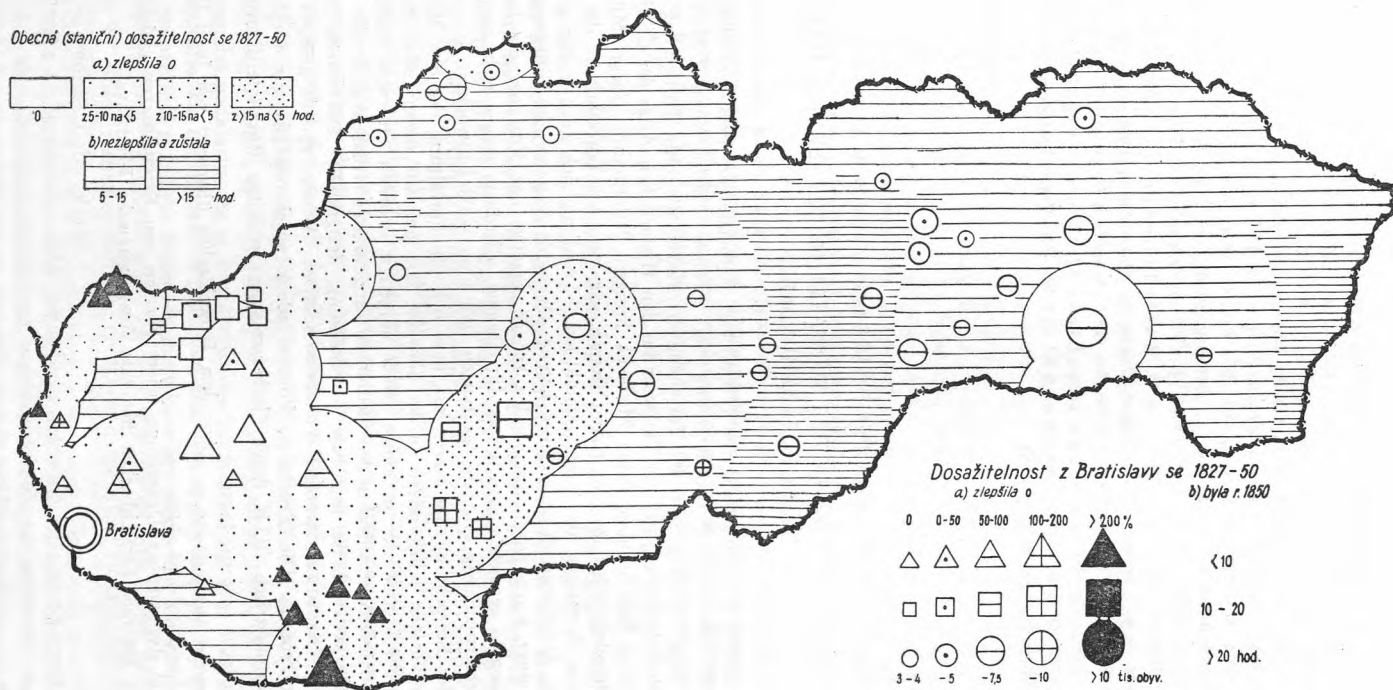
Pro celkovou charakteristiku jsou prakticky nejčastější průměrné hodnoty. Vzhledem k toliko hrubému odlišení stupňů rozvoje obecné dosažitelnosti je i kartometrické určení její *střední hodnoty* hrubé (s možnou odchylkou až $\frac{1}{4}$ hod.): z $10\frac{1}{2}$ hod. na $8\frac{1}{4}$ hodiny. Výpočet střední obecné (staniční) dosažitelnosti podle rozložení obyvatelstva je ovšem v zásadě přesnější, avšak v daném případě, kdy jsme se omezili na 61 největších sídel, je jen velmi přibližný. Došlo se tak k zlepšení z 8 hod. na $5\frac{3}{4}$ hod. Analogické údaje u dosažitelnosti centrální jsou z 52 hod. na 42 hodin a z 34 hod. na $23\frac{1}{2}$ hod.

V mapě se nápadně jeví především výstavba železniční trati Vídeň — Bratislava — Pešť jako úseku centrální uherské železnice — dokončené na samotném konci roku 1850.¹⁷ Plyne z ní také, že mezi rozvíjením sítě silniční osobní dopravy a následně centralizované sítě dopravy železniční je z hlediska Slovenska podstatný rozdíl, který se uplatnil ještě daleko výrazněji nežli v českých zemích. Výstavbou zmíněné dálkové železniční trati se totiž *excentričnost polohy Bratislavy* vůči slovenskému území zvětšila (časová vzdálenost Bratislavy od Vídně byla menší nežli od Biskupic, od Brna menší nežli od Šamorína a od Pešti menší nežli od Nitry) a rozšiřování sítě silniční osobní dopravy, především „magistrály Bratislava—Košice“, jen zčásti vyrovnávalo zmíněný centralizační vliv železnice.

Dialektika tohoto procesu na Slovensku v druhé polovině minulého století a zvláště přízpůsobování se sítě silniční osobní dopravy železnicím, by zasloužily *podrobnějšího zpracování*. Proces přeměny dálkových tratí poštovní osobní dopravy v místní sběrné spoje k významnějším železničním stanicím byl asi obdobný jako na Moravě, kde se dopravní prostředky dislokovaly např. z transversální severojižní poštovní trati z Chrudimi do Brna na místní spoje od železnice do Litomyšle, Poličky, Moravské Třebové, Jevíčka, Boskovic, Lipůvky ap.

V tomto příspěvku jsme si mohli všimnout jen období první poloviny 19. stol., tj. do r. 1850, kterým končí první (počáteční) vývojová etapa mechanizace dopravy na Slovensku (1838 — 50), jež v dalších dvou desetiletích se (podle údajů v knize Purginová, str. 191) sedmkrát zpomalila. Studium tempa rozvoje dopravy v druhé polovině 19. stol. by jistě přispělo k hlubšímu pochopení dosažitelnosti jednotlivých oblastí, a tím patrně i ke zjištění *předpokladů* národotvorné *integrace populační oblasti východoslovenské*, tj. k určení společných i rozdílných rysů s obdobným procesem sjednocení Čech s oblastí moravsko-slezskou.

¹⁷ Od počátku mechanizační epochy naší dopravy je třeba její kartografická i jiná znázornění vázat nikoliv jen k letopočtům, neboť úřední vyhlášky o změnách v síti osobní dopravy vycházely aspoň dvakrát ročně. Proto jsme určili „*rozhodující datum*“ 31. 12. 1850.



Mapa 1. Příklad dynamického znázornění obou typů dosažitelnosti současně. (Dosažitelnost centrální má za východiště Bratislavu.)

1. Crusius Chr., *Topographisches Post-Lexikon aller Ortschaften der k. k. Erbländer*. Wien 1798, 1799, 1804 (sv. 1, 2 a 9). — 2. Elvert Chr., *Geschichte der Verkehrs-Anstalten in Mähren und Oesterreichisch-Schlesien*. Brünn 1855. — 3. Entner Hanuš, *Začiatky železníc na Slovensku*. Praha 1959. — 4. Hůrský J., *Osobní doprava českých zemí před rozvojem industrializace*. Sborník Čs. spol. zeměpis., roč. 63, Praha 1958. — 5. Hůrský J., *Rekonstrukce cestovní dosažitelnosti*. Sborník Čs. spol. zeměpis., roč. 66, Praha 1961. — 6. Post und Straeen-karte der Oesterreichischen Monarchie... herausgegeben von der k. k. Obersten-Hof-Post-Verwaltung... Wien 1840. — 7. Purgina J., *Vývoj železníc na Slovensku od roku 1837 so zreteľom na Bratislavu*. Bratislava 1957. — 8. Raffelsberger Fr., *Reise- und Influenz-karte der Eil-, Post- und Brancard — Wagen-Course in dem österreichischen Kaiserstaate*... (2. vyd.), Wien 1827. — 9. Tandler, *Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsbuch für das Kaisertum Oesterreich*. Wien 1852. — 10. *Verordnungsblatt für Posten, Eisenbahnbetrieb und Telegraphen*. Wien 1849/50. — 11. *Verordnungsblatt für die Verwaltungszweige des oesterreichischen Handelsministeriums*. Wien 1851.

Recenzoval Št. Janšák

Josef Hůrský

DER PERSONENVERKEHR IN DER SLOWAKEI IN DER ERSTEN HÄLFTE DES 19. JAHRHUNDERTS

Der Beitrag behandelt die Entfaltung des öffentlichen regelmässigen Personenverkehrs in den Jahren 1804—1850 mit bes. Berücksichtigung der zweiten Hälfte dieses Zeitabschnittes. Zusammenfassend zeigt das Ergebnis der Forschung die Karte, die eine Fortsetzung der Serie von thematischen Verkehrskarten, die der Verfasser für den Historischen Atlas der ČSSR bearbeitete, darstellt. (Seinen Bericht über deren Methodik bringen Pettermanns Geogr. Mitteilungen, 1963 Heft 4.) Es handelt sich dabei um einen Versuch, wie man den Fortschritt in der zentralen Erreichbarkeit — von Bratislava als Ausgangspunkt aus — und zugleich auch in der allgemeinen (genauer Stations-) Erreichbarkeit ausdrücken könnte. Da beide Systeme der differenzialen Isoflächen nicht auf einer Karte gezeichnet werden können, ersetzte der Verfasser die Isochronenflächen durch Zeichen in geometrischen Formen für einzelne, allerdings wegen nicht ausreichender Unterlagen nur verhältnismässig grössere Siedlungen (mit über 3000 Einwohner).

Man stellt bei der Betrachtung der Karte fest, dass sich die Entfaltung des bez. Verkehrs im zweiten Viertel des vorigen Jahrhunderts in der Slowakei fast nur auf deren südwestlichen Teil begrenzte. Die Durchschnittswerte, in einige Grade aufgeteilt, wurden einerseits kartometrisch, andererseits nach den Einwohnerzahlen in den Siedlungen (angeführter Grössenklasse) der einzelnen Zonen der Erreichbarkeitsverbesserung, bzw. — Stockung, festgestellt. Das zweite Verfahren, sonst mehr präzise, ist hier als ein weniger genaues zu schätzen, da man nur 61 grössere Siedlungen berücksichtigen konnte. Die Ergebnisse können jedoch gegebenenfalls zur vergleichenden Berichtigung der kartometrisch (d. h. durch Flächenmessung) erzielten Resultate dienen.

Aus dem Tschechischen übersetzt von Josef Hůrský

Karte 1. Beispiel dynamischer Darstellung beider Formen von Erreichbarkeit gleichzeitig.
(Die zentrale Erreichbarkeit hat zum Ausgangspunkt Bratislava.)