

DR. FRANT. ROUBIK:

SILNICE V ČECHÁCH A JEJICH VÝVOJ

ŘÍDÍ DR. JOSEF PELIKÁN

NÁKLADEM SPOLEČNOSTI PŘÁTEL STAROŽITNOSTÍ
ČSL. V PRAZE

VYTISKLA STÁTNÍ TISKÁRNA V PRAZE

**V textu v hranatých závorkách vloženo původní
číslování stran**

ÚVODEM.

O celkovém vývoji státních silnic v Čechách nemáme dosud bohužel ani podobné přehledné studie, jakou jest pro Moravu studie d'Elvertova. Otázce starých zemských stezek byla sice již mnohokrát věnována bližší pozornost jak monograficky, tak i v souvislosti s badáním o osídlení pomezního hvozdu (Sláma, Tomek, H. Jireček, Wocel, Feistner, Hallwich, Moschkau, Loserth, Jos. Šimek, Peisker, Domečka, Hraše, Lippert, Tadra, Laube, Šimák, Vacek, Hernleben, W. Friedrich, Tomíček, Teplý, Dobiáš, Blau a j.), ale pozdější vývoj veřejných cest v Čechách zůstal badáním v celku nepovšimnut. A přece se k jeho studiu, zejména pokud jde o velkolepou akci výstavby státních silnic v zemi od poloviny 18. století a zejména v první polovici století 19. zachovalo velmi mnoho pramenů jednak ve spisech pražského gubernia, jednak i v registraturách krajských úřadů, jež vedly jednání o zabezpečení stavebního nákladu t. zv. dobrovolnou konkurencí vrchností a poddaných v okolí projektovaných silnic.

První významný pokus o podrobnější vyličení výstavby státních silnic v Čechách vzešel z úřední potřeby, když bylo nutno brzy po převratu pro pařížskou [s. 4] reparační komisi číselně vyjádřiti finanční podíl státní pokladny bývalého rakousko-uherského státu na výstavbě všech státních silnic v zemi od poloviny 18. století až do převratu. Tuto velikou práci vykonal v l. 1923–1925 archiv ministerstva vnitra republiky Československé, prokázav podrobným studiem původních úředních pramenů nade vší pochybnost, jak celkem nepatrným podílem přispěl rakouský stát k výstavbě dokonalé sítě státních silnic v Čechách, vybudovaných téměř zcela jen pochopením a značnými finančními obětmi vrchností a poddaných příslušných krajů, takže silničnímu fondu, dotovanému kromě toho rovněž jen z prostředků země, zbylo uhraditi pouze nákladnější silniční úseky a větší zděné stavby. Kromě sedmi obsáhlých vyjádření zásadního rázu vypracoval archiv ministerstva vnitra celkem 89 podrobných vyjádření o výstavbě státních silnic v Čechách, čítajících celkem 1426 stran textu a 353 stran příloh. Této práce se větší či menší měrou zúčastnili všichni tehdejší konceptní úředníci archivu, kromě ředitele Dr. Lad. Klicmana, Jos. Bergl, Jos. Dostál, Jar. Kursá, V. Letošník, O. Odložilík, V. Pešák, G. Pirchan, Jar. Prokeš a Fr. Roubík, použivše k ní nejen guberniálních spisů, ale i úředního spisového materiálu z krajských registratur, jež byly při této příležitosti většinou srovnány a zrevidovány (srv. zprávu Dr. Jar. Prokeše o této akci v Čas. Arch. školy XI., str. 185 a ve Sbor. arch. min. vnitra VIII., str. 58).

[s. 5] Velmi cenným pramenem pro poznání vývoje státních silnic v Čechách jest i bohatá sbírka většinou rukopisných silničních map v archivu ministerstva

vnitř, podstatně doplněná zejména v posledních letech a zachycující kartograficky celou výstavbu státních silnic v zemi od poloviny 18. do poloviny 19. století. Tyto silniční mapy vznikly z činnosti pražského gubernia a zejména z úřední agendy pražského silničního ředitelství, jež řídilo od konce 18. století všechny přípravné práce, související se stavbou státních silnic. Mapy, zachycující až na nepatrné výjimky stavební vývoj všech státních silnic v Čechách, jsou již nyní podrobnými inventáři a rejstříky pohodlně přístupny badání a bude mi snad možno zpřístupnit je v dohledné době i tištěným inventářem, doprovázeným podrobnější mapou vývoje státních silnic v Čechách.

Tento stručný přehled vývoje státních silnic v Čechách je tedy prvním pokusem tohoto druhu, jehož napsání mi kromě mého excerptového materiálu umožnilo především laskavé svolení správy archivu ministerstva vnitra k použití výše zmíněných úředních vyjádření. Ke studii bylo možno z technických a finančních příčin připojit jen zcela schematickou mapku státních silnic, zpracovanou podle spisového materiálu a podle starších i novějších oficiálních silničních map. Publikováním tohoto populárního informačního přehledu není ovšem nikterak splněna povinnost české historické vědy vypracovati podrobné [s. 6], dokumentované vylíčení vývoje veřejné komunikace v Čechách od nejstarších dob až do dneška. S tématem úzce souvisí i vývoj poštovní komunikace v zemi, který jsem od poloviny 16. do poloviny 18. století vylíčil ve své studii, otištěné v X. svazku Sborníku archivu ministerstva vnitra (Praha 1937) a který mám v úmyslu vypsati až do poloviny století devatenáctého.

Pokud se týče názvosloví státních silnic, používám v tomto přehledu kromě starší nomenklatury i úředního pojmenování a číslování státních silnic, užívaného až do konce r. 1934 a respektujícího staré silniční trati. V připojeném tabelárním přehledu pak uvádím i nové, ne příliš šťastně volené pojmenování a číslování státních silnic, zavedené od r. 1935, jež jest vyznačeno také v připojené mapce. Tabelární tento přehled pokouší se pro informaci zachytiti souvislost starého, novějšího i nejnovějšího pojmenování a číslování státních silnic a jejich barevného označení, zavedeného od r. 1935.

POVŠECHNÝ VÝVOJ SILNIC V ČECHÁCH.

Až do poloviny 19. století byly (až na několik málo splavných úseků českých řek) jedinou tepnou dálkové osobní i nákladní dopravy silnice, směřující od zemských hranic do středu země k hlavnímu městu Praze nebo protínající zemi spojkami od severu k jihu nebo od západu k východu. Jejich vstup do země byl podmíněn několika průsmyky v pohraničním horstvu a jejich celkový směr, určený povahou terénu a ohledy hospodářskými, vojenskými a správními, přetrval v podstatě všecky časové změny, způsobené vývojem kolonisace a hospodářského života v zemi. K největším změnám ve směru hlavních zemských cest došlo přirozeně po vzniku měst za kolonisace od 13. století, kdy si tato nová obchodní a hospodářská centra vynutila převedení obchodních silnic od starých hradů a jejich tržních podhradí do svých bran. Výhodná poloha Čech na křižovatce střeoevropských obchodních cest od jihu do severních zemí a od západu z Francie a z říše do Slezska, Polska a dále k východu znamenala ovšem podstatné oživení obchodní dopravy, přinášejejíc městům u hlavních [s. 8] silnic vítaný příjem z vybíraného mýta a panovníkovi zisk z výnosu pohraničního cla a ungeltu. (* K porozumění dále uváděným délkám dlužno uvést, že ve vídeňské čili dolnorakouské míře: 1 coul = 2.63 cm, 1 stopa čili střevíc = 0.31608 m, 1 loket = 0.7777 m, 1 sáh = 6 stop = 1.89648 m, 1 poštovní míle = 4000 sáhů = 7.5859 km. — Jeden český loket měřil 0.593 m).

Nejobtížnější byl ovšem v nejstarší době přechod širokým a hustým pohraničním pralesem (nemus, saltus, silva liminaris, magna et finalis silva, hvozď, Waldhwozd, Grenzwald), který ještě v 16. století »jako zeď přísná« chránil kolkolem zemi před vpádem nepřátel. Zákazy jeho mýcení nedovedly však zabrániti jeho postupnému prosvětlování jednak kolonizací, jednak i později zřizováním skláren, hutí a pálením popele, takže již od počátku 16. století slyšíme stesky na nemírné kácení hraničního hvozdu ke škodě bezpečnosti země. Přirozená tato obrana země byla ve staré době svěřena dozoru zvláštních strážců zemských hranic (stráž, Chodové), kteří měli dohlížeti na neporušenost zemské hranice, provázeti (glejtovati) cizí obchodníky úzkými a nebezpečnými zemskými stezkami a dovésti je až k nejbližší celní stanici, aby se nepokusili vyhnouti se celní povinnosti. V případě války měli tito strážcové záseky zemských stezek (succisio, praestructio silvae) brániti nepříteli ve vstupu do země. Do země vedlo hustým hraničním lesem několik zemských

bran, chráněných strážnicemi a později pohraničními [s. 9] hrady (porta terrae, porta provinciae, custodia, munitio in custodia, exitus terrae, introitus silvae, exitus de silva), jako byly na př. Chýnov, Doudleby, Netolice, Prachatice, Březnice, Domažlice, Přimda, Tachov, Žandov, Bílina, Chlumeck, Hostin Hradec, později i Kladsko, Litomyšl, Locket, Most a j. Těmito zemskými branami, v jejichž blízkosti ležely celní stanice, procházely do země staré zemské stezky i pozdější silnice a v novější době užily tohoto příznivého terénu z největší části i železné dráhy, zachovávající tak v celku směr starých zemských cest. Směr cest uvnitř země, chráněný systémem hradišť, postavených podél hlavních obchodních tratí (Hradiště, Hradištko, Hrádek, Stráž, Warte a pod.), byl určován motivy teritoriálními, obchodními a vojenskými a zachoval se proto v celku podnes ve směru hlavních státních silnic, ovšem s menšími odchylkami, způsobenými hospodářskými a správními změnami v zemi. Staré zemské stezky (semitae, viae, Steige, Saumwege), po nichž byly přes hranice dopravovány náklady zprvu jen na zádech, později pak soumary (somarii, equi honusti, qui dicuntur Saumer) a teprve v pozdější době vozy (currus, vectura, vehiculum, biga), byly úzké průseky hraničním lesem (angustae semitarum fauces, nimis artae semitae), postačující sotva pro jednoho až dva soumary a volící zpravidla vyšší, sušší polohu, vyhýbající se četným bažinám a močidlům přes něž byly kladeny haťové přechody (Prügelwege), haťové můstky (pons virgis factus) [s. 10] a tesaná břevna (mostěnice), jež bylo ovšem nutno častěji obnovovati. Potoky a řeky byly překlenovány dřevěnými mosty nebo překračovány mělkými brody (vadum, Furth) a přívozy. Nejistota těchto cest nutila proto k výše zmíněnému průvodu osob cesty znalých, zvláště když bylo potřebí zabraňovati obchodníkům v pokusech obcházení postranními stezkami (Schleichwege) nepříjemnou celní povinnost. Přes to však byl přechod tímto tmavým, nehostinným hraničním lesem velmi obtížný, jak svědčí stesky cizích obchodníků tudy procházejících na »nevyslovitelnou obtížnost« těchto stezek (ineffabilis itineris difficultas). Zvláště za nepříznivého počasí v deštích, sněhu a povodních byl přechod těmito stezkami takřka nemožný.

O směru starých zemských stezek jsme zpraveni jen velmi nedostatečně z nečetných zmínek kronik a listin a ani pokusy zjišťovati v terénu trať starých stezek nemohou dnes již přinést jistoty o jejich přesném směru. Ze starých stezek nejznámější jest stará solní stezka Prachatická, zvaná také Zlatá (aurea semita), doložená již koncem 11. století, po níž se šlo od bavorské hranice do Prachatic dva a půl dne. Vedla z Pasova přes Freiung na České Žleby, kde se nocovalo, a na Volary, odkud se soumaři ubírali po druhém noclehu do Prachatic a dále přes Netolice, Vodňany, Protivín a Písek ku Praze. Z Pasova vyústovala

i stará stezka Vintířova (Hartmanická, Březnická), doložená již v první polovici 11. století, [s. 11] jdoucí z údolí Černé Řezny do údolí Otavy, z Rinnachu přes Zwiesel na Hartmanice a Sušici. Celní stanice tu byla ve staré Březnici, později v Harmanicích. Kromě této stezky vedly z Pasova přes hranici i některé podružnější stezky jiné, jejichž počet se časem, jako tomu bylo i jinde zejména od doby kolonisace, ještě rozmnožil.

Z bavorského Řezna, s nímž měly Čechy kromě Pasova velmi staré obchodní i kulturní styky, vedly do Čech dvě důležité a staré zemské stezky Domažlické. Jedna z nich, starší, doložená již počátkem 9. století, šla z Řezna přes Koubu a Brod nad Lesy (Furth im Walde) na Všeruby, Brůdek (staré Zdemily), Kdyni a chodskou Stráž do Domažlic, kde jest již koncem 10. stol. doložena celní stanice a odkud pak směřovala stezka k Plzni. Druhá, sice méně schůdná, ale pro svou kratší trať více vyhledávaná stezka šla z Řezna podle Náby přes Mnichov nad Lesy (Waldmünchen), Kleneč a Draženov rovněž do Domažlic, kde se spojila se stezkou předešlou. Také v tomto úseku zemské hranice docházelo časem ke zřizování jiných postranních, t. zv. travných stezek, užívaných nejen domácím obyvatelstvem, ale i cizími obchodníky, chtějícími se vyhnouti celní povinnosti v Domažlicích. Od počátku 14. století jest pak doložena cesta, vedoucí z Domažlic přes Horšovský Týn a Kladruby do Stříbra. Směr Domažlické stezky přes Draženov a Kleneč zůstal zachován i později v trati důležité státní silnice Bavorské. [s. 12]

Přimdkým průsmykem, chráněným od první poloviny 12. století hradem Přimdou a hraniční stráží z místního lidu, vstupovala do Čech stezka, vedoucí z Norimberka přes Leuchtenburg a Waidhaus na Přimdu, Stráž a Stříbro a dále k Plzni, odkud přes Rokycany, Žebrák a Beroun směřovala ku Praze. Současně s Přimdou vznikl i pomezní hrad tachovský, chránící stezku, vedoucí rovněž z Norimberka přes Neustadt nad Nábou a Tachov k Teplé (zemská brána) a odtud přes Manětín a Kralovice ku Praze. Pro spojení Čech se západem, s říší a Francií, velmi důležitá byla cesta Chebská, jdoucí z Naaburgu vzhůru po řece Nábě, asi přes pozdější klášter Waldsaský k Chebu a dále přes Žandov a nynější Kynžvart, kde byla zemská brána a pohraniční stráž. Od severu, z Halle přes Erfurt a Plavno směřovala do Čech stezka Osecká (Erfurtská, Sedlecká) jdoucí směrem na pozdější Kraslice a Sedlec k Ohři, k starému brodu Radovanovu (Rodisfurt), odkud jako cesta »Královská« vedla přes pozdější Rakovník ku Praze. Z Halle přes Lipsko, Saskou Kamenici a Marienburg šla cesta Kralupská, vedoucí přes celní stanici v Něm. Kralupech k Ohři na cestu Mostskou, přes pozdější Chomutov a Postoloprty, tedy celkem směrem pozdější Lipské silnice. Mostská, jinak i Kopistská stezka, doložená teprve počátkem 13. století, ale

původem jistě značně starší, vedla z německého Merseburku, ze starého Srbska, přes Zavidov a Boršensštejn na Kopisty a Hněvin Most a dále přes Louny [s. 13] a Slaný ku Praze, tedy směrem pozdější Bavorskoské a Lipské silnice. Touto cestou ubíral se do Čech ti), v 10. století arabský obchodník Ibrahim, jenž nám zachoval nejstarší zprávu o obchodním významu města Prahy. »Veliká cesta« (magna via), vedoucí ze Sedlce přes Radovanův Brod, Žatec, Louny, Slaný a Únětice ku Praze, spojovala výše zmíněné stezky, vedoucí z Míšně do Čech.

Jednou z nejstarších zemských stezek byla stezka Chlumecká čili Srbská, vstupující do Čech ze starého Srbska a pozdější Míšně přes Perno Naklérovským průsmykem přes pozdější Petrovice k celní stanici v Chlumci, doložené již r. 993, a odtud pak jdoucí směrem pozdější Teplické silnice přes Lovosice, Budyni, Velvary, Levý Hradec a Úholice do Prahy. Široký hraniční les mezi Čechami a Lužicí byl kolonizován poměrně značně pozdě, a proto také máme ze starší doby velmi málo zpráv o spojení z Čech do Záhošťska (Žitavska). Ve 14. století, kdy se objevují podrobnější zprávy, vedla cesta Záhošťská z Míšně přes Kamenec, Budyšín a Lubiji do Žitavy, kde byla celní stanice a odtud pak dále přes Německé Jablonné (kde byla asi zemská brána) na Mimoň, Bělou, Mladou Boleslav a Brandýs ku Praze. Vedle ní byla tu asi i stezka Milevská čili Nisská, v pramenech však nedoložená, vedoucí asi od Hrádku u Žitavy přes Vratislavice, Hodkovice (Liebenau) a Ohrazenice do Turnova a odtud pak dále ku Praze. Stezka Semilská čili Krkonošská šla až do Nymburka [s. 14] shodně se stezkou Kladsko-Polskou, od Nymburka pak směřovala přes Mladou Boleslav, Kněžmost a Mnichovo Hradiště k severu. O směr zemských cest z Lužice došlo již ve 14. století k prudkým sporům mezi městy Zhořelcem a Žitavou. Šlo o výnosné právo nuceného skladu (Stappelrecht), v němž se Žitava cítila ohrožena novou zemskou cestou, vedoucí ze Zhořelce přes Frýdlant a Liberec. Na nátlak Žitavy byla tato nová cesta sice již ve 14. století zakázána, ale udržela se přes to i dále a nabyla později značného významu. Jako na jiných stranách země, tak také na severní hranici udržel se v tratích pozdějších státních silnic v podstatě směr někdejších starých zemských stezek a také novější spojení železniční volilo z velké části směr tohoto příznivého terénu.

Nejméně starších zpráv o komunikaci máme z úseku Krkonoš, kde jen stará pomístná jména dávají snad tušiti stopy staré zemské stezky, vedoucí asi směrem pozdější Slezské čili Trutnovské silnice z Landshutu přes nynější Königshan na Trutnov, Hostin Hradec, (pozdější Hostinné), Novou Paku a Úlibice na Jaroměř a Králové Hradec. Známější byla východnější stará zemská stezka Kladská čili Polská (Náchodská), směřující z Krakova a Vratislavi od starého hradu Brda (Wartha) v Kladsku a přes pozdější hrad Kladsko k zemské bráně u Náchoda,

odkud šla směrem pozdější Kladské čili Hradecké silnice přes Jaroměř, Králové Hradec, Chlumec nad [s. 15] Cidl., Libici, Poděbrady a Sadskou do Prahy, odkud pak byla jejím pokračováním cestou do říše zmíněná již cesta přes Přimdu. Z Moravy, z Brna a Olomouce vstupovala do Čech známá stezka Trstenická, vedoucí z Brna podél pravého břehu řeky Svitavy ke Svitávce, kde byl most a celnice, a odtud pokračovala dále k pozdější Poličce a k Hrutovským polím, kde byla česká celnice, a dále k Litomyšli, Vys. Mýtu, Vraclavi, Chrudimi, Kouřimi a přes Český Brod do Prahy, tedy asi směrem pozdějších silnic Moravskosaské, Chrudimské a Vídeňské. Jižněji vedla do Čech z Brněnska méně významná stezka Liběčská (via Lubetina), směřující asi od Velkého Meziříčí přes moravský Žďár k Libici (kde byla stráž) a Čáslavi, tedy asi směrem pozdější státní silnice Brněnské čili žďárské. Velmi starým spojením mezi Rakousy, Moravou a Čechami byla málo schůdná a velmi úzká stezka Haberská, doložená již na počátku 12. století a vedoucí od hradu Čáslavě přes starou celní stanici v Habrech k pozdějšímu Německému Brodu a přes nynější Štoky do Jihlavy a dále do Moravy ke Znojmu — šla tedy celkem směrem pozdější státní silnice Vídeňské. Z Čáslavi vedlo pak od ní asi spojení přes Sadskou a Nymburk do Záhošťska a dále k severu. V Habrech ústila sem i zmíněná již stezka z Brna újezdem Libickým, doložená již v první polovině 12. stol. Od Jihlavy vedla pak i stará cesta k Želivu újezdem Svataviným k pozdějším Čechticím a Benešovu, doložená již v druhé polovici 12. století, tedy [s. 16] pozdější státní silnice Benešovsko-Jihlavská, dříve Nová Vídeňská. Již počátkem 13. století vedla tímto krajem i cesta Humpolecká, ubírající se v podstatě směrem pozdější silnice z Humpolce do Jihlavy. Spojení Čech s Rakousy umožňovaly tři hlavní zemské stezky. Stezka Rakouská vedla od hradu Rakous (Raabs) na Dyji přes pozdější Slavonice a Staré Město k Landštejnu a Pomezí (Markel), kde byla pravděpodobně zemská brána, a odtud směřovala dále přes Stráž a Hatín, Klenovou a Samosoly k Dírné a dále přes Chýnov k Táboru a přes Soběslav k Písku. Jižněji vstupovala do Čech z Rakous stezka Vitorazská čili Česká, ústící v zemské bráně pravděpodobně u pozdějších Nových Hradů a postupující z rakouské Světlé a Vitorazska přes Nové Hradky, Trhové Sviny a Doudleby k Veselí a odtud přes Soběslav k Sezimovu Ústí a Hradišti hory Tábor, odkud pak pokračovala směrem pozdější Linecké silnice přes Nespeky ku Praze. Již ve 13. století byla tato stará zemská stezka spíše jen vozovou cestou a později pozbyla většího významu vznikem jiných, výhodněji jdoucích cest. Velmi stará, již počátkem 10. století doložená byla stezka Linecká, sloužící především dopravě soli a ovcí z Rakous do Čech. Šla z Lince na Cáhlov (Freistadt) a Kaltenbrunn k Vyššímu Brodu, Mýtu (Mauthof, jižně od Rožmberka) a dále

po pravém břehu Vltavy k Č. Krumlovu a Netolicím, kde se pak připojovala na výše zmíněnou Zlatou stezku. Koncem 12. století se o ní mluví již jako o stezce [s. 17] bývalé. Tehdy již byla tu vedle ní užívanější stezka vedoucí od Helfenberku k Vyššímu Brodu a u Frimburka přes Vltavu na starou stezku. V pozdější době vznikla asi třetí stezka, směřující od Cáhlova přes dnešní Horní Dvořiště a Kaplice, tedy směrem nynější státní silnice Linecké. Také v této krajině vznikaly ovšem přes zemskou hranici i jiné postranní stezky, sloužící jednak domácímu obyvatelstvu pro kratší spojení s Rakousy, jednak i obchodníkům k podloudné dopravě zboží mimo předepsané celní nice.

Osídlením značné části pohraničního hvozdu zejména od druhé poloviny 13. století a vznikem nových hospodářských a obchodních středisk v městech, jež převzala funkci někdejších tržišť u starých hradů, nastala nutnost pozměnití podle nových potřeb i směr někdejších zemských stezek a přizpůsobití jej nové správní a hospodářské síti, dané polohou nových městských obcí. Zejména královská města získala brzy od panovníka právo nuceného skladu do země dováženého zboží a mýtní oprávnění a snažila se proto svést do svých bran důležitější zemské cesty z okolí. Zmenšením šířky neosídleného pomezního lesa a jeho postupujícím mýcením, jakož i vzrůstem zahraničního obchodu zejména v klidné a šťastné době vlády Karla IV. nastala nutnost rozšířití úzké zemské stezky, pokud se tak nestalo již dříve, a postaratí se nejen o jejich řádné vybudování, ale i o ochranu jejich bezpečnosti před útoky zemských [s. 18] škůdců. Všecky tyto změny způsobily, že ve 14. století mizí již označení »zemská stezka« a vznikají nové veřejné silnice, širší a lépe upravené, spojující významnější města v zemi a směřující ovšem především k správnímu, obchodnímu, hospodářskému i kulturnímu centru v zemi, k hlavnímu městu Praze, jež byla zejména v Karlově době cílem velmi četných cestujících z německé říše i z ostatních zemí střední Evropy, zejména ovšem obchodníků. Také o změnách, jež nastaly v této době ve směru zemských cest, máme bohužel velmi málo spolehlivějších a podrobnějších zpráv — v celku však možno soudit, že právě ve 14. století vzniká v podstatě silniční síť v zemi, jak ji známe ze 16. století. Nastoupení Habsburků na český trůn r. 1526 přineslo jen nutnost položití zvláštní důraz na dobré silniční spojení Čech a Prahy se sídlem nového panovníka ve Vídni a v Linci a pozměnití s tohoto hlediska poněkud podle potřeby také směr dosavadních silnic v zemi. V podstatě však síť veřejných silnic v zemi, jak ji vytvořily hospodářské a správní potřeby od 14. století, zůstává nadále základem dalšího vývoje silniční sítě v Čechách až do její nové výstavby od druhé polovice 18. století. V rámci našeho tematu můžeme si tu blíže povšimnouti jen veřejných, »hostinných« cest, určených dopravě cizozemského

zboží do země a vývozu domácího zboží do ciziny, a ponechat stranou cesty trhovské, sloužící potřebám domácího obchodu mezi městy uvnitř země. [s. 19] Až do druhé poloviny 18. století musíme si zemské silnice (via publica, via foralis, strata, Straße, Landstraße, Hauptstraße, Commerzialstraße) představovati jako zvláště neupravené širší či užší cesty, rozjezděné četnými povozy, bez, pevného základu, opatřené ve vlhčích končinách jen haťovým podkladem, rychle se kazícím a nedbale obnovovaným. Silnice se vinuly krajinou podle vlastností terénu často klikatě vozovkou buď velmi široce rozjezděnou či zase někdy tak úzkou, že se dva vozy mohly sotva vyhnouti. Na jeden čtvereční sáh haťového podkladu bylo potřebí koncem 18. století 12 běžných sáhů šesticoulového dřeva, jež vydrželo ve vlhké zemi sotva 3–4 roky. Od sousedních polí byla silnice až do konce 18. století oddělena jen nízkými násypy prsti, zpravidla bez jakéhokoli odpadu, takže za vlhkého počasí stála celá vozovka stále ve vodě — teprve od počátku 19. stol. byly i u vedlejších silnic pravidelněji zřizovány postranní příkopy k odpadu dešťové vody. Udržování všech veřejných silnic v zemi bylo až do konce 18. století povinností příslušných vrchností, jimž bylo na úhradu potřebných udržovacích výloh povoleno vybírání mýta v obvodu jejich teritoria, kdežto panovník se spokojoval vybíráním cla z dováženého zboží. Oprava cest a mostů (reparatio viarum) náležela od nejstarších dob k »zemské povinnosti« vrchností a poddaných, pro něž byla ovšem nemalým zatížením. Proto také již od 16. století neustávají stesky na velmi špatný stav silnic v zemi, a [s. 20] jak česká komora, tak i zemský sněm neustále bez výsledku vybízí vrchnosti k plnění této povinnosti a k důkladnější opravě těchto zvratlivých, šlakovitých, vejvratných, zarostlých, zabahněných a temenišťovatých silnic s bezednými úvozy, v nichž jezdit bylo životu lidí i koní nebezpečné. Zvláště v deštivých dobách bylo některými silničními úseky takřka nemožné projížděti, takže se formané vyhýbali některým špatným silnicím, volíce k jízdě třeba postranní a delší, ale lépe udržované silnice. Někdy bylo ovšem toto vyhýbání se hlavní silnici podporováno i snahou vyhnouti se celní povinnosti. V takovýchto případech zřizování nových nebývalých silnic vrchnostmi, chtivými nových mýt, bylo znovu a znovu přísně zakazováno a nařizováno jejich »zametání, zhájení a zarážení«. Aby se předešlo výmluvám formanů na neznalost směru hlavních silnic (zvláště židovští obchodníci se s oblibou vyhýbali celním stanicím), byly od počátku 18. století stavěny na hlavní i vedlejší silnice ukazatele směru, výstrahy a šraňky, označující trati hlavních komerciálních silnic, předepsaných pro dopravu zahraničních nákladů (Zwangsstraßen). Když pak byl r. 1756 publikován soupis těchto povinných silnic, byl přísně obnoven zákaz používání vedlejších silnic pod trestem

konfiskace potahu i povozu s celým nákladem. Všecky tyto rozkazy a zákazy mýjely se, zejména ve starší době, zpravidla s výsledkem. Přes všechna usnesení zemského sněmu, publikovaná od 16. století [s. 21] takřka pravidelně v sněmovních artykulech, neustávají stesky na špatný stav »zlých a vybitých« zemských silnic, na jejich malou šířku, způsobenou odoráváním sousedních rolí, na bezedné louže a bláto, v němž bylo zvláště ve vlhkých končinách nutno zapřáhati do vozu 12-20 koní, bylo-li potřebí vytáhnouti vůz, zapadlý do blátivých jam. Jedině před nastávající cestou císaře do země podařilo se někdy přiměti příslušné vrchnosti k jakés takés opravě hlavní zemské silnice, po níž se ubíral četný císařský průvod o několika desítkách vozů.

Jinou obtíží silniční dopravy byla malá trvanlivost dřevěných mostů, umožňujících kromě brodů a přívozů přechod přes vodní toky. Po povodních byla jízda přes rozvodněné brody a přívozy (na př. v Berouně a jinde i na hlavních silnicích) po řadu dní znemožněna a slabé dřevěné a šindelovou střechou kryté mosty, stržené a odplavené zpravidla při každém odchodu ledu nebo při větší povodni, bylo potřebí takřka rok co rok opravovati, při čemž bylo potřebí často několika úředních urgencí, než se příslušná vrchnost odhodlala stržený most opravit a obnovit tak přerušenu dopravu. Kamenné mosty, doložené v Čechách již od 13. století (v Praze, Písku, Roudnici a j.) byly v celku jen řídkou výjimkou, a tak teprve od první poloviny 19. století, kdy se začínají stavěti tehdy velmi oblíbené mosty řetězové a později železné, nabývají mostní stavby větší trvanlivosti a pevnosti. [s. 22] Těžké formanské vozy, vysoko naložené zbožím, lákaly přirozeně odedávna různé lotry, zhoubce zemské a loupežníky k přepadávání formanů a jiných cestujících na silnicích, zvláště uprostřed hlubokých lesů, jimiž se některé silnice vinuly. Nedostatečná výkonná moc zeměpanských i vrchnostenských úřadů nestačila zpravidla na polapení těchto obávaných silničních lupičů, »lidu poběžného a lehkovážného«, jenž se rozmnožil na silnicích zvláště po třicetileté válce, kdy propuštění vojáci hledali v této činnosti snadný zisk (Petrovští r. 1649 a jiné tlupy — zvláště smutně pověstný byl les Fidrholec u Prahy). Bylo sice někdy proti nim použito i vojenské moci, jako na př. r. 1649, ale ani tento způsob nemohl radikálně vykořeniti toto zlo, ohrožující do značné míry bezpečnost a dobrou pověst českých silnic. Jako ochrany proti nenadálým přepadením na silnicích bylo již od 14. století používáno vysekávání lesů a houštin po obou stranách silnic, jímž se mělo dosáhnouti volného výhledu a znemožniti úkryt cíhajícími lapkům. Tak již r. 1361 bylo příslušným vrchnostem nařízeno vyklestiti podél silnic křoviny a lesy tak daleko, co by dohodil kamenem, obepjatým prsty, r. 1578 jest nařízeno vymýtit obě strany silnice do šířky jednoho lesního provazce (asi 32 m) a od

první poloviny 17. století opakují se, často ovšem bez výsledku, rozkazy vykáceti po obou stranách silnic stromy a keře do vzdálenosti, »jak dalece by ranou z pistole dosáhnouti aneb vůz se šesti koňmi volně obrátiti se mohl«. [s. 23] Ale i potom opakují se stále stesky na neplnění těchto rozkazů a také nařízené hlídání silnic poddanými a jímání lapků nebylo zpravidla prováděno. Když pak došlo zejména v první polovici 19. století, jak bude dál líčeno, k systematické výstavbě umělých silnic, byly jejich okraje osazovány stromovím, většinou ovocným, jednak ke zpevnění základů, jednak také pro stín a především ovšem také pro plynoucí z toho hospodářský užitek. Dne 17. července 1828 vydalo gubernium nařízení o vysazování tohoto stromoví spolu s poučením, jak stromy sázeti, a v několika příštích letech došlo tak k vysazení několika set tisíc stromů podél nově vystavěných státních i vedlejších silnic, při čemž se zvláště vyznamenat vrchní jindřichohradeckého panství Frant. Mündel. Za jediný rok 1831 bylo na př. vysazeno 56.623 stromů, takže r. 1832 bylo na 1,595,916 sázích hotových státních silnic v Čechách celkem 544.014 stromů, při čemž jich podle předběžného rozvržení chybělo na zmíněnou délku silnic ještě 224.063 — byl tedy počítán jeden strom asi na dva sáhy silnice. V osazovací akci se pokračovalo i v následujících letech. Poddaní neměli pro záslužný tento počin dosti zájmu, pokládajíce nucené sázení stromů za břemeno a vysazovali proto ovocné stromy jen nedbale a většinou velmi špatné kvality. Osazovací akce, podporovaná zejména nejvyšším purkrabím hr. Chotkem, přinesla však přesto zejména zásluhou některých osvěcenějších vrchnostenských úředníků bohaté ovoce a zůstala trvalým [s. 24] ziskem této pro vývoj státních silnic v Čechách tak důležité doby.

Silnice, ponechané jen péči příslušných vrchností, jež věnovaly více pozornosti vybírání mýt než vlastnímu jejich účelu, totiž opravě cest, pustly proto stále více. Občasné nouzové opravy, prováděné většinou prostým násypem šterku, zasypáváním výmolů, kladením dřevěných klad (Schwellen) a někdy i zřizováním postranních příkopů k odpadu dešťové vody, nemohly postačiti zejména na více frekventovaných tratích, a nedostatečný dozor krajských úřadů, jež měly již od druhé poloviny 17. století čtyřikrát ročně podávati místodržícím zprávy o stavu silnic v kraji, nedovedly přinést nápravu, zejména pro nedostatek výkonné moci a donucovacích prostředků proti nedbalým vrchnostem. Poněkud lépe bylo postaráno o dohled nad stavem silnic teprve od druhé poloviny 18. století, kdy bylo na př. r. 1762 uloženo vesnickým rychtářům, aby týdně prohlíželi silnice a aby zjištěné nedostatky pod dohledem příslušných vrchnostenských úřadů ihned napravili. Ani tento zlepšený dohled nemohl však přinést trvalejší nápravy smutných poměrů na hlavních silnicích v zemi, jejichž

stav byl již tehdy příliš špatný, než aby mohl býti trvaleji zlepšen jen nákladem příslušných vrchností a poddaných. Teprve když došlo, jak uvidíme dále, od počátku 19. století k systematické výstavbě umělých státních silnic, bylo pak spíše možno dosáhnouti účinnějšího dozoru na jejich stav prostřednictvím krajských [s. 25] úřadů, poštmistřů, bankálních úředníků a cestujících guberniálních radů, jimž bylo již na samém počátku 19. století uloženo všímati si pravidelně i při každé zvláštní příležitosti stavu státních silnic a hlásiti jejich shledané nedostatky guberniu.

Zejména na hlavních obchodních silnicích, spojujících zemi se zahraničními průmyslovými městy, Lipskem, Norimberkem, Řeznem, Pasovem, Vídní, Vratislaví a jinými ještě vzdálenějšími, panoval zpravidla živý ruch. Kromě venkovských povozů z okolí a šlechtických kočárů projížděli tudy soukromí jízdní poslové a vojenští a úřední kurýři. Od r. 1527 bylo zavedeno aspoň na hlavních silnicích k Vídni, Linci a Řeznu poštovní spojení, sloužící nejprve výhradně jen potřebám krále a spojení Prahy s jeho dočasným sídlem, a teprve později, v 17. století, došlo postupně ke zřízení trvalého poštovního spojení aspoň s hlavními sousedními městy, Norimberkem, Lipskem, Drážďany a Vratislaví. Hojnější a účelnější rozvětvení poštovní sítě v zemi přinesla teprve druhá polovina 18. století, jež kladla již větší váhu na obchodní stránku poštovního spojení a zdokonalila také osobní dopravu zavedením diligencí a častějším pravidelným spojením s cizinou. Od první poloviny 19. století vešly v oblibu i pohodlnější dostavníky (Stellwagen) soukromých podnikatelů a poštmistřů, spojující Prahu s četnými městy v kraji. Vlastním pánem silnice byl ovšem forman se svým těžkým a vysoko naloženým nákladním vozem, krytým [s. 26] plachtou (šperlochem), taženým zpravidla dvěma i více páry těžkých koní a provázeným hlídacím psem. Formané (landkočí, Landkutscher), organisovaní již od 16. století ve zvláštním cechu, vyjížděli s obchodním zbožím často daleko za hranice země, vracejíce se mnohdy teprve po několika měsících. Také státní poště byli formané často nemilými konkurenty, jsouce, zpravidla bez úspěchu, stíháni zeměpanskými zákazy dopravy dopisů, soukromých balíků a novin na tratích, kudy projížděla pošta. Jezdilo-li se na př. v 17. stol. z Prahy do Vídně poštou plné 3 dny, trvala cesta těžkého formanského vozu ovšem značně déle. Ve starší době byla velikost nákladu ponechána celkem vůli formanů. Teprve polovina 18. století přinesla s ohledem na ochranu státních silnic některá omezení v tomto směru. Tak na př. r. 1747 bylo nařízeno, že formané s nákladem větším než 30 centů musí míti při jízdě s kopce na kolech aspoň 7 coulů široké brzdy a celkový náklad vozu nesměl převyšovati 60 centů, Teprve r. 1811 bylo povoleno, že vůz s obručí 8-10 coulů širokou smí míti náklad

i přes 60 centů. Vítaný odpočinek poskytovaly formanům a jiným lidem »přes svět pracujícím«, obchodníkům a řemeslníkům četné zájezdní hospody na hlavních silnicích, požívající mnohdy slavné pověsti, se stájemi někdy až na 100 koní. Zavadilka, Černý vůl, Nová hospoda, Nechyba — to byla častá jména těchto formanek, v nichž formané i cestující nalézali cestou nocleh i stravu. Teprve doba železné dráhy od poloviny 19. století, [s. 27] jejíž stavbě se právě se formané nejvíce bránili, přinesla konec staré formanské slávy, jež se již nevrátila. Silnice při železničních tratích značně ztichly a teprve osobní a těžký nákladní automobil a autobus oživil, ovšem za změněných poměrů, silnice, jejichž vozovky musely býti novými povrchovými úpravami přizpůsobeny zvýšené rychlosti automobilové dopravy s gumovými a pneumatickými koly.

Vraťme se však ke starým silnicím a jejich vývoji. Již ve starší době rozlišovaly se silnice spravedlivé (*viae verae, debitae, rechte Strassen*), jimiž se jezdilo směrem přes celní stanice v blízkostí zemských hranic, od postranních silnic a travných cest, sloužících jen potřebám místního obyvatelstva, jež vyhledávali také přes všechny četné zákazy formané a obchodníci, chtějící se vyhnouti předepsané celní povinnosti. Později, od druhé poloviny 18. století se tyto »spravedlivé« cesty nazývají silnicemi »povinnými« (*Zwangsstrassen*) a občas vydávané silniční patenty je výslovně vypočítávají, zakazující zahraničním fůrám jezdit cestami postranními (*Nebenstrassen*). V 18. století rozlišují se tedy silnice na hlavní (povinné, komerční, *Landstrassen, Hauptstrassen, Staatsstrassen, Zwangsstrassen, Commercialstrassen*), jimž byla při pozdější umělé výstavbě předepsána šířka 5-7 sáhů a nejvyšší stoupání tři coulů na jeden sáh, a jež spojovaly jednak hlavní město Prahu s ostatními hlavními městy říše i okolní ciziny, jednak také protínaly zemi jako hlavní obchodní spojky mezi nejdůležitějšími [s. 28] městy říše a okolních států. Vedle nich byla v zemi ještě síť spojovacích silnic vedlejších (*Nebenstrassen, Verbindungstrassen, landartige Strassen*), jednak státních, od počátku 19. století stavěných a udržovaných státem a spojujících hlavní silnice, jednak soukromých, dominikálních, sloužících potřebám jednotlivých panství a spojujících zejména větší města v zemi. Spojky hlavních státních silnic byly později budovány na rozdíl od umělých silnic státních (*Chaussée*) jen jako poloumělé (*Halbchausséen*), zšíři 15 loket, s kamenným podkladem. Silnice vicinální, málo se lišící od venkovských cest a udržované stále příslušnými vrchnostmi, spojovaly obce téhož panství. Máme-li ze starší doby celkem málo zpráv o stavu a vývoji hlavních silnic v zemi, jsme tím méně zpraveni o výstavbě vedlejších silnic a cest zejména dominikálních, jejichž zřizování nepodléhalo zprvu schválení zeměpanských úřadů. Teprve od 19. století dochází zejména z

vojenských důvodů k zavedení povinnosti oznamovati i stavbu soukromých silnic a žádati za její úřední schválení. Kromě špatného stavu a nejistoty silnic největší překážkou a obtíží komunikace byla jednak velmi četná královská cla v pohraničním pásmu země, regulovaná brzy po nastoupení Habsburků r. 1528, jednak, a to především, četná soukromá mýta na všech frekventovanějších silnicích a mostech, jejichž vybírání povolovat král vrchnostem již od 13. století k opravě městských hradeb, cest, silnic a mostů. [s. 29] Ovšem že brzy bylo na tento původní účel mýt zapomínáno, a zatím co se stav silnic stále více horšil, počet soukromých mýt vzrůstal i bez svolení panovníka, jako vítaný zdroj příjmů vrchností. To ovšem znamenalo podstatné ztížení, zdražování a zdržování veřejné dopravy, takže bylo nutno pomýšleti na revisi a redukci soukromých mýtních oprávnění. Byl o to sice učiněn pokus již r. 1628, kdy byly všechny vrchnosti v zemi vyzvány, aby předložily české komoře písemné doklady o svém mýtním právu, ale při nedostatečné veřejné administrativě se ani potom nepodařilo zameziti neoprávněné vybírání soukromého mýta, na něž byly od cizích i domácích obchodníků a formanů vyslovovány stále trpké stížnosti. Tak na př. cestou ze Žitavy do Rozvadova bylo r. 1671 nutno zaplatiti z vozu 12 zl. mýta, částku to na tehdejší poměry značně vysokou.

Teprve počátkem 18. století, tedy v době, věnující větší pozornost a péči rozvoji obchodu a průmyslu a snažící se proto také o ulehčení veřejné dopravy, došlo znovu k systematictější akci, směřující k revisi a redukci soukromých mýtních oprávnění. Všecky krajské úřady v zemi byly proto r. 1706 vyzvány, aby si vyžádaly od příslušných vrchností doklady o povolení soukromých mýt, na jejichž základě měla k provedena jejich zamýšlená restrikce. Tato akce, úzce související s úmyslem provésti pronikavější opravu a výstavbu veřejných silnic, se po zvyku doby značně protáhla, takže teprve r. 1733 mohl komerční konses [s. 30] předložiti konečnou zprávu o stavu soukromých mýt v zemi s návrhem na jejich Úpravu. Na trati Lipsko—Praha—Jihlava bylo tehdy na př., pokud šlo o Čechy, celkem 19 soukromých mýt s celkovým ročním výnosem 5310 zl., z čehož největší podíl připadal kromě Prahy na clo v Kolíně, Soukromá tato mýta byla různého druhu: koňské, povozní, dobytčí, vodní, židovské osobní i mostné a byla vybírána zřízenci příslušných vrchností nebo byla jimi pronajímána. Výsledkem dlouhého jednání byl mýtní patent z 5. listopadu r. 1736, vycházející se zásady, že cestovní mýto má býti vybíráno od domácích obyvatel a cizinců, kteří skutečně používají veřejných silnic. Tento patent, definitivně regulující vybírání soukromých mýt v zemi, připojující i soupis potvrzených mýtních stanic a odstraňující některé závady, přinesl již také nařízení o povinném směru jízdy hlavními obchodními silnicemi, jejichž soupis

měl býti publikován co nejdříve. Zatím spokojil se patent při zákazu používání vedlejších silnic odkazem na starší silniční patent ze 6. května 1727, podle něhož bylo formanům a obchodníkům, jedoucím se zbožím z Lipska přes Chomutov do Rakous a Uher, nařízeno voliti směr starou privilegovanou zemskou silnicí přes Chomutov, Postoloprty, Louny, Panenský Týnec, Třebíz, Slaný, Knovíz, Brandýsek, Stehelčevy, Středokluky, Kněževy a Ruzyni do Prahy a odtud teprve přes Úvaly, Český Brod a Kolín do Vídně. Patent zakazoval vyhýbati se na této cestě městu Praze (jak činili [s. 31] zejména židovští obchodníci, vyhýbající se tak clu a dopravující pak zboží tajně do Prahy) jízdou z Panenského Týnce přes Hospozín, u Ouholic přes Vltavu a pak přes Brandýs nad L. a Toušev ke Kolínu na hlavní silnici z Prahy do Vídně.

K ohlášené publikaci povinných silnic (Zwangstrassen) v Čechách došlo skutečně již patentem ze 27. února 1737, jímž byly stanoveny tyto čtyři hlavní povinné silnice, předepsané pro jízdu obchodníkům: **1.** tak zvaná Česká čili Pražská silnice z Lipska přes Prahu do Vídně, jdoucí z Lipska přes Reizenhain, Horu sv. Šebestiána, Chomutov, Postoloprty, Louny a Slaný do Prahy a odtud **2.** jako silnice Vídeňská přes Úvaly, Český Brod, Kolín, Čáslav a Nēm. Brod do Jihlavy a dále k Vídni, **3.** Norimberská silnice, vedoucí z Prahy přes Plzeň a Stříbro do Rozvadova a dále k Norimberku, a **4.** silnice Linecká, směřující z Lince přes Dolní Dvořiště a České Budějovice do Prahy. Tento soupis povinných hlavních silnic byl podstatně rozmnožen celním patentem ze dne 30. prosince 1751 a patenty ze dne 22. ledna 1756 a 21. května 1760, podle nichž měly býti přístě v Čechách tyto hlavní, povinné silnice: **1.** *Vídeňská* z Prahy přes Český Brod, Plaňany, Kolín, Čáslav, Golčův Jeníkov, Habry, Nēm. Brod, Štoky a Jihlavu a dále Moravou k Vídni, **2.** silnice ze Slezska a Moravy na Litomyšl, a dále přes Vys. Mýto, Hradec Jičín, Sobotku, Mnichovo Hradiště na Kuřívody, kde vyústila na Žitavské silnici, **3.** *Žitavská*, [s. 32] vedoucí z Prahy přes Brandýs n. L., Ml. Boleslav, Kuřívody, Mimoň, Nēm. Jablonné a Petrovice k Žitavě, **4.** *Jiřetínská* z Mimoně přes Sloup, Jiřetín a Rumburk do Lužice, **5.** *Trutnovská* z Prahy přes Mladou Boleslav do Sobotky, odtud Moravskou silnicí do Jičína a pak dále přes Novou Paku, Hostinné a Trutnov do Königshanu a dále do Slezska, **6.** *Norimberská* z Prahy přes Beroun, Žebrák, Rokycany, Plzeň, Stříbro, Bor a Rozvadov do Falce, **7.** *Bayreuthská* z Prahy do Stříbra po Norimberské silnici a pak dále přes Planou, Žandov a Cheb dále do říše, **8.** *Linecká* z Prahy přes Nespeky, Bystřici, Votici, Tábor, Veselí, České Budějovice, a Dolní Dvořiště k Linci, **9.** *Drážďanská* z Prahy přes Libeň, podle Klecan a dále přes Veltrusy, Budyni nad O., Lovosice, Ústí nad L. a Petrovice do Drážďan a dále do Lipska, **10.** *Bavorská* z Prahy do Plzně po Norimberské silnici a odtud dále přes Stod,

Staňkov, Horšovský Týn a Kleneč pod Čerch. do bavorského Mnichova nad Lesy (Waldmünchen) a k Norimberku, **11.** silnice z Bavor na Eschelkamm, a přes Všeruby do Klatov, **12.** *Lipská* z Prahy přes Slaný, Louny, Postoloprty, Chomutov a Reizenhain k Lipsku, **13.** silnice ze Saska, Lipska a Drážďan přes Veltrusy, Brandýs n. L. a Čes. Brod do Kolína na Vídeňskou silnici, **14.** silnice ze Saska přes Jiřetín, Českou Lípu, Litoměřice, Žatec, Andělskou Horu, Karlovy Vary a Cheb dále do říše, a **15.** *Rybářská* silnice (Fischerstrasse, zvaná tak podle dopravy ryb z Třebońska po ní prováděné), vedoucí [s. 33] z Plzně přes Písek, České Budějovice a Nové Hrady do rakouského Vitorazska, **16.** spojka, vedoucí z Tábora přes Načeradec, Janovice, Kolín a Nymburk do Liberce nebo na komerční silnici Kolín—Král. Hradec a Trutnov do Slezska, **17.** silnice z Moravy přes Kunžak, Jindř. Hradec, Týn nad Vlt., Písek, Lnáře, Plzeň, a odtud přes Cheb do Fojtlandu nebo přes Bor a Rozvadov do Falce, **18.** silnice z Prahy přes Mělník do České Lípy, **19.** Silnice z Prahy přes Chlumec nad Cidl., Král. Hradec a Jaroměř do Trutnova, **20.** silnice z Kladska přes Dušníky (Reinertz), Náchod a Jaroměř do Prahy, **21.** silnice z Čes. Budějovic přes Vodňany, Strakonice a Horažďovice do Klatov, **22.** silnice z Lipska přes Einsiedel, Most, Žatec a Louny ku Praze, **23.** silnice z Vimperka přes Kašp. Hory a po Zlaté stezce do Pasova, **24.** silnice z Čes. Budějovic přes Čes. Krumlov, Hořice a Horní Vltavici na Klosterschlegel a konečně **25.** silnice z Jindř. Hradce přes Novou Bystřici do Bejdova (Waidhofen) v Dolních Rakousích. Velká většina těchto hlavních silnic byla později, od konce 18. století, uměle vybudována, jak uvidíme, jako státní (»císařské«, erární) silnice.

K jednání o úpravě soukromých mýt a související s tím výstavbě státních silnic došlo již hned na počátku 18. století — již r. 1706 byla zřízena komise pro regulaci soukromých mýt a již r. 1709 vyžádal si císař Josef I. návrh na výstavbu nejdůležitějších silnic. Jednání se vleкло několik let bez výsledku a [s. 34] r. 1717 navázalo naň komerční kolegium, doporučující nejprve výstavbu hlavní silnice z Prahy do Vídně a do Lipska, při čemž stavba trati Praha—Vídeň měla pak býti vzorem pro výstavbu ostatních státních silnic v zemi. Ani tehdy však nedošlo ke skutečnému provádění plánu a teprve r. 1726 předložila nedávno před tím zřízená komise pro opravu silnic (Strassenreparationskommission) návrh na vybudování umělých silnic (Chausséen) tak, aby byl podklad z velkých kamenů vyplněn štěrkem a pískem a na horní vrstvu menších kamenů, aby byla nasypána vrstva štěrku a hrubého písku. Opravu silnic dřevěnými hatěmi komise zamítla jako nedostatečnou a neúčelnou. Na zamýšlenou opravu silnic měla býti věnována třetina výnosu soukromých mýt v zemi. Uplynulo však opět plných šest let, než byla r. 1732 v zásadě schválena umělá výstavba šesti hlavních silnic

spojujících Prahu s Vídní, Lipskem, Vratislavi, Norimberkem, Lincem a Žitavou. Z výnosu jedné třetiny soukromých mýt měla být postupně provedena tato stavba, před níž měl být nejprve stanoven účelnější a přímější směr silnic a zhotoveny k nim i podrobné mapy tratí. Po výstavbě měly pak být na silnicích postaveny na křižovatkách sloupové ukazovatele směru, aby se formané nemohli vymlouvat jejich neznalostí, vyhýbajíce se clu. Také na vedlejší silnice měl být od té doby prováděn zeměpanský dozor. Při nedokonalém stavu tehdejší zeměpanské administrativy nelze se diviti, že ani potom nedošlo [s. 35] hned ke skutečné výstavbě navržených a schválených silnic a teprve r. 1738, dvě leta po publikaci mýtního patentu z 5. listopadu 1736, byly zemským měřičem Glockspergerem zhotoveny výše zmíněné mapy šesti hlavních silnic, určených k výstavbě. Silniční komise, podávajíc r. 1738 dobré zdání o chystané stavbě silnic, nedoporučovala volbu naprosto přímého směru nových silnic, odůvodňujíc to tím, že by tak vznikla škoda majitelům příslušných pozemků a že by upadly staré zájezdní hospody při silnicích. Navrhla proto jen menší korektury ve směru dosavadních silnic. Pokud šlo o samu stavbu, navrhovala komise, aby vrchnosti dodaly materiál ke stavbě zdarma, aby nebylo stavěno pomocí roboty poddaných, ale aby bylo ke stavbě užito i zločinců a tuláků, kteří by přes den pracovali pod dozorem na stavbě a večer by byli dovedeni opět do vězení. Finanční náklad stavby měl být kryt z poloviny výnosu soukromých mýt a nového silničního mýta. Návrh komise byl císařem schválen jen zčásti. Zásada umělé výstavby hlavních silnic, jež jsou pro zemi »branou obchodu« (janua commercii) byla ovšem císařem schválena. Pokud však šlo o dodávky materiálu, měly vrchnosti poskytovat zdarma jen písek, štěrk a kámen, kdežto potřebné dřevo mělo být kupováno. V otázce volby směru přiklonil se císař k návrhu komise, aby byly provedeny jen menší korektury příliš nerovných silnic. Kdežto komise nedoporučovala stanovití robotní povinnost poddaných pro [s. 36] stavbu silnic, nařídil císař mírnou robotu v zimní době, kdy není polních prací a svolil, aby byl opatrně učiněn pokus s použitím zločinců a tuláků podle návrhu komise, jehož se císař přidržel také v tom, že se mělo počítí nejprve s výstavbou Vídeňské a Říšské silnice. O úhradě stavebního nákladu vyhradil si císař rozhodnouti později. V letech 1738 a 1739 došlo pak skutečně k počátku stavby zmíněných hlavních silnic, při níž bylo použito i sedláků, odsouzených pro povstání r. 1738. V r. 1738 bylo vybudováno 360 sáhů silnic nákladem 2409 zl a do poloviny listopadu 1739 bylo pak vystavěno 5430 sáhů nákladem 29.338 zl. K úhradě nákladu povolili menší příspěvek i zemští stavové a poddaní panství do vzdálenosti dvou mil od silnice byli povinni od poloviny května do poloviny června a od poloviny října do

polovice listopadu svážeti potřebný materiál ke stavbě těchto dvou hlavních povinných silnic, Vídeňské a Lipské. Také r. 1740 došlo k pokračování ve stavbě, na niž povolili stavové 26.000 zl. kromě dovozu kamene, ale smrt císaře Karla VI. v říjnu 1740 a potom nastalé války přerušily stavbu, jež byla zcela zastavena a na silnicích se měly provádět jen nutné opravy.

Teprve po skončení válek rozhodla se Marie Terezie v polovici r. 1746 pro pokračování započatého díla, nařídila vybrati mytní příspěvky i za minulé leta a silniční komise, obnovená r. 1747, měla podati návrh na další postup práce. Teprve koncem r. 1751 došlo však k vypracování soupisu hlavních silnic [s. 37] v zemi a od r. 1752 bylo opět započato s výstavbou linie za dřívějších podmínek, s pomocí potažné i ruční roboty, výnosu mýt a stavovského a bankální příspěvku. V souvislosti s tímto stavebním programem došlo pak r. 1756 k stanovení hlavních obchodních silnic, jež byly uvedeny výše. Postup stavebních prací byl ovšem zejména pro nedostatek finančních prostředků značně pomalý šlo zejména o hlavní státní silnice z Lipska přes Prahu do Vídně.

Do poloviny r. 1774 byla zcela hotova jen Vídeňská silnice, kdežto udržování a nutné opravy ostatních státních silnic v zemi příslušelo tehdy stále vrchnostem, jejichž územím silnice procházely. Tehdy byla v červenci 1774 zrušena silniční komise a dosavadní silniční inspekce, jejichž funkci měl příště obstarávat jediný silniční ředitel (Okelly). Pro příští dobu mělo se pomýšlet na výstavbu dalších hlavních silnic z Prahy Lince, Norimberku, Lipska, Žitavy a Vratislavi, tedy podle dřívějšího programu. K provedení tohoto stavebního plánu však tehdy nedošlo a teprve počátkem r. 1781 publikovala dvorská kancelář seznam silnic, jež mají býti vybudovány, resp. udržovány z prostředků silničního fondu. Bylo to celkem jedenáct silnic: **1.** z Jihlavy do Prahy (hotová), **2.** z Prahy přes Chomutov do Saska (hotová), **3.** z Prahy přes Tábor a Čes. Budějovice do Cáhlova (Freistadt), jež měla býti opravena, stejně jako **4.** silnice z Prahy do Plzně, **5.** silnice z Prahy přes Brandýs n. L., St. Boleslav, Mělník, Hořtku a Litoměřice do [s. 38] Lovosic, jež měla býti vystavěna, **6.** silnice z Poličky, od křižovatky Letovické a Svitavské silnice přes Chrudim a dále na Pardubice, Král. Hradec a Jaroměř, jež měla býti rovněž vystavěna, podobně jako **7.** silnice z Čáslavi do Chrudimi, **8.** z Kolína přes Nymburk a Benátky do Ml. Boleslavi, **9.** silnice z Ml. Boleslavi přes Sobotku, Jičín a Novou Paku do Hostinného, s odbočkou z Jičína do Turnova, **10.** z Týna nad Vlt. měla býti co nejrychleji vystavěna silnice až k silnici vedoucí z Čes. Budějovic a konečně **11.** měla býti vybudována i silnice z Ml. Boleslavi do Mělníka. Naproti tomu měly býti zrušeny dosavadní silnice: **1.** z Poličky do Hradce Král., **2.** z Litomyšle přes Hřebeč (Schönhengst), **3.** silnice v Broumovsku, **4.** silnice v Zlaté Olešnici,

5. silnice u Jablonného (Gabel), 6. silnice z Prahy přes Zdiby a Veltrusy do Petrovic, 7. silnice v Chebsku, 8. silnice k Horš. Týnu a Domažlicím a konečně 9. silnice k Boru a Stříbru, jakož i všechny partikulární silnice kdekoliv. Příští vývoj přinesl však značné změny v tomto stavebním programu, jak uvidíme dále. Jako nový pokus o řešení staré obtížné otázky udržování silnic bylo r. 1781 publikováno nařízení, aby bylo toto udržování pronajato na tři roky poštmistřům, panstvím, městům nebo obcím. V souvislosti s tím došlo pak s platností od 1. února 1783 ke zrušení soukromých mýt v zemi, kromě mýt na mostech, přívozech a umělých silnicích, na nichž mělo býti výnosu použito k jejich udržování. Mostné bylo z těchto [s. 39] mýt ještě v první polovici 19. století nejvíce nenáviděno, protože bylo spolu se silničním mýtem a dlažebným vybíráno mnohde i od těch formanů, kteří mostu k jízdě nepoužili a byli mu podrobeni i vrchnosti a poddaní, kteří přispěli ke stavbě mostu.

Udržování státních silnic mělo býti podle výše zmíněného plánu dáváno na tři roky do nájmu za dozoru krajských a vojenských úřadů. Nepronajaté silnice a zejména vybudovaná silnice Vídeňská byly svěřeny dozoru zvláštních komisařů. Systém pronájmu udržování silnic se však hned od počátku neosvědčoval. Nájemci projevovali přes všechny rozkazy a přes zostření dozoru jen nepatrný zájem o skutečné udržování silnic, a protože ani silniční fond nestačil svými příjmy ke stavbě dalších silnic, dostala se celá akce do povážlivé krise a silnice pustly přes to, že na př. od konce r. 1786 bylo také poštmistřům uloženo podávati krajským komisařům čtvrtletní zprávy o stavu silnic v zemi. R. 1784 byl sice vypracován nový návrh na pokračování stavby státních silnic, ale ani ten nebyl pak proveden. Plán, počítající se stavbou až do r. 1813, odhadoval náklad na stavbu jednoho sáhu silnice na 4 zl. a vypočítával, že do r. 1813 bude nákladem téměř 11½ mil. zl. vystavěno celkem sedm silnic: 1. silnice Chrudimská z Bučic přes Heřm. Městec do Chrudimi (13.335 sáhů za 56.027 zl.), 2. Budějovická silnice z Prahy na rakouské hranice s odbočkou do Týna nad Vlt. (61.574 sáhů za 246.292 zl., jejíž stavba měla býti podle programu [s. 40] hotova asi do šesti let), 3. Drážďanská silnice z Prahy přes Brandýs, Mělník, Hořtku a Litoměřice do Lovosic s odbočkou z Ml. Boleslavi do Mělníka (59.950 sáhů za 239.800 zl., na jejíž stavbu počítal návrh celkem sedm let), 4. Říšská silnice z Prahy přes Beroun do Plzně (26.608 sáhů za 106.432 zl., jež měla býti hotova za tři leta, do r. 1797), 5. silnice, vedoucí z Moravy přes Poličku, Chrudim, Pardubice a Hradec Král. do Jaroměře (54.000 sáhů za 352.000 zl., jejíž výstavba byla odhadnuta na 11 let, do r. 1808), 6. Slezská silnice z Ml. Boleslavi přes Sobotku a Jičín do Hostinného, s odbočkou z Jičína do Turnova (40.223 sáhů za 160.892 zl., jež měla býti hotova do r. 1813 v době

pěti let), a konečně 7. silnice z Kolína přes Nymburk a St. Benátky do Ml. Boleslavi (31.463 sáhů za 125.852 zl.). Podle návrhu měly být silnice stavěny ve výše uvedeném pořadí a všechny stavební náklad měl být hrazen ze silničního fondu, k čemuž pak ovšem nedošlo. Ostatně celý tento plán zůstal ležeti ve Vídni nevyřízen a teprve rok 1791 přinesl další pokus o skutečnou výstavbu státních silnic v zemi.

Nezdar systému pronajímání státních silnic soukromým pachtýřům vedl již od března r. 1791 k úvahám o převodu správy státních silnic znovu do státní režie. Byl to zejména Jos. sv. p. Born, jenž podrobil v listopadu 1791 tuto otázku podrobné a bystré úvaze ve svých »Patriotische Gedanken liber das Strassenwesen im Königreiche Böhmen«, jež našly ve Vídni [s. 41] ku podivu rychle pochopení u císaře a měly za následek podstatné oživení výstavby státních silnic v zemi. Bornovo memorandum dotýkalo se vedle technické stránky věci i otázky udržování vystavěných silnic. Born doporučoval zrušení dosavadní neúčinný systém pronájmů a převzítí hotové silnice do státní režie pod dozorem silničního ředitelství, jež navrhoval zřídit. Poddanskou silniční robotu, vykonávanou s nechutí, a proto málo účinnou navrhoval odstraniti a užítí ke stavbě silnic vojska, především zákopníků. Jako minimální šířku nových státních silnic stanovil na 30 dolnorak. stěvíců a připojil technické úvahy o stavbě a udržování silnic. Připojený soupis hlavních silnic v zemi ukazoval, kolik je již hotovo a co ještě zbývá vystavěti. Zcela hotova byla tehdy jen Vídeňská silnice z Prahy do Jihlavy, kdežto na ostatních silnicích zbývalo ještě dosti práce. Poměrně nejhotevější byla silnice Lipská od Bílého Běrána přes Louny a Chomutov do Reizenhainu, na níž zbývalo vystavěti jen necelé 2000 sáhů. Asi z polovice byly tehdy vystavěny Moravská spojovací silnice z Čáslavi na Chrudim a Litomyšl a Linecká silnice z Prahy přes Tábor a Čes. Budějovice do Dolního Dvořiště. Jen menší úseky byly hotovy na silnicích Drážďanské z Prahy přes Libeň, Velvary a Ústí nad L. do Petrovic, Jiřetínské z Mimoně přes Čes. Lípou do Rumburku, Žitavské z Prahy přes Ml. Boleslav a Kuřívody do Petrovic, Trutnovské z Ml. Boleslavi přes Jičín a Trutnov do Königshanu, Moravské z Kuřívod [s. 42] přes Horní Bousov a Jičín na Moravu a konečně na důležité Říšské silnici z Prahy do Plzně a dále jednak na Kleneč, jednak na Rozvadov a do Chebu. Celkem bylo podle Bornova odhadu potřebí vystavěti v Čechách ještě 434.824 sáhů silnic, což by si bylo vyžádalo nákladu 1,739.296 zl. — počítal tedy Born 4 zl. na výstavbu jednoho sáhu umělé silnice. Celkem bylo tehdy v zemi uměle vystavěno 61 mil státních silnic, takže většina práce ještě čekala na provedení. Ještě koncem r. 1791 byl sv. pán Jos. Born jmenován silničním ředitelem pro Čechy, podřízeným přímo guberniu, a bylo mu uloženo,

aby vypracoval co nejdříve návrh na nový systém silniční správy. R. 1794 byla pak pro nové silniční ředitelství (Landeswegdirektion) vydána obširná instrukce, stanovící podrobně technické, správní a finanční předpisy pro budoucí výstavbu a udržování státních silnic v zemi. Brzy potom převzalo nové silniční ředitelství hotové úseky státních silnic od nájemců do vlastní správy a přistoupilo k výstavbě dalších silnic a úseků. Stavba však v prvních letech nepokračovala příliš rychle. Kdežto koncem r. 1792 bylo hotovo v Čechách 219.640 sáhů, bylo do r. 1799 znovu vystavěno jen 56.148 sáhů, takže celkem bylo tehdy ve státní režii 275.788 sáhů, tedy asi 69 mil. Také v těchto letech byla největší péče věnována nejdůležitějším silnicím Vídeňské, Moravské spojovací, Lipské, Říšské, Linecké, Slezské, Karlovarské a Rumburské. Silniční ředitelství stalo se tak ústředním technickým úřadem [s. 43] pro umělou výstavbu a udržování státních silnic v zemi a od r. 1799 musely mu býti předkládány plány všech, tedy i nestátních silnic, jež měly býti stavěny. Omezené finanční prostředky silničního fondu, k jehož oživení bylo tehdy podáno několik návrhů, zavinily, že postup silničních staveb až do počátku 19. století byl dosti pomalý.

Teprve od počátku 19. století došlo od r. 1804 k rychlejší výstavbě státních silnic v zemi novým systémem tak zvané »dobrovolné konkurence« (freiwillige Konkurrenz) vrchností a poddaných na panstvích v okolí projektované silnice, odstupňované podle jejich vzdálenosti od silnice, při čemž poddaní převzali zpravidla in natura dovoz materiálu a z části i dělnickou práci, kdežto vrchnosti se zavázaly uhraditi v příslušných úsecích náklad na zděné stavby, mosty, kanály, hráze a p. Silniční fond byl finančně účasten jen na stavbě obtížnějších úseků nebo při budování větších a nákladnějších zděných objektů, zejména mostů, na něž nestačila konkurence sousedních patrimonií a měst. Teprve po dostavění a schválení byly hotové silnice nebo jejich úseky převzaty do státní správy (inkamerovány). Od té doby tedy záležel postup stavby a namnoze i směr projektovaných silnic na tom, s jakým výsledkem se potkalo předběžné konkurenční řízení. Zájem a ochota vrchnostenských úředníků, na nichž především závisel úspěch konkurenčního jednání, byla se strany státu povzbuzována zlatými medailemi a písemnými uznáními gubernia [s. 44] i dvorské kanceláře, udílenými na návrh silničního ředitelství těm osobám, jež se o zdar silničních staveb nejvíce zasloužily. V celku lze říci, že systém dobrovolné konkurence, třeba že znamenal pro poddané i vrchnosti značné hmotné zatížení, potkal se s velmi dobrým výsledkem, takže převážná většina státních silnic v zemi byla vybudována jedine nákladem poddaných a vrchností, bez větší finanční účasti státu, resp. silničního fondu.

Ze zemí rakouského mocnářství projevily Čechy nejvíce pochopení pro umělou výstavbu silnic a obětavost v tomto ohledu byla mnohokrát s pochvalou a obdivem konstatována také v tehdejší zahraniční tisku. Tak na př. Arnošt hr. Valdštejn vynaložil v l. 1797–1819 na stavbu silnic a mostů celkem 191.132 zl. Systém dobrovolné konkurence umožnil tak od r. 1804 rychlejší postup výstavby státních silnic v zemi za přímého stavebního dozoru silničního ředitelství, jehož úředníci zhotovovali předběžné detailní plány pro stavbu všech těchto silnic. Gubernium mělo podle relací krajských úřadů předkládati do Vídně dvorské kanceláři pravidelné zprávy o postupu silničních staveb zároveň s návrhy dalšího stavebního programu. Stavba umělých silnic řídila se od r. 1803 zásadou, že hlavní komerční silnice, označené milníky vždy po 250 sázích, mají míti jednotnou šířku pěti sáhů čili třiceti stop (9.48 m) a že při jejich vyměřování mají býti, pokud možno odstraněny všechny zbytečné křivky a příliš příkré stoupání. V celku se [s. 45] však nové umělé silnice (Chausséen) neodchýlily příliš od dřívějšího směru starých silnic, jak svědčí zachované silniční mapy. Od r. 1804 postupovala výstavba umělých silnic daleko rychleji než dosud, a to současně ve více krajích, podle výsledků konkurenčního jednání s panstvími v zájmovém okruhu projektovaných silnic. K úspěchu akce přispělo také zvýšení mytních sazeb, k němuž došlo r. 1804, jakož i téhož roku povolený stavovský příspěvek k výstavbě silnic, získaný přírážkou 4 kr. z každého jednoho zl. berně. R. 1805 vynesl na př. tento stavovský konkurenční příspěvek silničnímu fondu celkem 243.312 zl. Od r. 1804 nebylo také bez výslovného svolení dvorské kanceláře a dvorské válečné rady nikomu dovoleno přikročiti ke stavbě jakékoli silnice v zemi. Stavby, prováděné dříve vrchnostmi ve vlastní režii, byly později, asi od 20tých let 19. století zadávány podnikatelům. Roboty poddaných směly vrchnosti užiti při stavbě státních silnic jen v rámci patentu z r. 1775. Od r. 1804 rostla tedy v zemi síť umělých silnic přímého směru, s kamennými vozovkami, postranními příkopy, hrázemi, ochrannými zdmi a patníky, můstky a mosty, vroubená po obou stranách alejemi ovocného stromoví. Technické stavební předpisy byly časem stále zdokonalovány — tak na př. r. 1842 bylo nařízeno že šířka státních silnic musí činiti 7 sáhů (13'27 m) při nejvyšším stoupání tří coulů (7'89 cm) na jeden sáh délky Zemské silnice (Landwege) měly [s. 46] míti šířku 14 střevíců, kdežto u místních cest (Ortswege) nebyla šířka výslovně stanovena. Postup silničních staveb se zvláště zrychlil od dvacátých let 19. století, kdy nejvyšší purkrabí hr. Chotek věnoval osobní zájem zdaru této stavební akce a kdy také udílené odměny přispívaly ke zvýšení zájmu vrchnostenských úředníků o zdar konkurenčního jednání. Kdežto koncem r. 1799 bylo v Čechách vystavěno, jak jsme slyšeli, pouze 275.788 sáhů

(69 mil.), stoupl tento počet do r. 1804 na 321.209 sáhů a do konce r. 1806 na 97 mil. Jen v l. 1810–1811 vystavěli např. vrchnosti a poddaní v zemi dobrovolnými příspěvky 36.000 běžných sáhů umělých silnic, r. 1813 bylo vystavěno a silničním ředitelstvím převzato 93.706 sáhů, r. 1817 85.040 sáhů, v letech 1818–1823 vystavěno 383.510 sáhů, a v letech 1824–1836 celkem 127 mil. Již r. 1829 bylo ve správě silničního ředitelství celkem 1,434.796 sáhů čili 358 mil státních uměle vybudovaných silnic. Počet tento stoupl do r. 1840 na 451 mil a do r. 1845 celkem na 496 mil umělých silnic. Tehdy byla již síť státních silnic v Čechách v podstatě vybudována, takže v pozdějších letech dokončovaly se jen některé nehotové nebo obtížné trati. Koncem r. 1848, kdy lze mluvit již o skončení výstavby umělých silnic, bylo v Čechách úhrnem 2,018.656 sáhů čili 505 mil hotových státních silnic. Systémem dobrovolné konkurence bylo ušetřeno státu za dobu stavby umělých silnic mnoho milionů zlatých — účast silničního fondu byla ve srovnání s jinými rakouskými [s. 47] zeměmi v Čechách minimální, přes to že výsledek silniční stavební akce převyšoval poměrně téměř všechny země mocnářství. Jen v letech 1795–1841 byl odhadován náklad na výstavbu umělých silnic v Čechách na 10, 405.187 zl. konv. měny. Výnos mýt nestačil ovšem na krytí udržovacích nákladů. Tak na př. r. 1828 činil výnos mýta 264.419 zl. kdežto udržování silnic činilo 471.600 zl., takže se jevil schodek 207.181 zl.

Výstavba širokých umělých silnic znamenala ovšem podstatné ulehčení a podporu obchodního provozu v zemi v době, kdy rostoucí průmyslový ruch potřeboval stále více dokonalejší komunikace k dopravě svých výrobků nejen v zemi, ale i za její hranice. Velmi dobrý stav státních silnic v Čechách budil tehdy živou pozornost také za hranicemi, odkud přijížděli odborníci na prohlídku silniční sítě a způsobu její výstavby. Tak na př. r. 1834 byl na rozkaz ruského cara vyslán do Čech vysoký ruský ženijní důstojník Kraft, jenž v průvodu silničního ředitele Strobacha se zájmem projel a prohlédl řadu význačnějších státních silnic v zemi i plány jejich výstavby, nešetře upřímnou pochvalou zdařilého díla. Právě v době, kdy se končilo v Čechách velké dílo výstavby státních silnic, přichází však silnicím významný konkurent v kolejnicích železné dráhy, které přivádějí z Vídně do Prahy již v srpnu 1845 první vlak, tažený parní lokomotivou. Formané se sice všemožně brání rozvoji železniční sítě, v níž právem [s. 48] spatřují nebezpečné ohrožení svého zaměstnání, ale celkový vývoj je silnější než tento osobní zájem. Dálková obchodní a průmyslová doprava přesunuje se pak stále více na houstnoucí síť železničních kolejí, někdejší živý ruch na silnicích tichne a kdysi kvetoucí formanská živnost upadá stále více. Teprve od počátku 20. století a zvláště po

světové válce je to automobil, jenž přináší spolu s dokonalejší povrchovou úpravou silnic nové oživení někdejšího ruchu na silnicích a vítězně konkuruje železniční dopravě. Zájem státu počíná se znovu obracet k trvalejší úpravě státních silnic, vedle nichž ovšem vznikla v zemi v druhé polovině 19. století i hustá síť okresních silnic, sloužících zejména místní dopravě. Všecky tyto silnice poslední dobou znovu ožívají a veřejná i soukromá autobusová doprava znamená podstatný krok ke zdokonalení a zrychlení osobní i nákladní komunikace i v těch odlehlých končinách, kam se nedostala železniční síť. Různé způsoby povrchových úprav silnic umožňují rychlou jízdu pneumatickým kolům motorových vozidel a obchodní i vojenská potřeba rychlého a přímého spojení všech částí státu vede k myšlence výstavby širokých a přímých autostrad po vzoru ciziny. Vedle toho však neustává se uplatňovati názor, že zejména v našich poměrech je třeba dáti přednost dokonalé výstavbě a rozšíření dosavadních hlavních i vedlejších silnic před honosným, ale po různých stránkách nepraktickým širokým pásem autostrady, zejména snadno ohrožitelné v případě válečného nebezpečí. [s. 49] Budoucnost pravděpodobně ukáže, že nejprospěšnější je střední cesta zdokonalení dosavadní silniční sítě. Silniční fond, zřízený v Československu zákonem ze 14. července 1927, č. 116 Sb. z. a n., nástupce silničního fondu z počátků 19. století a dotovaný výnosem dané z motorových vozidel a polovinou výtěžku daně z jízdného za hromadnou dopravu osob motorovými vozidly, polovinou poplatků za povolení k dovozu minerálních olejů a polovinou cla z dovozu minerálních olejů, výnosem cla z dovozu pneumatik a plných a komorových pryžových obručí a konečně 70 procenty spotřební daně z minerálních olejů, umožnil rychlou restauraci státních silnic v zemi, zejména jejich povrchovou úpravu a umožní také projektované zdokonalení silniční sítě pro potřeby další budoucnosti. Rozvoj automobilismu vynutí si také odpovídající zdokonalení silnic nejen hlavních, ale i vedlejších. V letech 1927–1936 bylo nákladem asi dvou miliard Kč upraveno v Československu 5300 km státních silnic. Důležitým pramenem pro poznání vývoje silnic v Čechách jsou silniční mapy, zachované nyní z velké části v archivu ministerstva vnitra. Silniční síť v zemi jest ovšem zakreslena na starých mapách Čech, z nejstarší doby na mapě Mikuláše Klaudyána z r. 1518. Zvláště podrobně zakreslena jest silniční síť na Müllerově mapě z r. 1720 i na jejím menším Wielandově vydání z r. 1726. Pozdější tištěné mapy obsahují pak již zpravidla také silniční síť v zemi. [s. 50] Důležitější a přesnější jsou ovšem četné rukopisné mapy, věnované speciálně znázornění silniční sítě v zemi. Již r. 1558 slyšíme o mapě silnic ve Slezsku, zhotovené k celním účelům. Podobný účel sleduje i rukopisná mapa Čech z r. 1676, jejíž autorem jest písař pražských

celních komisařů Jan Stich a která obsahuje podrobnou síť pohraničních celních stezek s vyznačenými různými druhy celních stanic a s hlavními zemskými silnicemi, vedenými až ku Praze. První dosud známou, ale zatím nezvěstnou přehlednou silniční mapu Čech zhotovil již před r. 1732 Frant. Besoldt a brzy potom, asi r. 1738, nakreslil měřič Jan Glocksperger podrobné mapy šesti hlavních silnic v Čechách, zachované dosud v archivu ministerstva vnitra. R. 1747 hodlala sice silniční komise dáti zhotoviti generální silniční mapu Čech zároveň s podrobnými profilovými plány jednotlivých silnic, ale asi k tomu nedošlo a tak teprve r. 1779 silniční ředitel Okelly zhotovil a poslal do Vídně zatím rovněž nezvěstnou mapu státních silnic v Čechách. Teprve v 80tých letech 18. století došlo k jednání o zpracování generální mapy silnic v Čechách a r. 1787 pražský inž. a profesor L. Herget nakreslil vskutku tuto první mapu, znázorňující stav státních silnic v zemi a stadium jejich tehdejší výstavby. Brzy potom, r. 1792, zhotovil nový silniční ředitel Born menší přehlednou mapku silnic v Čechách, rovněž s vyznačením jejich stavu. Teprve od počátku 20tých let 19. století dochází k systematictější pozornosti, [s. 51] věnované kartografickému znázornění stavu státních silnic v celé zemi. Již r. 1820 posílá silniční ředitel Wander z Grünwaldu do Vídně přehlednou mapu silnic v Čechách a v pozdějších letech dochází k občasnému vydávání litografovaných oficiálních silničních map Čech v rámci podobných akcí pro celé mocnářství a v souvislosti s vydáváním statistických přehledů stavu silniční komunikace v jednotlivých zemích říše. Od 30tých let 19. století jest gubernium povinno každých pět let hlásiti do Vídně změny, nastalé zatím ve výstavbě státních silnic v zemi, zároveň s jejich kartografickým zakreslením, a od r. 1833 jest pak nařízeno opravovati silniční mapy každoročně. To je již v době, kdy jsou vydávány tištěné silniční mapy pro potřeby širší veřejnosti. Kromě těchto povšechných oficiálních silničních map celé země ještě důležitějším a přesnějším pramenem jsou ovšem speciální mapy a plány jednotlivých silničních úseků, vypracované silničními komisaři a kresliči silničního ředitelství před započítím stavby. Jsou to kromě přehledných i podrobných situačních plánů i profily silničních tras, normální profily silnic s typovými plány opěrných zdí, odvodňovacích a bezpečnostních zařízení, mostů a pod , projekty ostatních objektů, souvisejících se stavbou silnic a namnoze i stavební rozpočty. Tyto velmi cenné plány pro výstavbu takřka všech státních silnic v Čechách od poloviny 18. až do poloviny 19. století, vesměs rukopisné, jsou nyní soustředěny v archivu [s. 52] ministerstva vnitra, podávající podrobný a spolehlivý obraz vývoje celé sítě státních silnic v Čechách od počátku jejich umělé výstavby. Inventář těchto plánů spolu s podrobnější mapou státních silnic a soupisem jejich

starších, novějších i nejnovějších čísel a pojmenování bude v dohledné době publikován tiskem. V novější době jsou občas vydávány oficiální litografované i tištěné mapy státních silnic v Čechách poslední vydání podobné mapy jest z října 1937 (vyd. silniční oddělení 42/a zemského úřadu).

II.

PŘEHLED VÝSTAVBY JEDNOTLIVÝCH STÁTNÍCH SILNIC V ČECHÁCH.

V programu výstavby státních silnic od 18. století bylo, jak jsme slyšeli, na prvním místě důležité spojení ze severních zemí Saskem přes Lipsko na Reizenhain a dál do Čech přes Chomutov, Postolopřty, Louny; Slaný, Středokluky a Ruzyni, přes Bílou horu Strahovskou branou do Prahy a odtud přes Český Brod, Kolín, Čáslav a Německý Brod do Jihlavy a dále k Vídni. Trať od saského Reizenhainu přes Chomutov ku Praze, stará *Lipská a později Chomutovská silnice* (Č. 15) počala proto býti stavěna asi již brzy po r. 1752, kdy se objevuje po prvé přesnější odlišování chausséovaných silnic. Již r. 1762 jest uvedena mezi třemi hlavními silnicemi, jež měly býti udržovány z prostředků silničního fondu a na Hergetově silniční mapě z r. 1787 jest již označena jako zcela hotová. Současné s ní došlo k umělé výstavbě jejího výše zmíněného pokračování z Prahy přes Jihlavu k Vídni, tak zvané *Vídeňské, později Českobodsko-Jihlavské silnice* 4), jež byla zcela hotova již r. 1765. [s. 54] R. 1836 byl znovu přestavěn její úsek od Plaňan k Novému Městu u Kolína. Ze snahy po spojení Vídeňské silnice s Moravsko-Bavorskou silnicí a s cestou přes Žďár na Moravu a dále k Brnu vznikla *Brněnská čili Žďárská silnice*, nazvaná později *Jenikovsko-Krucemburská* (č. 11), odbočující z Golčova Jeníkova od staré Vídeňské silnice přes Chotěboř a Krucemburk na moravské hranice ke Žďáru. Jejím hlavním účelem bylo odlehčiti přetížené Vídeňské silnici po stránce komerciální i vojenské a zkrátiti asi o 4 míle spojení Prahy s Brnem. Jednání vedené od r. 1817 mělo rychlý úspěch, takže v l. 1817-1823 byla její stavba dokončena, výhradně jen dobrovolnou konkurencí. R. 1827 byla však silnice přes protesty konkurentů vrácena ze státní reže do správy příslušných panství, což vedlo k jejímu pustnutí a teprve r. 1838 byla znovu převzata do státní správy.

Účel dosáhnouti kratšího spojení z Králové Hradce z Kladské silnice k jihu přes krajské město Chrudim na Moravsko-Bavorskou silnici a odtud na Moravu k Brnu sledoval plán vybudovati *Pardubickou čili Chrudimskou spojku*, pozdější silnici Králové-hradecko-Ždíreckou (č. 58). Byla sice navržena již r. 1804, ale teprve když byla r. 1815 dohotovena trať z Vysokého Mýta do Chrudimi, byly r. 1817 vypracovány nové plány a v l. 1818-1826 byl dobrovolnou konkurencí vystavěn úsek z Králové Hradce do Chrudimi. Brzy potom počalo se jednati

o jeho pokračování [s. 55] vání z Chrudimi přes Nasavrky do Ždírcu na křižovatce Moravsko-Bavorské a Brněnské silnice. K její výstavbě byla získána okolní panství bez záruky jejího převzetí do státní správy, a proto také byla silnice stavěna jen jako poloviční chaussée. Silnice, vybudovaná v l. 1829–1838, byla do státní správy převzata teprve r. 1914. Již v druhé polovici 18. století pomýšlelo se na důležité spojení krajského města Chrudimi s Vídeňskou silnicí. Z této Chrudimské silnice (č. 7) byl úsek z Chrudimi do Čáslavi vystavěn v l. 1772–1778 státním nákladem jako nouzová stavba v době tehdejší neúrody a hladu a teprve později, na počátku 19. století, došlo v souvislosti se stavbou Kutnohorské silnice k připojení Chrudimské silnice na novou silnici Kutnohorskou vystavěním spojovacího úseku z Čáslavi do Štípklas. O toto spojení, jež mělo zejména sloužiti lepšímu spojení s Polskem, počalo se sice jednati již r. 1811, ale stavba, jdoucí pro různé obtíže pomalu vpřed, byla skončena teprve roku 1821. Ve stavebním programu byla již v 18. století také stará Linecká čili Budějovická silnice (č. 6), spojující Prahu jednak přes Jindřichův Hradec s Vídní, jednak přes České Budějovice s druhým občasným sídlem císaře Lincem. Již v patentu z r. 1756 jest tato důležitá silnice uvedena v seznamu povinných silnic jako nejkratší spojení Prahy s rakouskými zeměmi a významná zejména pro dopravu soli. S výstavbou jejího úseku od rakouských hranic do Čes. Budějovic bylo sice počato [s. 56] r. 1773, ale zdoluhavá a špatně prováděná stavba byla zastavena již r. 1775. Do r. 1787 byl sice tento úsek od rakouských hranic do Čes. Budějovic konečně hotov, ale další část silnice od Budějovic ku Praze zatím pustla. Jednání o dobrovolnou konkurenci, v němž bylo započato již r. 1803 a potom znovu r. 1809, nevedlo dlouho k cíli a teprve v letech 1811 až 1815 byl vystavěn úsek z Oldřichovce jižně od Votic k Plané nad Luž., odkud pak dále k Čes. Budějovicím vedly tehdy dvě zemské (landartig) silnice, poštovní silnice z Tábora přes Planou, Košice, Soběslav a Veselí k Čes. Budějovicím a druhá komerční silnice z Tábora přes Planou a Roudnou k Soběslavi. R. 1812 byla zvolena k výstavbě kratší trať z Plané přes Roudnou na Soběslav, ale stavba tohoto úseku, započatá teprve r. 1818, byla hotova až r. 1823. Další úsek této silnice od hranic budějovického kraje k Chotýšanům byl pak vybudován jednak r. 1819 a zbytek teprve v letech 1826–1829, vše výhradně jen dobrovolnou konkurencí. Z úseku této silnice v Berounsku byly r. 1787 již zcela hotovy část Bystřice—Votice a kratičkový úsek Hostišov—Buchov. Úsek Poříčí Bystřice, o jehož stavbě se začalo jednati r. 1807, byl hotov již r. 1813. Zbývalo proto v Berounsku vybudovati ještě trať od Votic k hranicím Táborského kraje u Oldřichovce, jejíž výstavba trvala od r. 1811 do 1813. Již před tím, od r. 1804, stavěl se důležitý most přes Sázavu

[s. 57] úseku od Prahy k Poříčí, zahájené již r. 1799, potkávalo se zprvu dlouho s nezdarem. Po r. 1799 bylo sice vystavěno jen 136 sáhů silnice u Pyšel, ale pak stavba zastavena a trať r. 1801 upravena jen nedokonale (landartig). Od r. 1803 bylo do r. 1810 jednáno s neúspěchem o dokončení stavby, k jejímuž zahájení došlo pak teprve r. 1812 a v říjnu 1814 byla celá tato trať dokončena, rovněž jen výhradně dobrovolnou konkurencí vrchností a poddaných. V l. 1831 až 1832 došlo pak k přestavbě úseku přes Rankovský kopec mezi Ládvím a Nespeký, čímž byla výstavba celé Linecké silnice od Vyšehradské brány až k rakouským hranicím úspěšně skončena.

V l. 1830–1832 byla pak vybudována i Nuselská (č. 52) od Koňské brány přes Nusle na Pankrác, na níž byla tehdy jízda životu nebezpečná a jež byla také překážkou úpravy pražské fortifikace. Původní projekt jejího směru od Koňské brány přes Vršovice k Záběhlicím byl z finančních důvodů opuštěn.

Jednou z nejstarších silnic v zemi byla stará Říšská čili Bavorská, později Berounsko-Haselbaiská silnice (č. 2), spojující Prahu jako Říšská silnice přes Beroun s Plzní, a odtud dále jako Bavorská silnice přes Horšoký Týn a Kleneč s Norimberkem a dále přes Frankfurt se západními zeměmi. Také tato důležitá silnice byla pojata do stavebního programu již v 18. století a r. 1787 byly na ní již hotov některé menší úseky, jako Horšovský Týn – Křenovy, Rokycany – [s. 58] Ejpovice—Kyšice, úsek u Mýta, trať Žebrák—Cerhovice, část u Levina a u Prahy úsek od Bílého Beránka u Stodůlek přes Chrášťany a Dušníky k Hařelicím. V letech 1796–1798 byla pak vybudována velmi špatná trať od Chrášťan k Rokycanům. Již r. 1797 byly sice v zásadě schváleny plány na výstavbu celé Bavorské silnice, ale od stavby bylo pak pro nedostatek peněz upuštěno, což mělo ovšem za následek hrozivě postupující úpadek této důležité obchodní silnice. Již od r. 1798 bylo sice jednáno o stavbě úseku mezi Chrášťanami a Zdicemi, ale pro obtíže se získáváním dobrovolné konkurence byla stavba počata teprve r. 1801 a skončena r. 1802, resp. některé dodatky teprve r. 1804, kdy byl vystavěn také průjezd Mýtem. Tím byla skončena výstavba úseku Chrášťany Rokycany. V l. 1811–1812 byl vybudován zbývajíc úsek Ejpovice—Plzeň a most přes Bradlavu, čímž byla dokončena celá trať z Prahy do Plzně. Úsek Chrášťany Praha byl sice v celku hotov již r. 1791, ale pro chatrnou výstavbu byl již r. 1801 špatně sjízdný, takže r. 1803 bylo nařízeno jeho znovuzřízení. Dlouho otevřeným problémem byla otázka přemostění Berounky v Berouně. Až do r. 1808 byly tu dřevěné, nouzové mosty, velmi často odplavované povodněmi. Jednání o stavbu trvanlivého kamenného mostu bylo sice zahájeno již r. 1808, ale obtíže se získáváním konkurenčních příspěvků bránily v provedení návrhu již r. 1811 schváleného. R. 1813 byl tu navržen

železný most, jehož stavbu by byla usnadnila blízká železná [s. 59] huť, ale ani tento návrh nebyl pro finanční obtíže proveden. Přes to, že byl r. 1822 vypracován plán na výstavbu řetězového mostu, byl od r. 1831 stavěn most kamenný, jenž nebyl r. 1834 ještě hotov. Trať Bavorské silnice od Plzně přes Kleneč k Haselbachu začala býti stavěna pro finanční obtíže teprve r. 1808. V letech 1810–1812 byl dohotoven úsek od Horšovského Týna k Draženovu, r. 1815 byl vystavěn úsek od Draženova ke Klenči, téhož roku došlo k výstavbě úseku Stod Staňkov a r. 1818 byla hotova celá trať od Plzně ke Klenči. Zbývalo tedy již jen vybudovati úsek Kleneč Haselbach, o němž se počalo, zatím s nezdarem, jednati již v l. 1792 a 1798. R. 1814 byla tato trať upravena prozatímně jako venkovská silnice (landartig) a r. 1816 byla nařízena umělá výstavba tohoto úseku, při čemž byla dána přednost směru přes Haselbach místo dosavadní trati přes Arnstein. Se stavbou bylo však pro finanční obtíže započato teprve na podzim r. 1819 a koncem r. 1822 byl úsek Kleneč zemská hranice zcela vybudován. Téměř současně byla koncem r. 1822 dokončena stavba bavorské trati z Mnichova nad Lesy k české zemské hranici, čímž bylo umožněno pohodlné spojení dále do Bavor. Z rozpočtu na tuto obtížnou trať z Klenče k hranici, činícího 187.832 zl., zaplatil stát 154.992 zl. Dokončení této poslední trati znamenalo konec výstavby celé důležité Říšské a Bavorské silnice.

Říšská silnice, jdoucí z Prahy do Plzně a odbočující [s. 60] pak jako Bavorská silnice přes Kleneč do Bavor, pokračovala pod jménem Říšské čili Norimberské a později Plzeňsko-Rozvadovské silnice (č. 28) z Plzně dále přes Stříbro, Bor, Přimdu a Rozvadov do Bavor, rovněž k Norimberku. Také o stavbě tohoto významného úseku bylo jednáno již v 18. století, od r. 1793, ale tehdy bylo rozhodnuto vystavěti ji zatím jako obyčejnou silnici (landartig), dokud nebude splněn ostatní stavební program, počítající tehdy s výstavbou silnic Karlovarské, Drážďanské, Rumburské, Slezské a Moravské. Ovšem tehdy, již r. 1787, byly tu vystavěny některé menší úseky, jako Křimice—Kozolupy, Stříbro—Mílíkov a úsek u Rozvadova. Nové jednání r. 1796 vedlo sice k zásadnímu schválení stavebního projektu, ale vlastní stavba odložena až do doby, než bude dokončena silnice Karlovarská a Rumburská. R 1800 byla guberniem znovu doporučena výstavba této důležité silnice, při čemž byl opuštěn původní směr přes Kladruby, ale ke stavbě ani tehdy nedošlo. Teprve r. 1812 bylo počato se stavbou úseku z Plzně přes Stříbro a Bor k Přimdě, jenž byl dokončen r. 1827 až na úsek Bdeněves—Úlice—Sulislav, jehož výstavba byla přes četné neustávající stížnosti na špatný stav této trati provedena teprve v letech 1818–1829. Kromě mostu přes Mží u Stříbra, vystavěného již r. 1827, byl později, v l. 1830–1832 vybudován i nový most přes Mží u Mílíkova, projektovaný již r. 1829. Zbývalo

tedy již jen vystavěti poslední úsek Říšské silnice z Přimdy k Rozvadovu. Stavba byla sice [s. 61] povolena již r. 1826, ale bylo s ní započato teprve r. 1829 a k dokončení došlo až v září 1831, čímž byla celá trať z Plzně k bavorské hranici dohotovena.

Nejkratším spojením Prahy s důležitým bavorským městem Pasovem, s nímž měly české země již ode dávna obchodní i kulturní styky, byla *silnice Pasovská, zvaná i Zbraslavská* a později *Dobřížsko-Vimperská* (č. 8), běžící z Prahy od Vyskočilky za Zlíchovem přes Chuchli a Zbraslav, Berounskem přes Mníšek a Dobříš k Milínu a odtud Prácheňským krajem přes čimelice, Drhovli, Strakonice, Volyni, Vimperk a Kunžvart do Bavor k Pasovu. Silnice, která byla již v patentu z r. 1756 uvedena mezi povinnými silnicemi, byla pojata do stavebního programu teprve počátkem 19. století a v letech 1805–1814 byl již hotov její nejbližší úsek u Prahy od Vyskočilky přes Chuchli ke Zbraslavi, kde byl r. 1817 vystavěn také průjezd obcí. Přibližně v téže době bylo započato také se stavbou některých dalších úseků. Trať v Berounsku až k Milínu byla v celku vybudována v letech 1805–1830. Již v letech 1811 až 1818 došlo tu k výstavbě úseku od Mníšku k Řitce, v letech 1816–1818 byl uměle přestavěn další úsek od Dobříše k Milínu, v jediném roce 1818 byl dokončen úsek Báně—Jíloviště, v 1. 1821–1826 vznikl úsek u Voznice a průjezdy Mníškem a Dobříší a po vybudování celé trati v Berounsku byla pak v 1. 1833–1835 vystavěna spojka od Pasovské silnice do Příbrami. Poměrně velmi rychle postupovala výstavba [s. 62] silnice také v Prácheňsku, kde se o zdárný výsledek konkurenčního jednání zasloužil zejména obratný krajský komisař Peche. Ještě r. 1811 byl konkurencí zajištěn úsek od Vimperka k bavorské hranici, rok na to podařilo se získati konkurenční záruky pro výstavbu trati od hranic protivínského panství k Milínu, téhož r. 1812 jednáno o vybudování úseku od Volyně k Vimperku, kde bylo na obtížné a nákladné vylámaní skalnaté části Čkyně—Vimperk povoleno ze silničního fondu přes 12.000 zl., a teprve r. 1827 podařilo se po různých obtížích zajistiti také úsek Zlešice—Čkyně. S vlastní stavbou části Pasovské silnice v Prácheňsku bylo tedy započato r. 1812 a bylo v ní pak rychle pokračováno, při čemž bylo na výstavbu jednoho sáhu počítáno asi 24 zl. Stavba byla dosti nákladná — jen most u Neřestce vyžádal si nákladu přes 25.000 zl. A stavba ostatních mostů a kanálů stála na 100.000 zl. R. 1816 byly tu již hotovy úseky Milín—Nová hospoda, Volyně—Zlešice, Čkyně—Sudslavice, a Vimperk — Horní Vltavice a brzy potom, r. 1819, byla silnice v celku hotova až na některé menší úseky, z nichž zejména skalnatý úsek u Němčic vyžádal si pak značného nákladu. R. 1824 byl dokončen úsek od Kunžvartu k zemské hranici a r. 1833 byla hotova celá silnice až na zcela malý úsek průjezdu městem Volyní. V letech

1828–1829 vystavěl písecký zednický mistr Václav Filous dřevěný most přes Volyňku ve Volyni. Takřka celá dlouhá Pasovská silnice byla vybudována dobrovolnou konkurencí [s. 63] vrchností a poddaných silniční fond vyplatil na celou nákladnou stavbu jen něco přes 34.000 zl. Na hotové silnici byla pak zřízena mýta v Písku, Protivíně, Volyni, Vimperku, Horní Vltavici a od r. 1816 i ve Strakoncích a Čimelicích. Již v polovici 18. století počalo se uvažovati o umělé výstavbě Rumburské čili Žitavské, čti později Kolinsko—Žitavské silnice (č. 26, 37, 55), spojující Míšeň a severní země s Vídeňskou silnicí přes Moravu do Rakous a dále na jih. Vlastním podnětem těchto snah byly hospodářské ohledy na rozvoj lněného, bavlněného a sklářského průmyslu, k němuž došlo na Rumbursku a Borsku právě v 18. století a jenž si dovedl zabezpečiti vývoz svých výrobků i daleko do ciziny. Již od r. 1752 byly činěny přípravy ke stavbě této silnice, která byla uvedena i mezi povinnými silnicemi r. 1756 a měla jíti ze Saska přes Lobendavu, Rumburk, Českou Lípou, Mladou Boleslav a Nymburk do Kolína na Vídeňskou silnici. Sedmiletá válka však přerušila jednání o výstavbě této silnice, a tak teprve r. 1782 počalo býti o ní znovu uvažováno a počalo se na ní tehdy také z části stavěti, ale špatné prováděná stavba netrvala dlouho a silnice pustla znovu. Z podnětu místního průmyslu a povozníků došlo r. 1786 k novému jednání, když tehdy saská vláda stavěla silnici z Drážďan do Lobendavy, kde měla navázati na silnici Rumburskou. Válka s Turky přerušila však i tehdy další jednání a teprve v dubnu [s. 64] r. 1794 došlo konečně k započetí stavby úseku od schönbornské myslivny k röhrsdorfské skelné huti. Postup stavby byl poněkud brzděn jednáním o směr této trati. Jiřetín se vytrvale domáhal toho, aby silnice šla obcí, ale povozníci odmítali tudy jezdit a také silniční ředitelství bylo proti tomuto delšímu a dražšímu směru, takže nakonec se silnice přece jen Jiřetínu vyhnula. Úsek od Schönbornu k Röhrsdorfu byl dostavěn již r. 1797 a r. 1812 byla vybudována spojka na Jiřetín. Další úsek od Röhrsdorfu k Boru, kde se jednání o konkurenci potkalo s malým úspěchem, byl pak vystavěn teprve v l. 1804–1805. Trať z Rumburku do Lobendavy k saské silnici, o jejíž vystavění jednalo se bez výsledku r. 1793, byla pak vybudována teprve v l. 1813–1818. Úsek od české Lípy k Doksům (č. 55), s jehož stavbou bylo po nezdařeném pokusu z r. 1793 započato teprve r. 1805, byl dokončen r. 1816 a v letech 1817–1820 byla stavba dovedena od Doks k Bělé pod Bezdězem. Současně s tímto úsekem byla stavěna i trať z Bělé k Ml. Boleslavi, dokončená v l. 1817–1827. Zbývalo tedy již jen skončiti také výstavbu posledního úseku Rumburské silnice od Ml. Boleslavi ke Kolínu na Vídeňskou silnici. Také tento úsek byl sice uveden již l. 1756 v soupisu povinných silnic, ale s jeho zdlouhavou výstavbou bylo počato teprve

r. 1804. Do r. 1824 byla stavba dovedena až do Bratronic, odkud pak dále bylo zdlouhavě jednáno o směr silnice, pro kterou připouštělo vojenské velitelství jediné směr po [s. 65] levém břehu Labe, tedy ne přes Poděbrady, čímž byl zvrácen již vypracovaný rozpočet. Když pak konečně r. 1830 svolily vojenské úřady k vedení silnice po pravém břehu Labe přes Poděbrady, rozhodlo se gubernium r. 1831 přece jen pro levý břeh a v letech 1837–1842 byl také tento poslední úsek Rumburské silnice dokončen. Kromě hlavní trati byly v té době vybudovány i některé spojky, jako v l. 1820–1840 spojka z Lobendavy do Sebnice a Wölmsdorfu, v l. 1808–1828 odbočka z Rumburku přes Georgswalde (č. 19) do Ebersbachu se spojením na Budyšín a Zhořelec a později i do Nového Gersdorfu, kde navázala na saskou silnici. V l. 1831–1842 pak byla vystavěna i spojka z Aloisburgu do Nového Gersdorfu. Od r. 1819 došlo k výstavbě odbočky do Dolního Gruntu a v l. 1831–1837 byla zbudována i spojka ze Schönbornu do Varnsdorfu (č. 54).

Pokračováním Rumburské silnice z České Lípy byla t. zv. Mělnická silnice, zvaná dříve i Rumburská (č. 37) , jdoucí z české Lípy přes Jestřebí, Dubou, Liběchov, Mělník a Štěpánský přívoz ku Praze O stavbě prvního úseku z Prahy ke Štěpánskému přívozu přes Labe u Obříství počalo se sice jednat již r. 1812, ale ke stavbě došlo teprve r. 1816. Proti návrhu silničního ředitelství, aby šla silnice přes Klíčany, postavila se jak panství, tak i krajský úřad, žádající volbu směru starou tratí přes Kobylisy, Březiněves a Líbeznici nebo aspoň přes Zdiby a Líbeznici, kterýžto kompromisní návrh byl pak schválen a koncem [s. 66] r. 1818 byla hotova celá tato trať, vystavěná i s kamenným mostem v Líbeznici výhradně jen dobrovolnou konkurencí. Jednání o stavbě úseků od Štěpánského přívozu k Mělníku, započaté již r. 1821, protáhlo se pro odpor vojenského velitelství a stavba, zahájená teprve r. 1829, byla skončena r. 1834. Pokud šlo o pokračování této trati z Mělníka k České Lípě, byly původně navrhovány tři směry: **1.** z Mělníka přes Liběchov, Želizy, Tupadly, Medonosy, Bukovec a Zakšín, **2.** trať Mělník — Liběchov — Brocno, Újezd — Dubá a konečně **3.** Mělník—Vysoká—Kokořín—Dražejov—Dubá. Rozhodnutí vyznělo r. 1821 pro směr od Štěpánského přívozu přes Podolí, Šopku, Liběchov a Dubou k Jestřebí na hotovou již trať Rumburské silnice a na tomto směru pak gubernium setrvalo přes liché námitky vojenského velitelství. Ke stavbě došlo však teprve r. 1829 a pro obtíže s konkurenty, kterým muselo býti pro neochotu k plnění převzatých závazků pohroženo vojenskou asistencí, pokračovala stavba velmi pomalu a byla skončena teprve r. 1840, čímž bylo vybudováno celé spojení z Prahy přes Rumburk na saskou hranici. Vedle Rumburské silnice zprostředkovala spojení Prahy s Lužici a zejména s blízkým městem Žitavou

stará *silnice žitavská*, pozdější silnice Kolínsko-Žitavská (č. 26), vycházející od Rumburské silnice z Bělé přes Kuřívody, Mimoň, Něm. Jablonné a Petrovice na saské hranice k Žitavě a dále přes Zhořelec k severu. Stará tato silnice, doložená již v polovině [s. 67] 13. století a sloužící zejména dopravě obilí a suken, byla uvedena již r. 1756 v seznamu povinných hlavních silnic a již v 18. století bylo na ní uměle vystavěno několik menších úseků. Celkem však byla silnice ještě počátkem 19. století ve velmi špatném stavu. O její výstavbě počalo se sice jednati již r. 1804, ale teprve od r. 1808 se tu počalo pomalu stavěti a r. 1821 byla hotova trať od zemských hranic přes Jablonné a Mimoň za Kuřívody. Obtížné a zdoluhavé bylo jednání o výstavbě úseku z Bělé přes Páterov do Kuřívod. Po nezdarech v l. 1810-1826 došlo konečně až r. 1827 k započetí stavby, jež byla dokončena r. 1829. Starým a živým spojením Čech s Lužicí byla již od konce 13. století Liberecká silnice, zvaná někdy také Slezská (č. 33), jdoucí přes Liberec a Frýdlant do Zhořelce a vyhýbající se Žitavě. Žitavští vymohli si sice již r. 1351 od Karla IV. zákaz této konkurenční silnice, ale celkem bez výsledku. Přímé toto spojení k severu se přes zákazy udrželo a v polovině 15. století panoval tu již živý obchodní ruch. Když pak později vyrostlo z Liberce důležité průmyslové středisko, získala na důležitosti také tato silnice, o jejíž umělé výstavbě počalo se jednati již koncem 18. století. Již r. 1797 určil arcikníže Karel vojsko ke stavbě úseku z Prahy přes Kbely do Brandýsa a gubernium nařídilo k tomu účelu konkurenci, ale pak bylo zákopníků použito jinak, silniční fond neměl volných peněz, a tak byla sotva započatá stavba již [s. 68] r. 1798 zastavena. Pod vlivem ,neustálých stížností na špatný stav této silnice zejména se strany poštovní správy počalo se již r. 1799 znovu jednati o její výstavbě, ale pro různé obtíže došlo teprve r. 1803 k započetí a r. 1807 k dokončení tohoto úseku na nějž pak navázal další úsek z Brandýsa do St. Benátek, vybudovaný v l. 1811—1816. Rychlejší průběh měla stavba úseku z Mnichova Hradiště do Kosmonos, započatá r. 1798 a skončená výhradně dobrovolnou konkurenci již r. 1806. Krátce potom, od r. 1809, došlo k počátku výstavby úseku z Kosmonos do Mladé Boleslavi, jenž byl hotov do r. 1810. Zatím se již od r. 1804 pracovalo také na stavbě dalšího úseku z Mnichova Hradiště do Liberce, ale jen do r. 1805, kdy byla stavba pro válku zastavena. Teprve když byl r. 1806 dohodnut směr silnice z Mnichova Hradiště přes Podolí, Ohrazenice a Hodkovice do Liberce, bylo pak ve stavbě pokračováno. V l. 1808—1810 byl vybudován úsek od Podolí ke Zlaté Hvězdě u Žďárku, v l. 1810—1811 došlo k výstavbě trati Mnichovo Hradiště Podolí, v l. 1812—1813 byla vystavena spojka z Ohrazenic k Turnovu, v l. 1813—1814 byl, vybudován úsek od Zlaté Hvězdy k Jílovému, již před tím byl r. 1807 vystavěn úsek u Hodkovic, v l. 1818 byla vystavěna obtížná trať

Záskalí —Dlouhý Most a v době od r. 1820 do 1828 byla stavba trati dovedena od Dlouhého Mostu až do Liberce. Úsek z Liberce letích 1830—1834. přes Frýdlant k zemské hranici, vyměřený r. 1826, byl vystavěn v letech 1830—1834. [s. 69] Celá stavba byla provedena z největší části dobrovolnou konkurencí.

Spojení Prahy z nejznámějšími českými lázněmi Karlovými Vary byla již od druhé poloviny 18. století věnována zvýšená pozornost. Již r. 1789 se jednalo o plánu výstavby důležité *Karlovarské silnice* (Č. 14), pro kterou byl sice původně navržen směr z Prahy na Středokluky, Žehrovice a Kolečovice, ale v definitivním návrhu dána pak přednost směru přes Slaný, Řevničov, Kolečovice, Hořesedly, Něm. Hořovice a Libkovic. Se stavbou této silnice bylo počato již r. 1792 a do r. 1811 byl již zcela vybudován úsek ze Slaného přes Libkovic do Bochova. Současně, od r. 1793 stavěla se také další trať z Bochova přes Karlovy Vary, Rybáře, Loket a Falknov do Chebu, dostavěná r. 1844. Zbývajících úsek od Chebu přes Mühlbach na státní hranici byl pak vybudován v l. 1811 až 1837. Na trati byly vystavěny dva význačnější mosty, přes Odru u Kulsamu, dostavěný r. 1842 a kamenný most přes Teplou u Karlových Varů, zbudovaný v l. 1825–1827 místo starého mostu, strženého povodní r. 1821. Ze snahy vyhnouti se oklice po Karlovarské silnici z Prahy přes Slaný a zapojiti do komunikační sítě také průmyslový kraj západně od Prahy vedl k převzetí Unhošťsko-Řevničovské (č. 59), původně okresní silnice do státní správy. Již r. 1853 žádaly sice příslušné obce za její inkameraci a od r. 1855 bylo jednáno o její umělou výstavbu, ale postátnění [s. 70] bylo r. 1857 ministerstvem obchodu zamítnuto zejména proto, že tehdy vzniklé železné dráhy Praha Plzeň Cheb Karl. Vary a železniční trať Ústí nad Lab.—Teplice—Karlovy Vary značně snížily její význam. Ač poštovní správa častěji naléhala na její řádnou opravu, došlo na žádost smíchovského, unhošťského a novostrašického okresu teprve r. 1910 k novému jednání o její inkameraci a teprve když zmíněné okresy provedly do r. 1913 její nařízenou umělou přestavbu, byla silnice převzata do státní správy.

Z Karlových Varů nabízelo se prodloužení Karlovarské silnice přes Nejdk a Hirschenstand k severu do Saska směrem k Lipsku. Jako jiné silnice v té době, tak také *Nejdecká silnice* (č. 24) měla především sloužiti pohodlnější a rychlejší dopravě lázeňských hostů do Karlových Varů. Již r. 1819 bylo jednáno se saskou vládou o další spojení z Hirschenstandu dále přes Schneeberg, ale ke stavbě došlo teprve v l. 1829–1835 dobrovolnou konkurencí.

S obchodního hlediska značně důležité bylo silniční spojení z Uher přes Rakousy a Vídeň jižními Čechami do Bavor a dále k západu. Tato *Rakousko-bavorská silnice* (č. 41), zvaná také *Rybářská* (Fischerstrasse) podle ryb,

dopravovaných po ní z rybníčního kraje od Třeboně, nebo podle význačných míst na ní ležících nazývaná také *Budějovická* nebo *Klatovská* a později úředně *Domažlicko-Třeboňská*, vstupovala z Rakous do Čech u Schwarzbachu a Suchdola a šla dále dosti přímým směrem přes Třeboň, Čes. Budějovice, Vodňany [s. 71] Strakonice, Horažďovice, Klatovy a Kdyni do Domažlic, za nimiž u Dražanova ústila na Bavorskou silnici. Koncem 18. století, kdy byla silnice ve velmi špatném stavu, došlo již r. 1797 k návrhu její umělé výstavby a když jednání o dobrovolnou konkurenci vedlo poměrně rychle k cíli, bylo již r. 1799 započato se stavbou úseku ze Schwarzbachu k Lišovu. Téměř současně byla stavěna i trať z Lišova do Čes. Budějovic, zásadně povolená r. 1801. Stavba celého tohoto úseku od zemské hranice přes Čes. Budějovice k hranicím Prácheňska, provedená výhradně jen dobrovolnou konkurencí, byla skončena r. 1827, s mostem přes Vltavu v Čes. Budějovicích, vystavěným v letech 1819-1821. Význam této silnice, uvedené ostatně již r. 1756 v soupisu povinných silnic, stoupl zejména v prvním desetiletí 19. století, kdy došla r. 1809 zpráva, že cizí formané, jezdící dosud z Vídně přes Landshut a Straubing do Augšpurka a Norimberka, hodlají pro vysoká cla francouzských spolkových států voliti směr z Vídně na Čes. Budějovice a Klatovy, bude-li ovšem tato silnice řádně vybudována. Formané žádali především, aby byla nejprve odstraněna lichva s pící a potravinami v zájezdních hospodách na silnicích, jež byla tehdy hlavní překážkou obchodní frekvence na Českých silnicích. Pod vlivem této slibné naděje byla trať v Prácheňsku r. 1811 vyměřena a ihned zahájena stavba, jež byla výhradně jen dobrovolnou konkurencí dokončena již r. 1816, až na jediný průjezd [s. 72] Strakonice. Zde byla stavba komplikována nutností výstavby trvanlivého mostu, o němž bylo uvažováno již od r. 1812, ale teprve r. 1831 byly vypracovány rozpočty. Úsek od křižovatky Budějovické a Pasovské silnice přes Bezděkov i starý most do Strakonic ležely v dolíku často vodou zaplavovaném, takže vozy musely objížděti oklikou tří mil z Vodňan přes Písek do Strakonic nebo z Vimperku přes Vodňany a Písek, což znamenalo často zdržení až 14 dní. Přes Otavu vedl jen dřevěný nouzový most, jenž byl zpravidla při povodni stržen ledem. Rovněž přes Volyňku vedl ve Strakonice jen chatrný dřevěný most. Z těchto důvodů bylo tu r. 1831 konečně schváleno vybudování tehdy oblíbeného řetězového mostu, jehož stavba byla však již r. 1832 zastavena. Po dlouhém neplodném jednání, teprve když byl v lednu r. 1841 znovu stržen chatrný most přes Otavu, došlo konečně počátkem r. 1842 ke stavbě řetězového mostu, tehdy již šestého v Čechách, jenž byl již v prosinci r. 1842 slavnostně vysvěcen. Tehdy byly již v Čechách kromě něho ještě řetězové mosty u Žatce

přes Ohři, u Jaroměře přes Labe, u Lokte přes Ohři, v Praze přes Vltavu a u Poděbrad přes Labe.

Současné s úseky v Prácheňsku stavělo se od r. 1811 na Rakousko-Bavorské silnici také v Klatovsku. Také zde byl účinnou pobídkou návrh z r. 1810, aby hlavní silniční spojení z Balkánu přes Uhry, Rakousy a Německo, jdoucí z Norimberka přes Řezno, Štrubinu, Pasov, Línec a Vídeň bylo vedeno směrem na Sulzbach, [s. 73] Amberg, Mnichov n. L., Kleneč, Klatovy, Horažďovice, Strakonice, Vodňany, Č. Budějovice do Lince a dále na Vídeň. Proto také stavba silniční trati v Klatovsku, zahájená r. 1811, šla velmi rychle vpřed, takže koncem r. 1815 byla většinou jen dobrovolnou konkurencí zcela provedena, a r. 1827 byl tu vystavěn i beňovský most přes Úhlavu. V l. 1811–1815 byla stavěna dobrovolnou konkurencí i *Brodská* čili *Kdyňsko-Brodská* spojka (č. 48) od Kobyly u Kdyně přes Brůdek a Všeruby na bavorskou hranici k Brodu nad Lesy, tedy směrem bývalé Všerubské zemské stezky.

Z Mladé Boleslavi odbočovala z Liberecké silnice důležitá *silnice Slezská* čili *Trutnovská*, zvaná později *Mladoboleslavsko-Trutnovská* (č. 13), zprostředkující přes Jičín, Novou Paku, Kalnou, Trutnov a Königshan spojení se Slezskem a přes Lehnici a Vratislav i s Polskem. Šel tudy zejména živý transitzní obchod plátěným zbožím z Čech do Slezska. O její umělé výstavbě počalo se jednati r. 1807 a když bylo dosaženo svolení vojenského velitelství v otázce volby směru, bylo přikročeno ke stavbě a v l. 1813–1814 byl vybudován úsek Jičín Nová Paka. Již před tím, r. 1802, byla vybudována trať Nová Paka Kalná, a od r. 1812 do 1816 stavěl se úsek od St. Benátek k hospodě »Na písku«. Takřka současné byl r. 1815 dohotoven úsek z Hor. Bousova do Ml. Boleslavi, stavěný od r. 1806. Oddíl od hospody »Na písku« k Ml. Boleslavi byl vystavěn teprve později, v l. 1826 až [s. 74] 1827. Pokud šlo o pokračování trati od Kalné k Trutnovu, byla z hospodářských i vojenských důvodů dána přednost směni přes Nové Zámky a Pilníkov před tratí přes Hostinné a stavba, započatá r. 1817, byla dokončena teprve r. 1830. V posledním silničním úseku od Trutnova přes Zlatou Olešnici a Königshan na slezskou hranici stavělo se sice z části již r. 1798, ale teprve r. 1820 byl také tento úsek dokončen. V době od r. 1798 do 1830 byla tedy provedena výstavba celé Slezské silnice, z největší části systémem dobrovolné konkurence. V l. 1817–1819 byla pak bez státního příspěvku vystavěna *Jilemnická spojka* (č. 40) z Horky na Slezské silnici přes Studenec do Jilemnice.

Zejména dovozu obilí z vnitrozemí k severu měla sloužiti *silnice Litoměřická*, zvaná také *Budyňská* nebo *Děčínská*, později *Lánsko-Kamenická* (č. 18), směřující z Lán přes Slaný a Budyni k Litoměřicím a odtud dále k severu přes Ústěk a Kravaře do České Kamenice, kde vyústila na Moravsko-Saskou silnici.

V 1. 1812-1817 došlo tu k výstavbě trati z Litoměřic přes Trnovany, Liběšice, Zimoř, Ústěk a Lukov do Kravař, odkud postupovala silnice pak dále pod jménem *Českolipské* či později *Bělsko-Kravařské* silnice (č. 55) přes Stvolínky a Nový Zámek k Cukmantlu České Lípy na Rumburskou silnici. Přes značné obtíže se získáváním dobrovolné konkurence především u vrchností začata stavba celého tohoto úseku r. 1812 a byla dokončena r. 1817. Další úsek Litoměřické [s. 75] silnice z Kravař přes Polici do České Kamenice byl dlouho velmi zanedbán a takřka nesjízdný. Teprve od r. 1817 počalo býti jednáno o umělou výstavbu tohoto úseku, jež pak byla provedena v 1. 1820 až 1831, při čemž byla stavba na čas zastavena. Již od r. 1828 bylo marně jednáno o stavbě trvalejšího mostu přes Ploučnici v Polici místo tamnějšího chatrného dřevěného mostu, ale až v 1. 1843–1844 došlo k vystavění kamenného mostu ze státních prostředků, čímž byla teprve zabezpečena nerušená komunikace po nové silnici. Jižní část této trati, směřující jako *Budyňská silnice* od Lán přes Slaný a Budyni na Litoměřickou silnici jižně od Doksan, stavěla se dobrovolnou konkurencí od r. 1823 a byla hotova v 1. 1835 až 1836. Celá silnice byla tedy vybudována v 1. 1803 až 1836.

Staré obchodní i poštovní spojení se Saskem vedlo z Prahy k severu přes Tursko, Velvary, Lovosice, Teplice a Petrovice na Drážďany a dále k Lipsku t. zv. *Teplickou*, později *Velvarsko-Teplickou silnicí* (č. 44). Na umělé vybudování silničního spojení z lázeňského města Teplic přes Petrovice do Saska pomýšlelo se již r. 1799 a znovu pak r. 1803 v souvislosti s plánem zdokonalení komunikace se všemi význačnými lázeňskými městy v zemi. Nepřikloniv se k navrhovanému směru z Teplic přes Soběchleby a dále kolem hradu Geiersbergu přes Schreckenwald do Petrovic, zvolil Chotek trať přes Soběchleby, Chlum a Nakléřov do Petrovic a od počátku r. 1804 [s. 76] započalo se s výstavbou této trati za pomoci vojska již na podzim r. 1806 byla stavba hotova. Téměř současné bylo započato i se stavbou dalších tří úseků z Teplic do Lovosic, z Litoměřic přes Doksany, Dušníky a Hrdly k hranicím Rakovnického kraje a konečně spojky *Lovosické* čili *Libčevské*, jinak *Lovosicko-Kozelské* (č. 47) z Lovosic přes Libčeves na Kozly. Stavba, přerušená válečnými událostmi r. 1813, byla na všech třech tratích obnovena teprve r. 1818 a s pomocí dobrovolné konkurence byly všechny tři úseky dokončeny do r. 1820, 1819 a 1825. Stará poštovní trať přes Tursko a Velvary byla sice již ve starší době přeložena na trať přes Libeň, Veltrusy a Doksany do Litoměřic, ale počátkem 19. století došlo k plánu vystavěti místo poštovní a komerční silnice přes Veltrusy novou umělou silnici z Prahy na Budyni, Litoměřice a Lovosice. Již r. 1804 nařídilo gubernium stavbu silnice z Prahy Píseckou branou v Brusce přes Podbabu na Velvary. Její část byla

sice vystavěna již v r. 1804–1805, ale pak byla stavba dvorskou kanceláří r. 1807 zastavena. Teprve r. 1820 došlo k pokračování v této stavbě, hotová trať byla r. 1824 převzata do státní reže, ale pak exkamerována a místo ní převzata trať Bruska—Jenerálka—Horoměřice—Černý Vůl. R. 1837 bylo znovu jednáno o stavbě úseku k Velvarům a rok na to stavba skutečně započata a r. 1848 byla hotova trať z Prahy do Břízy na hranicích litoměřického kraje. Když však část Podbabské silnice vadila r. 1846 stavbě železné [s. 77] dráhy z Prahy do Drážďan, byla místo trati Praha Bruska—Podbaba—Suchdol—Černý Vůl vystavěna do r. 1848 nová trať Bruska Dejvice—Jenerálka—Horoměřice—Černý Vůl, a stará trať byla ze státní správy vyloučena. Tak vznikla *Pražsko-Velvarsko-Teplická* čili *Novoteplická* silnice z Prahy přes Teplice a Petrovice. Ze snahy po kratším spojení z Lovosic přes Ústí nad Lab. k Petrovicím mimo okliku přes Teplice vznikla *Ústecká silnice* (č. 46), jež měla podle původního plánu sloužiti také jako cesta pro koně, táhnoucí labské nákladní lodi proti proudu. Stavba započatá r. 1837 postupovala značně pomalu pro obtíže se získáváním konkurence a nebyla vlastně dokončena, protože ztratila později na významu vystavěním železnice, jdoucí souběžné s ní. K exkameraci hotových úseků, o které se dlouho jednalo, však nedošlo a silnice z Lovosic do Ústí n. Lab. zůstala až na malý úsek ve státní režii.

Její pokračování, *Ústecko-Varvažovská* spojka (č. 46), zvaná také silnicí *Ústeckou*, byla původně částí staré komerční silnice Drážďanské a o její výstavbu bylo, pro konkurenční obtíže zprvu s nezdarem, jednáno již od r. 1808. Zdlouhavá její stavba byla provedena teprve v l. 1816-1825. Její pokračování z Ústí n. Lab. do Lovosic bylo vybudováno teprve později a není podnes zcela inkamerováno.

Po skončení *Ústecko-Varvažovské* spojky a vlastně již před tím, od r. 1820, bylo jednáno také o výstavbu *Děčínské*, čili později *Zákupsko-Chlumské silnice* [s. 78] (č. 50), jež měla býti nutným doplňkem Moravsko-Saské silnice z Rumburku do Děčína, k Drážďanské silnici. Silnice měla především sloužiti dovozu uhlí z Chabařovické pánve přes Děčín do okolí České Kamenice, Chřibské, Krásné Lípy, Rumburku, Šluknova a Haňšpachu, aby se snížily ceny palivového dříví a kromě toho mělo jí býti používáno k dopravě zemědělských produktů ze Žatecka do zálabských průmyslových krajin a pro spojení s českými lázněmi. Proti stavbě se však houževnatě, i přes odlišné zdání vojenského odborníka, stavělo vojenské velitelství, pravděpodobně pro osobní nechuť tehdejšího vojenského velitele v Čechách hr. Kolovrata k děčínské vrchnosti hraběti Thunovi. Projekt, takto na čas zmařený, byl později obnoven a r. 1829 bylo konečně dosaženo i souhlasu vojenského velitele Gyulaye, ovšem se

závazkem, že dá hr. Thun silnici v případě vojenské potřeby demolovati. V 1. 1829–1833 byla stavba trati z Děčína do Varvažova skončena a r. 1834 došlo také po některých obtížích k její inkameraci.

Ze snahy, spojití význačná česká lázeňská místa pohodlně s cizinou, vznikla počátkem 19. století myšlenka vybudovati *Jáchymovskou* čili *Ostrovskou silnici* (č. 12), jež by sloužila především lázeňskému a obchodnímu spojení s Lipskem. Stavba, začatá r. 1804, byla již r. 1805 zastavena pro nebezpečí války a teprve od r. 1814 bylo ve stavbě pomalu pokračováno. R. 1824 byla hotova trať z Karlových Varů přes Ostrov do Brandu, r. 1830 byl vybudován [s. 79] úsek z Ostrova do Jáchymova a rok 1837 přinesl dokončení celé silnice.

Již počátkem 19. století pomýšlelo se na výstavbu spojovací silnice, jež by zkrátila cestu z Polska a Slezska od Kladské silnice k silnicím, vedoucím do Rakous a Bavor. Tato *Kutnohorská*, někdy i *Táborská* silnice, zvaná později *Královéhradecko-Čechtická* (č. 16) jest ovšem již staršího data a jest uvedena již v seznamu povinných silnic z r. 1756. Jednání o její umělé výstavbě, zahájené již r. 1804, přerušily války a později i státní bankrot r. 1811. Na úseku z Kutné Hory do Přelouče se sice stavělo již od r. 1804, ale r. 1805 byla stavba zastavena. Teprve od r. 1812 bylo opět počato se stavbou úseku z Kutné Hory do Malína, jež byla skončena r. 1816. Tato *Malinská* čili *Sedlecká silnice* (č. 16) byla vystavěna výhradně jen dobrovolnou konkurencí. Krátce před tím, již r. 1809, došlo k výstavbě úseku z Malína do Přelouče. Místo původního směru na Přelouč a Pardubice byl později zvolen směr přes Bohdaneč do Králové Hradce a do r. 1834 byl dokončen i tento úsek. Zbývající úsek z Kutné Hory přes Štípoklasy, Dolní Kralovice a Křivsoudov do Čechtí na Novou Vídeňskou silnici byl pak zbudován v 1. 1811—1821. V stavebním programu z počátku 19. století byla i výstavba spojovací *silnice Kostecké* (č. 49) mezi Sobotkou a Turnovem, zejména pro obchod obilím z Jičínska do horských krajů. Silnice, vystavěná dobrovolnou konkurencí v 1. 1804–1808, byla však dovedena [s. 80] jen ze Sobotky ke Kosti, kterýžto úsek, nemající dalšího spojení na síť státních silnic, byl přes to inkamerován — celkem vzácný případ v tehdejší praxi.

Důležitou komunikační tepnou, umožňující obchodní i osobní spojení z Uher a Rakous přes Moravu přímým směrem do Saska, byla silnice *Moravsko-slezská*, jinak také *Moravsko-Saská*, zvaná později *Litomyšl-Jičín-Rumburská* (č. 19), vedoucí z Brna přes Litomyšl, Vys. Mýto, Holice, Král. Hradec, Hořice, Jičín, Mnichovo Hradiště, Mimoň, Bor a Čes. Kamenici do Rumburka a dále přes Budyšín a Zhořelec k severu. Některé úseky této silnice byly vystavěny již v polovině 18. století, ale sedmiletou válkou byla stavba přerušena a po definitivním odtržení Slezska byl její původně projektovaný směr změněn

z Litomyšle přes Vys. Mýto na Chrudim a Čáslav (*silnice Chrudimská*, č. 7). Úsek z Chrudimi do Čáslavi byl vystavěn již v l. 1772–1778, ale pak byla další stavba přerušena a teprve od počátku 19. stol. počalo býti znovu zdlouhavě jednáno o pokračování její výstavby. R. 1805 bylo sice již počato s vyměřováním trati, ale pro jiný stavební program nedošlo ani tenkrát ke stavbě a byly nákladem některých panství vybudovány jen ojedinělé úseky. Trať počala býti znovu stavěna teprve r. 1812, když byla získána dobrovolná konkurence a r. 1814 byl dokončen a převzat úsek od moravské hranice přes Litomyšl a Vys. Mýto do Chrudimi. [s. 81] Brzy po vybudování úseku ze Svitav k Chrudimi počalo se pomýšleti na výstavbu spojky této silnice s Moravsko-Bavorskou silnicí rovněž ze Svitav k Něm. Brodu. Jednání, zahájené již r. 1817, naráželo na spory poddaných s úřady a stavba této *Poličské*, později *Litomyšlsko-Poliačské silnice* (č. 31) jinak i *Brněnské*, započatá již r. 1819, stále vázla. Značnou překážkou bylo i odmítavé stanovisko vojenských úřadů, obávajících se, že by mohla nová silnice sloužiti v případě války nepříteli. R. 1823 byla proto stavba zcela zastavena a teprve, když na nátlak politických úřadů, přejících stavbě, ustoupilo vojenské velitelství od svého veta, byla stavba r. 1827 dobrovolnou konkurencí dokončena a r. 1828 převzata.

Teprve po vystavění úseku do Chrudimi počalo se pomýšleti na obnovení původně zamýšleného směru *Moravsko-Saské silnice* (č. 19) přes Král. Hradec a Jičín, proti němuž měly kdysi námitky vojenské kruhy, nechtějící připustiti pohodlnější přístup k hradecké pevnosti. Jednání, započaté r. 1816, vedlo rychle k cíli, takže se ještě toho roku počalo se stavbou úseku Vys. Mýto—Král. Hradec, dokončeného s částečnou pomocí silničního fondu již r. 1825. S výstavbou dalšího úseku z Král. Hradce k Jičínu bylo počato již dříve, r. 1811, a stavba pokračovala dosti rychle. Gubernium rozhodlo se sice pro kratší směr silnice přes Sobčice, Domoslavice a Dobrou Vodu, ale dvorská kancelář dala z politických a vojenských [s. 82] důvodů přednost delšímu směru přes Úlibice s ohledem na spojení s pevností Josefovem, a v l. 1817–1820 byla výstavba celého úseku až do Jičína skončena. Téměř současně byl vybudován i další úsek z Jičína do Mnichova Hradiště, jenž byl hotov již r. 1813 a zbytek již před r. 1821. Hned po skončení této trati pomýšlelo se na pokračování této nejdelší české silnice a do r. 1829 byl vskutku dokončen úsek Mnichovo Hradiště—Kuřívody, jehož část byla vybudována již r. 1813. Již r. 1817 uvažovalo se o spojení Rumburské a Žitavské silnice jednak z Röhrsdorfu přes Cvikov do Něm. Jablonného, jednak z Boru přes Zákupy do Mimoně. Stavba úseku Bor—Mimoň, započatá r. 1817, byla sice r. 1820 pro námitky vojenských úřadů zastavena, ale již r. 1821, když vojenské velitelství upustilo od námitek a když

byly odstraněny i obtíže s konkurenty, byla stavba obnovena a do r. 1834 skončena. Již před tím byl v l. 1826–1829 uměle vybudován i další úsek z Boru do České Kamenice, vše z největší části dobrovolnou konkurencí. Zbývalo tedy již jen dovésti silnici z Čes. Kamenice k Rumburku. Touto tratí šla již odedávna komerciální silnice z Děčína přes Českou Kamenici, Chřibskou a Rumburk k saské hranici, sloužící především dovozu soli, obilí, potravin, skla, plátna a pod., jež byly pak z Děčína dopravovány dále po Labi. Když se od druhé poloviny 18. století velmi rozmohl v tomto kraji průmyslový ruch, byl zvláště těžce pocíťován špatný stav [s. 83] této značně frekventované silnice a proto se již od r. 1798 počalo jednati o její umělé přestavění. Jednak nepříznivé časové poměry, jednak i malá ochota konkurentů a válka r. 1805 znemožnily další jednání a silnice byla tehdy opravena jen prozatímně. Jednání od r. 1811 přineslo sice aspoň z části získání konkurence, ale teprve r. 1816 podařilo se stavbu finančně zcela zajistiti a do r. 1829 resp. 1831 byl také vybudován tento zbývající úsek Děčín—Rumburk, čímž byla tato důležitá komunikační tepna zcela vybudována.

V pozdějších letech došlo již jen ke stavbě některých spojovacích silnic, souvisejících s Moravsko-Saskou silnicí. Tak byla r. 1828 povolena výstavba *Novobydžovské spojky* (č. 23) z Chlumce n. Cidl. z Kladské silnice přes Nový Bydžov a Smidary ke Konecchlumí na Bavorsko-Saské silnici. Pro odpor vojenského velitelství byla silnice stavěna od r. 1833 jen jako venkovská silnice a stavba, brzděná četnými stížnostmi poddaných, byla dokončena teprve r. 1842. Pečlivá její výstavba, třebaže plně nevyhovující předpisům pro státní silnice, vedla přece r. 1845 ke schválení její inkamerace, jež byla r. 1847 také skutečně provedena.

Téměř současně s touto spojkou byla r. 1848 převzata do státní správy také *Děčínská* čili *Benešovská spojka*, zvaná později úředně *silnicí Zákupsko-Chlumskou* (é. 36 a 51), o jejíž výstavbě se jednalo již od r. 1821. Silnice, spojující Zákupy přes Českou [s. 84] Lípu, Žandov a Benešov nad Pl. s Děčínem a křižující Rumburskou a Litoměřickou silnici, měla především za účel zdokonaliti a zrychlit komunikaci v Českolipsku, jež vyrostlo v první polovici 19. stol. v důležitý průmyslový kraj. Jednání narazilo hned s počátku na odpor vojenského velitelství a teprve r. 1836, když byl tento odpor odstraněn, došlo ke schválení stavby, s níž bylo již r. 1837 započato. Obtíže s konkurencí zavinily, že byla stavba prováděna pomalu a nejednotně, na některých místech jen »landartig«, takže po skončení úseku Zákupy-Žandov r. 1842 bylo nutno provésti některé rekonstrukce a teprve r. 1847 byla celá trať dokončena.

Státní *spojka Pardubicko-Vysocká* (č. 57), spojující Moravsko-Saskou silnici s Pardubickou, vznikla z původní místní cesty, jež měla býti součástí silnice

z Pardubic do Vys. Mýta, projektované kolem r. 1840, ale potom neuskutečněné, protože tehdy stavěná železnice z Olomouce do Prahy ji učinila zbytečnou. Úsek z Pardubic do Dašic byl vystavěn v r. 1845 až 1848 a tehdy byla po r. 1848 upravena na okresní silnici i trať z Dašic přes Komárov a Roveň k Vysoké. Do státní správy byla celá tato spojovací silnice převzata teprve v dubnu 1915. Kromě Moravsko-Slezské silnice druhou nejdelší silnicí, protínající zemi mimo hlavní město a spojující nejdůležitější silnice, vycházející z Prahy k západu, byla silnice *Bavorsko-Saská*, později *Železnorudsko-Teplická* (č. 9), označovaná podle svých jednotlivých [s. 85] úseků i jako *Klatovská*, *Plasská* či *Žatecká*. Největší význam měla tato silnice, směřující z Bavor přes Klatovy, Plzeň, Žatec a Most do Teplic a křižující silnice Rakousko-Bavorskou, Říšskou, Karlovarskou a Lipskou, pro kraj od Domažlic k Vimperku, jenž neměl až do počátku 19. století spojení s Prahou ani s Bavorskem, což bylo ke značné škodě zejména místnímu sklářskému průmyslu. O výstavbě této důležité silnice bylo proto jednáno již od r. 1809 a při rozpočtu 10 zl. za jeden sáh byl r. 1822 dokončen úsek z Plzně do Klatov. Několik let později byl r. 1831 dokončen na této trati i most přes Radbuzu u Litic, o jehož trvalejší výstavbě bylo jednáno již od r. 1815. Další úsek silnice z Klatov přes Železnou Rudu na bavorskou hranici byl sice vyměřen již r. 1817, ale ke stavbě tehdy pro různé obtíže nedošlo a obtížné jednání o konkurenci vleklo se pak celá desíletí. Již sám směr úseku narážel na různě se křížící zájmy. Místo původního směru z Klatov přes Luby, Malou Vísku, Neznašov, Čachrov, Jesení, Železnou Rudu a Debrník byl navržen i směr přes Novakovice, Janovice, Petrovice, Bystřici a Železnou Rudu, a přes to, že se většina konkurentů shodla r. 1831 na směru přes Čachrov, vynořil se později nový plán vésti silnici přes Zejbiš, Brunst a Gerlovu Huť, což bylo sice r. 1836 schváleno, ale stavba již r. 1837 zastavena. Ani jednání s bavorskou vládou o volbě směru nevedlo dlouho k cíli. Proti plánu rakouské vlády vésti silnici přes Železnou Rudu, Debrník, [s. 86] Ludwigsthal a Zwiesel přála bavorská vláda trati ze Železné Rudy na bavorský Eisenstein a tak stavba stále vázla přes to, že zejména v letech bídy 1842–1846 dostalo se stavbě nouzové výpomoci ke zmírnění nouze a hladu obyvatelstva Královského Hvozdu. Teprve r. 1853 byl s bavorskou vládou dohodnut směr přes Zwiesel a r. 1861 byla konečně hotova celá trať, vystavěná z největší části dobrovolnou konkurencí. V 1, 1841–1842 byl vybudován kamenný most přes Drnový potok u Klatov po vleklém jednání, trvajícím od r. 1831.

O výstavbě dalšího úseku od Plzně přes Třemošnou, Plasy a Kralovice k Vys. Libyni počalo býti jednáno teprve r. 1827, ale jednání se po leta vleklo pro obtíže s konkurenty, zejména pro otázku směru. Trať z Plzně do Plas byla sice

vyměřena již r. 1817, ale v další části nastal spor o to, má-li trať jít přes Lubenec či Vysokou Libyni. Největší obtíže činil tehdy kníže Metternich, jenž brzdil svými námitkami celou stavbu. Od r. 1841, kdy byla trať na Metternichovo přání již po čtvrté vyměřena, počala být sice stavěna sjednaným směrem na Lubenec přes Kaznějov a Rybnici, ale když byla schválena výstavba silnice Plzeň Loket, ztratila projektovaná trať na Lubenec mnoho na významu a počalo se proto uvažovati znovu o směru přes Vys. Libyni a r. 1845 byla konečně schválena trať Plzeň—Plasy—Vys. Libyně—Jesenice—Strojetice—Očihovec—Blšany—Miličeves—Radičeves—Žatec. Obtíže však ani potom neustaly. [s. 87] Metternich znovu protestoval i proti této trati a kromě toho město Kralovice, jež bylo tehdy 1. září 1845 postiženo požárem, domáhalo se průchodu projektované silnice, kterážto zajíždka byla pro odpor silničního ředitelství zamítnuta. R. 1847 bylo sice konečně započato s výstavbou tohoto úseku, ale pro další obtíže byla celá trať dokončena teprve r. 1865. Opětované žádosti města Kralovic za průjezd silnice městem bylo r. 1855 vyhověno s novým odůvodněním, že úkolem silniční sítě má být spojení co největšího počtu měst.

Také v Žatecku potkávalo se jednání o výstavbě další trati z Vys. Libyně přes Jesenice a Blšany do Radičevsi se značnými obtížemi. Počalo se sice jednat již r. 1831, ale pro neochotu konkurentů bylo nutno jednání r. 1838 opakovati a teprve v l. 1846 až 1858 byla vybudována trať od hranic plzeňského kraje k Blšanům. Úsek Blšany—Radičeves byl stavěn teprve později jako okresní silnice a není až posud inkamerován — ve vývoji státních silnic v Čechách případ dosti nezvyklý. Původní, později opuštěný projekt vésti Bavorsko-Saskou silnici z Plzně přes Lubenec zavinil, že vznikla tehdy celkem luxusní *Žatecká silnice* (Č. 38), vedoucí z Lubence přes Podbořany do Žatce. Stavba, započatá již r. 1810, byla sice na čas přerušena napoleonskými válkami r. 1813, ale od konce r. 1814 stavělo se dále a celá stavba, jejíž hotové úseky byly hned po jejich skončení postupně inkamerovány, byla dokončena [s. 88] r. 1818, tedy mnohem dříve, než bylo upuštěno od zamýšleného směru hlavní silnice přes Lubenec. Pokud šlo o další úsek Bavorsko-Saské silnice ze Žatce k Mostu, byl bez větších obtíží vybudován v l. 1822 až 1825. Již podle původního Chotkova projektu z r. 1804 měla hlavní silnice jít až do Teplic a umožniti tak lepší spojení tohoto lázeňského místa. Tento plán byl vskutku proveden v letech 1820–1825, v nichž byla trať Most—Duchcov—Teplice vystavěna výhradně jen dobrovolnou konkurencí.

Z plánu zdokonaliti pokud možná nejvíce spojení českých lázeňských míst vznikli projekt *Bílinské, Teplické* čili později *Teplicko-Lounské spojovací silnice* (č. 42), schválené již r. 1804 a vystavěné přes Kozly a Bílinu v l. 1810–1815

nákladem asi půl milionu zl. Na trati byl r. 1812 vystavěn most přes Bělou u Chudeřic.

R. 1804, kdy nebylo v Prácheňsku ještě vůbec žádných chausséovaných silnic, vznikl plán vybudovati silnici, jakousi *odbočku Rybářské silnice*, jež by jako *silnice Rakousko-Saská*, zvaná také podle jednotlivých úseků *Plzeňská*, *Loketská* či *Kraslická* a pozdějším úředním názvem *Vodňany—Plzeň—Kraslická* (č. 45) zprostředkovala, pokud možná přímým směrem spojení z Uher přes Rakousy přes Plzeň a Karlovy Vary do Saska k Lipsku a dále do severních zemí. Pro různé obtíže počalo se teprve r. 1811 se stavbou úseku v Prácheňsku z Vodňan přes Protivín, Písek, Blatnou a Kasejovice k Podhůří na hranicích plzeňského kraje. [s. 89] Celá veliká a nákladná stavba, provedená výhradně dobrovolnou konkurencí bez jakéhokoli státního příspěvku, byla dokončena r. 1818 a v září 1821 byl převzat do státní správy i starý kamenný most v Písku. V letech 1812–1817 panoval na silnicích v Prácheňsku vůbec velmi živý ruch — bylo tu v té době vystavěno a státem převzato celkem 103.312 sáhů silnic, vystavěných nákladem 2,581.800 zl. jedině dobrovolnou konkurencí.

Již v době stavby této silnice vznikl r. 1816 plán vybudovati *Nepomuckou spojku*, pozdější *Nepomucko-Přeštickou silnici* (č. 22), jež by vedla od Nepomuku na Rybářské silnici do Přeštic na silnici Bavorsko-Saské. Silnice byla většinou dobrovolnou konkurencí vystavěna v l. 1816-1831 a jen zbývající úsek Kuciny—Přeštice, o jehož stavbě bylo jednáno již r. 1840, byl dostavěn teprve asi r. 1852.

Něco déle trvala výstavba pokračování *Rakousko-Saské silnice* (č. 45) v Plzeňsku, od Borku u Nepomuku přes Prádlo, Seč, Štáhlavy, Plzeň a Chotíkov za Úněšov na hranicích loketského kraje. Tato trať skládala se vlastně ze dvou silnic, *Plzeňské* z Borku do Plzně a *Loketské* z Plzně na zemskou hranici. *Plzeňská silnice*, s jejíž výstavbou bylo započato z. 1819, byla dokončena pro spory o směr teprve r. 1835, kdežto stavba silnice Loketské, o níž se jednalo s nezdarem již r. 1819 a znovu od r. 1834, byla povolena teprve r. 1842 a v letech 1845–1854 byla vystavěna a také po některých obtížích inkamerována. [s. 90] Také tato stavba byla provedena jedině dobrovolnou konkurencí vrchností a poddaných.

Zbývalo ještě dokončiti velkolepý projekt této důležité silnice dostavěním *Loketsko-Plzeňské* trati od hranic plzeňského kraje přes Toužim, Bečov a Slavkov do Lokte na Karlovarskou silnici a odtud dále z Falknova přes Jindřichovice a Kraslice k saské hranici. Přes to, že horní erár, vládnoucí četnými statky v horních obvodech loketského kraje odmítl při jednání r. 1835 ke špatnému příkladu ostatních konkurentů přispěti ke stavbě silnice, ze které mu

kynul největší prospěch, podařilo se přece r. 1843 zabezpečiti výstavbu silnice, s níž bylo započato r. 1845. Stavbu stíhal nezdar. R. 1848 odmítala panství i obce plniti konkurenční závazky, převzaté před ústavními změnami z r. 1848, a když se pak ztratily i konkurenční protokoly, právní základ zabezpečení stavby trati, byla práce zastavena a hotové, ale zkáze propadající úseky skýtalý žalostný obraz Kromě toho hospodářská bída zúčastněných měst (r. 1848 vyhořel na př. Schönfeld) bránila jim také v plnění konkurenčních povinností a tak teprve r. 1850 se mohlo přikročiti k pokračování stavby, jež pak postupovala rychleji, takže r. 1854 byla celá trať v Plzeňsku hotova a převzata státem. V Loketsku došlo k dokončení stavby teprve později r. 1860. Konečný úsek Loketsko-Plzeňské silnice měl jíti podle původního návrhu z Lokte přes Lipnici, Jindřichovice a Kraslice k saské hranici, především z obchodních [s. 91] důvodů, aby se tak umožnilo spojení závodů Jana Dav. Starka v Lipnici se Saskem a s nitrem Čech. Město Falknov se však cítilo projektem poškozeno a jeho žádosti, aby bylo určeno za východisko silnice, bylo r. 1839 vyhověno. Po zabezpečení stavby a schválení plánů r. 1844 bylo ihned započato se stavbou, jež byla dokončena r. 1847 s menším příspěvkem silničního fondu, jehož bylo zejména užito ke stavbě mostu ve Falknově.

Spojení z Říšské silnice k Chebu a přes Hof dále do Lipska a říše měla sloužiti *Hofská, Bayreuthská* čili *Chebská silnice*, zvaná později *Stříbro-Ašská* (č. 21) a běžící z Říšské silnice ze Stříbra přes Planou, Velké Hleďsebe, Cheb a Aš k saské hranici. Nejprve počalo se stavěti v severních úsecích. Po jednání, vedeném od r. 1804, bylo již r. 1812 počato se stavbou úseku z Chebu do Vel. Hleďsebe, ale r. 1813 byla práce na silnici značně zvolněna. Přes to se však stavělo dále a do roku 1835 byl celý tento úsek většinou dobrovolnou konkurencí dokončen. Na trati Cheb—Aš stavěl se již od r. 1809 úsek z Chebu do Mar. Lázní a po některých obtížích s konkurencí, zejména pokud šlo o úsek lesem Himmelreich, byla stavba této trati r. 1830 dokončena. O výstavbě konečného úseku z Horních Loman přes Vojtanov na saskou hranici směrem k Adorfu počalo se sice jednati již r. 1804, ale teprve r. 1824 došlo k povolení stavby, přičemž byl na žádost saské vlády zvolen směr Horní Lomany—Vojtanov—Schönberg. Stavba [s. 92] byla na útraty silničního fondu provedena v l. 1828 až 1829. Stavba druhého konečného úseku z Aše k zemské hranici směrem k Hofu byla sice povolena již r. 1824, ale pro zastavení stavby r. 1826 byla trať dokončena teprve v letech 1830–1833, většinou konkurencí. Třetí odbočka od hlavní silnice k saské hranici na Rossbach měla podobný osud. Byla sice povolena již r. 1824, ale r. 1826 byla stavba zastavena a všechny další pokusy, k nimž došlo několikrát v době od r. 1837 do 1857, potkaly se s nezdarem. Ani

pokus, k němuž došlo z iniciativy saské vlády z r. 1854, při čemž byly již vypracovány plány trati z Aše k Rossbachu, nevedl k cíli. Rakouská vláda odmítla inkameraci úseku, jenž byl pak vystavěn jen jako okresní silnice.

Poněkud rychlejší postup měla výstavba jižního úseku Chebské silnice. Na úseku ze Stříbra do Plané se začalo stavěti r. 1814 a do r. 1831 byla trať dokončena; most u Třebíle byl vybudován v r. 1815. V úseku od V. Hleděsebe k Plané, kde byl již v l. 1816–1820 vystavěn oddíl od Drmoule k hranicím Loketského kraje, bylo od r. 1826 jednáno o dalším směru silnice. Po zamítnutí návrhů na volbu směru přes Regensteich u Holubína, Hochofen a Mar. Lázně jakož i trati, projektované přímo přes Drmoul byl ještě r. 1826 schválen směr oklikou přes Drmoul a Trstěnici a stavba, počatá ještě téhož roku, byla do r. 1830 dovedena z Plané k Chodové Plané a do r. 1832 byl hotov celý úsek. Spojení Chebu k jihu do [s. 93] Bavor přes Waldsassy sloužila *spojka Waldsaská*, zvaná dříve také *Wiesská*, stavěná pomalu a s přestávkami v l. 1814–1837 (č. 53).

Po vystavění silnice z Moravy přes Svitavy, Litomyšl a Vys. Mýto do Chrudimi bylo hned pomýšleno na její spojení ze Svitav přes Poličku, Nēm. Brod, Humpolec a Pacov do Písku na silnici Rakousko-Saskou, aby se tak zrychlilo a usnadnilo přímější spojení na jih do Rakous, na západ do Bavor i ke Karlovým Varům a Chebu. O stavbě této důležité *silnice Moravsko-bavorské*, zvané podle jejích jednotlivých úseků také silnice *Poličská*, *Pelhřimovská spojovací a Tábořská* a později úředním názvem silnice *Poličsko-Písecká* (č. 32), počalo se jednati již r. 1816 a téhož roku bylo také počato se stavbou, jež byla v úseku od moravských hranic přes Poličku a Hlinsko k hranicím čáslavského kraje hotova již do r. 1830, kdežto úsek Čáslavsku od hranic chrudimského kraje k Nēm. Brodu, začatý již r. 1815, byl skončen teprve r. 1848, když byl původní směr přes Přibyslav opuštěn a zvolena kratší trať z Nēm. Brodu přes Bělou a Kohoutov. Téhož r. 1848 byl dokončen i další úsek silnice od Nēm. Brodu přes Humpolec až ke hranicím tábořského kraje, jehož stavba byla rovněž započata již r. 1815. Proti původnímu návrhu gubernia, aby byl volen směr z Humpolce přes Pelhřimov, prosadili konkurenti směr z Humpolce přes Želiv a Křelovice na červenořečickém panství.

Současně s těmito úseky stavělo se také na této [s. 94] transversální spojovací silnici v Tábořsku, kde bylo zprvu počítáno se směrem přes Pelhřimov a proto v l. 1817–1818 vystavěn tu úsek z Čížkova k Pelhřimovu. Téměř současně byl v l. 1818–1819 vybudován také úsek z Tábora do Chýnova. Hned na to zahájené jednání o stavbě další trati z Chýnova do Čížkova se zdrželo pro otázku, bude-li projektovaná trať Čáslav Tábor vedena přes Pacov, jak za to r. 1824 žádali Pacovští. Byly tehdy navrhovány dvě eventuality: buď směr Buda—

Kralovice—Pacov—Tábor nebo Buda—Hrádek—Ml. Vožice—Tábor. Teprve r. 1830 bylo rozhodnuto pro levnější a konkurencí snáze zajistitelnou trať přes Kralovice, Čechtice a Vyklantice do Pacova a brzy potom byl na žádost Chýnovských zvolen i další směr přes Chýnov. V l. 1832–1839 byly pak vystavěny úseky Chýnov—Pacov a Tábor—Lejčkov. Tehdy byly v l. 1837–1838 vybudovány také poboční úseky Lejčkov—Čížkov a Olešná—Vyskytná, jež však byly pro některé závady inkamerovány teprve r. 1840.

Zbývalo tedy ještě dovésti silnici z Tábora do Písku, v kteréžto části byl již r. 1832 schválen směr z Tábora přes Klokoty, Vsechov, Dražice, Opařany, Srbín, Bernartice, Křenovice, Podolí, Podolsko a Horní Záhoří do Písku. Již r. 1832 bylo počato se stavbou v úseku z Tábora do Klokot a r. 1843 byla již převzata trať od Linecké silnice u Tábora až ke Křenovicím. Jen v prácheňském kraji potkalo se s obtížemi jednání o konkurenci, vedené od r. 1838. [s. 95] Teprve r. 1842 byla povolena stavba úseku z Podolska k Písku, jenž byl vystavěn do r. 1847 a r. 1849 byla dokončena celá trať i s kamenným mostem u Dražic. Znamenitou na svou dobu stavbou byl na této trati řetězový most, postavený místo dosavadního převozu u Podolska. Most, povolený r. 1844, byl postaven Lannou do října 1848 nákladem 58.464 zl., vyplacených většinou ze státních peněz a dostal pak jméno po oblíbeném českém místodržiteli arciknížeti Štěpánovi. Již r. 1816 počalo se uvažovati o spojení Linecké a Vídeňské silnice spojkou z Benešova přes Komorní Hrádek a Kostelec nad Čer. lesy do Českého Brodu. Ještě téhož roku byly již vypracovány plány, ale pak bylo od projektu upuštěno zejména pro obtížnost terénu v hornaté krajině mezi Komorním Hrádkem a Kostelcem. Náhradou za tento neprovedený plán bylo pak rozhodnuto uměle vybudovati *Černokosteleckou spojovací silnici* (č. 39), jež byla dosti frekventována, ale tehdy byla pro špatný stav nesnadno sjízdná. Výstavbou této silnice mělo se ulehčiti přetížené Vídeňské silnici. Po krátkém jednání od r. 1817 byl projekt trati schválen r. 1818, ale již od r. 1817 se na silnici stavělo. V l. 1817–1824 byl výhradně jen dobrovolnou konkurencí vybudován úsek od Prahy k Uhřiněvsi a od r. 1822 stavělo se již na dalším úseku od Uhřiněvsi ke Kostelci nad Čer. lesy. Již r. 1824 byl hotov úsek Buda—Vyžlovka, ale pak se stavba pro různé obtíže poněkud zvolnila, a tak teprve [s. 96] r. 1828 byla dokončena trať Uhřiněves—Radošovice a téhož roku byl dostavěn a převzat i úsek Vyžlovka—Kostelec nad Čer. lesy. Již před tím stavělo se od r. 1825 také na další trati od Kostelce k hranicím kouřimského a čáslavského kraje, kde byl r. 1830 dokončen téměř celý úsek Kostelec—Ždánice a r. 1831 celá tato trať. Na hotových úsecích byla pak zřízena státní mýta v Uhřiněvsi, Kostelci n. Čer. lesy, Zásmukách a Kutné Hoře. Současné s ostatními úseky, pravděpodobně

již r. 1831 byla skončena i výstavba posledního úseku od hranic čáslavského kraje ke Kutné Hoře. Již dříve, v l. 1818–1830 byla, rovněž jen dobrovolnou konkurencí, vybudována *Černokostelecká spojka* (č. 39) , z Kostelce k Čes. Brodu, umožňující přechod z Vídeňské silnice na Kladskou a dále Jičínskou silnicí na Slezskou silnici.

Již v patentu z r. 1756 byla uvedena mezi povinnými silnicemi stará *Jindřichohradecká silnice* (č. 25), jdoucí z Rakous od Vídně přes Jindř. Hradec a ústící u Soběslavi na silnici Lineckou. Byla to v podstatě stará důležitá trať, kudy již od 16. století jezdila císařská pošta. Při jednání o její umělé výstavbě, k němuž došlo již r. 1817, navrhlo silniční ředitelství místo staré trati z Roudné přes Sv. Jan u Myslčovic, Dírnou, Samosoly a Studnici k Jindř. Hradci výhodnější směr od Linecké silnice přes Roudnou, Veselské předměstí v Soběslavi, Pleše a Kardašovu Řečici k Jindř. Hradci, jenž lépe vyhovoval vojenským potřebám a zaručoval i možnost pohodlnějších noclehů pro cestující. Současně [s. 97] s tímto schváleným úsekem byla vyměřena i trať z Jindř. Hradce přes Číměř a N. Bystřici k rakouské hranici. Plány a rozpočty byly hotovy již počátkem r. 1824, ale pro obtíže s konkurenty došlo k počátku stavby teprve r. 1826. Přes to, že byla již dříve schválena trať z Roudné přes Myslčovice, Pleše a Kard. Řečici, byl v dalším jednání přijat směr Soběslav—Doňov—Újezdec—Pleše a výstavba celé silnice až na rakouskou hranici byla skončena r. 1834. Podle úmluvy s konkurenty byla jim pak celá trať ponechána ve správě na 50 let za výnos soukromého mýta na ní vybíraného. K lepšímu spojení vinařských manufaktur v okolí Pelhřimova s Prahou, Jihlavou a Vídní a k ulehčení přetížené Vídeňské silnici počalo se již od r. 1817 jednati o umělé vybudování t. zv. *Nové Vídeňské* čili *Pelhřimovské silnice*, zv. později silnice *Benešovsko-Jihlavská* a podle úseků i *Vlašimská* nebo *Čechtická* (č. 1) a směřující od Linecké silnice z Benešova přes Vlašim, Čechtice a Košetice do Pelhřimova a přes Vyskytnou k Jihlavě. Stavba v Kouřimsku byla hotova již r. 1820 a téhož roku počalo se jednati o konkurenci také v Berounsku, kde byl již r. 1825 hotov úsek Benešov Vlašim. R. 1833 byla celá trať v Kouřimsku a Berounsku hotova až na průjezdy Domašínem a Vlašimí. Celá trať, jejíž stavba byla vypočítána na 8 zl. za jeden sáh stavby i se zděnými pracemi, byla vystavěna dobrovolnou konkurencí bez jakéhokoli příspěvku státu. Od r. 1823 počato se stavbou také [s. 98] v Tábořsku a r. 1828 postoupila stavba přes Pelhřimov až k Olešné a r. 1835 byla vybudována celá trať od Benešova až k Pelhřimovu. Celá stavba byla provedena konkurencí, ačkoli zejména v úseku Prácheň—Čechtice, stavěném v l. 1818–1824, bylo třeba vynutiti vojenskou asistencí splnění »dobrovolné« konkurence.

V roce 1818, v době, kdy bylo v Čechách započato nejvíce silničních staveb, došlo také k počátku umělé výstavby *Jičínské spojovací silnice*, zvané také podle svých úseků *Jičiněveská* nebo *Turnovská* a později úředním názvem Poděbradsko-Turnovská (č. 30), jež, vycházejíc od Poděbrad na Kladské silnici, běžela přes Dymokury, Kopidlnu a Jičiněves do Jičína, kde skřížila Slezskou silnici a přes Libáň a Turnov vyústila u Ohrazenic na silnici Libereckou, majíc zejména sloužit zásobování hornatých krajů severovýchodních Čech obilím, již v l. 1818–1823 byla vybudována trať z Jičína do Kopidlna, kdežto jednání o stavbu dalšího úseku přes Dymokury clo Poděbrad se zdrželo jednáním o směru silnice, v němž byla zamítnuta žádost Králové Městce, aby byla silnice vedena městem, Celá tato trať byla vystavěna v l. 1831–1837 výhradně jen dobrovolnou konkurencí a byla po překonání odporu gubernia převzata do státní správy. Mnohem obtížnější bylo jednání o výstavbu pokračování této silnice z Jičína do Turnova. Jak r. 1821, tak také nové jednání r. 1825 nepřineslo zabezpečení stavby dobrovolnou konkurencí, [s. 99] třebaže vojenské velitelství vyslovilo souhlas se stavbou. Se strany konkurentů bylo sice žádáno, aby byla trať vedena přes Železnici, Lomnici nad Pop., Rovensko nebo přes Prachov a Libunec, ale silniční ředitelství setrvalo na svém původně navrženém směru z Turnova přes N. Ves, Hnanice, Ktovou, Újezd pod Troskami, Čímyšl, Libuň, Kněžnici a Kbelnici do Jičína, ačkoli se Rovenští obrátili se žádostí za získání silnice r. 1833 až k císaři. R. 1834 bylo po dlouhém jednání vyhověno žádosti Turnovských, aby šla silnice horní částí města a přes tržiště, nikoli podle původního návrhu dole pod městem k t. zv. Vrchhůře. Po tomto zdlouhavém jednání bylo konečně r. 1832 přikročeno ke stavbě, na niž byl při délce 12.219 sáhů rozpočten náklad na 84.575 zl. Do r. 1838 byla celá trať dobrovolnou konkurencí vybudována a r. 1840 převzata do státní správy.

K nejdůležitějším silnicím v Čechách náležela také *Kladská* čili *Hradecká silnice*, zvaná později úředním názvem *Poděbradsko-Náchodská* (č. 29) a zprostředkující obchodní spojení z Polska se Slezskem přes Vratislav, Nisu a Kladsko k Náchodu a odtud přes Král. Hradec, Chlumec a Poděbrady ku Praze a dále Říšskou silnicí přes Plzeň do Bavor. Pro svou důležitost byla tato silnice uvedena již v patentu z r. 1756, ale o její umělé výstavbě počalo býti jednáno teprve od r. 1810. Následky finančního patentu z r. 1811 a jiné překážky však zdržely jednání, v němž se počalo pokračovati teprve později. Jednání bylo zdržováno [s. 100] také námitkami vojenského velitelství, na jehož nátlak musela býti silnice vedena proti původnímu návrhu po pravém břehu Labe. Do r. 1823 byly již na silnici hotovy trati od Prahy k Poděbradům a od Dlouhopolska přes Král. Hradec a Jaroměř k Náchodu a asi v l. 1824–1827 byl dokončen i úsek

od Náchoda k pruské hranici. Od r. 1823 byl. však stavěn i úsek od Dlouhopolska k Poděbradům, takže r. 1825 zbýval již jen úsek »Černá míle« mezi Dlouhopolskem a Vlkovem, který byl dokončen v listopadu 1826. Zbývalo tedy již jen vybudovati inundační úsek u poděbradského mostu, kde bývalo spojení Poděbrad s Prahou při rozvodnění Labe pravidelně přerušováno, takže se muselo jezdit velkou oklikou přes Nymburk. Stavba kamenného mostu z prostředků silničního fondu byla povolena r. 1828 a v 1. 1829 až 1831 byla dokončena nákladem 64.927 zl. Dřevěný most přes Labe v Poděbradech, jenž byl ve velmi špatném stavu, takže často docházelo k jeho poškozování vodou, bylo rovněž nutno trvanlivě vybudovati. Již r. 1831 bylo rozhodnuto postavit tu řetězový most nákladem více než 54.000 zl. Dvorská kancelář rozhodla sice z úsporných důvodů r. 1833, aby tu byl vybudován jen dřevěný most na kamenných pilířích, ale na naléhání gubernia byla konečně r. 1837 povolena stavba původně projektovaného mostu řetězového, k němuž byl 21. června 1841 slavnostně položen základní kámen a jenž byl otevřen dopravě v září r. 1842. [s. 101] Po dostavění Rybářské silnice z Rakous clo Třeboně nastala potřeba spojit ji se silnicí Lineckou a zkrátiti tak spojení Prahy s Dol. Rakousy. Stalo se tak vybudováním *Třeboňské* čili *Lomnicko-Strážské silnice* (Č. 20), jdoucí od Veselí přes Lomnici do Třeboně a odtud běžící přes Stráž na Jindřichohradeckou silnici, jež měla původně sloužiti kratšímu spojení s Jihlavou. Také hlavní trať *Třeboňské silnice* byla původně projektována až do Písku, ačkoli vojenské velitelství bylo ochotno připustiti ji jen do Týna nad Vlt. Stavba úseku z Veselí do Třeboně, schválená r. 1825, byla započata na jaře r. 1826 a po jejím dokončení r. 1830 bylo tu zřízeno státní mýto v Lomnici. Teprve potom bylo pomýšleno na prodloužení této silnice ze Třeboně k Jindř. Hradci a dále k Jihlavě, zejména pro dovoz soli z Budějovic a pro obchod vlnou z Moravy přes Jindř. Hradec, Třeboň a Budějovice do Frankfurtu. Poddaní hradeckého panství však odmítli zúčastniti se konkurence, stavějící od r. 1832 zejména pro spojení s loveckým zámečkem Jemčinou silnici Jindř. Hradec—Políčko—Stráž jen jako poloviční chaussée. Stavba, prováděná samými sedláky, byla provedena velmi špatně a nebyla proto také uznána za schopnou k převzetí do státní správy. Úsek z Třeboně do Stráže nad Než., hotový v srpnu 1835, byl brzy potom státem převzat, kdežto trať *Strážko—Jindřichohradecká* (č. 56) byla podle návrhu z konce r. 1850 řádně vybudována teprve počátkem 50tých let 19. století. Ke stavbě projektované [s. 102] státní silnice Poličské z Jindř. Hradce přes Kamenici do Pelhřimova pak z různých příčin nedošlo.

Snaha vybudovati co nejpohodlnější spojení pro cizí lázeňské hosty, jedoucí přes Bavorsko, vedla ve dvacátých letech 19. století k projektu *spojovací silnice*

Mariánskolázeňské, zvané také *Planská spojovací* nebo pozdějším úředním názvem *Horšovskotýnsko-Karlovarská* (Č. 3). Silnice měla vycházeti z Horšovského Týna z Bavorské silnice a měla jíti přímým směrem přes Bor a Planou do Mar. Lázní a odtud přes Bečov do Karl. Varů. Jednání o stavbě r. 1823, ačkoli bylo již získáno svolení vojenského velitelství, nevedlo k cíli a teprve r. 1827 podařilo se stavbu zajistiti Z tehdejšího projektu vystavěti lázeňské silnice z Mar. Lázní do Újezda na bavorské hranici, silnici z Mar. Lázní přes Landek do Karl. Varů a konečně z Landeku do Teplic byl uskutečněn jen projekt Mariánskolázeňské silnice, na níž bylo se stavbou započato již r. 1827 a do r. 1832 byla trať v Plzeňsku hotova. Jednání o konkurenci v Loketsku potkalo se však s obtížemi. R. 1828 bylo rozhodnuto vystavěti silnici jen jako venkovskou (*landartig*), ale špatný stav stavby nutil již r. 1837 k novému jednání, znovu bez úspěchu, protože domácí obyvatelstvo nemělo z této lázeňské silnice přímého prospěchu. Ani nové rozhodnutí z r. 1844 vystavěti silnici jako *chaussée* nebylo provedeno a teprve po novém vyjednávání r. 1853, když bylo rozhodnuto vystavěti silnici nákladem zemského fondu, byla stavba skutečně [s. 103] provedena v l. 1854–1860. O stavbě úseku z Horš. Týna přes Bor do Plané bylo jednáno r. 1829 a po vytyčení silnice r. 1831 bylo r. 1832 počato se stavbou. Pro obtíže se slibem převzetí silnice do státní správy se stavba zdržela a r. 1840 byl zcela hotov jen úsek Horš. Týn—Olešná a teprve r. 1844 byl dokončen celý úsek Bor—Planá. V květnu 1846 byla pak hotova celá stavba, provedená výhradně jen dobrovolnou konkurencí.

R. 1830 navrhla pruská vláda, že vystaví na svůj náklad most přes Vislu u Zabrzegu a doporučila, aby rakouská vláda vystavěla most přes Solu u Oswiečimi. Prusko tak chtělo strhnouti na sebe transitní obchod z Ruska do Polska, jenž se dosud ubíral přes české země, rakouským Slezskem po Krnovské silnici do Vratislavi a severní Moravou a Čechami Moravsko-Slezskou silnicí do Saska. Vídeňská dvorská stavební rada pochopila toto nebezpečí a navrhla vybudovati novou silnici, jež by podstatně zkrátila spojení z Ruska a Polska se Saskem. Projektovaná silnice měla navazovati na hotovou trať Bielsko—Těšín—Opava—Bílčice na Moravě a odtud dále přes Roudno a Karlovec do Frýdlantu na Mor., odkud měla se dále ubíratí buď přes Albrechtice a Záhřeb na Litomyšl nebo přes Rýmařov, Bedřichov, Frankštát, Šumperk a Olšany ke Král. Hradci. Krajské úřady stavěly se však proti této trati a navrhovaly směr z moravského Lubníku přes Lanškroun do Litomyšle, kde by se připojila na Moravsko-Slezskou silnici přes Vys. Mýto [s. 104] na Král. Hradec. Pražské stavební ředitelství bylo však pro trať z Těšína na Šumperk, Jablonné n. Orl. a přes Vamberk ke Král. Hradci. Kromě těchto návrhů vyskytlo se tehdy ještě

několik projektů. Vojenské velitelství souhlasilo celkem s návrhem silničního ředitelství, trvalo však na tom, aby šla silnice na Jablonné a Král. Hradec po levém břehu Divoké Orlice přes Sopotnici, což bylo komunikačně nevhodné. Vojenské velitelství připustilo tedy konečně cestu po pravém břehu, ale jen těsně u břehu, aby zejména úsek mezi Kostelcem a Potštýnem mohl býti chráněn děly s okolních výšin. Po dlouhém komisionelním jednání, v němž byla uvažována celá řada tratí pro novou silnici, bylo teprve r. 1835 dosaženo dohody pro směr z Král. Hradce přes Třebechovice, Týniště nad Orl., Častolovice, Kostelec nad Orl., Žamberk a Jablonné nad Orl., a když byla pro nákladnou stavbu, rozpočtenou na více než 400.000 zl., získána až asi na 60.000 zl. konkurence, bylo r. 1838 se stavbou započato. V Hradecku byla silnice hotova již koncem r. 1841 a rok na to byla r. 1842 dokončena výstavba trati také v Chrudimsku, čímž byla stavba této *Moravsko-Haličské* čili *Královéhradecko-Jablonské silnice* (č. 17) zcela skončena.

Rychlý rozvoj průmyslu v severních Čechách vyžádal si časem také zdokonalení komunikační sítě, zejména v okolí Liberce. Tomuto účelu měla sloužiti silnice *Liberecko-Jablonská*, zvaná dříve také jen *Liberecká* nebo *Jablonská* (č. 34). Již r. 1819 žádali [s. 105] Cvikovští za povolení k umělé výstavbě silničního spojení ze Cvikova do Röhrsdorfu na hlavní Rumburskou silnici. Stavba, povolená již r. 1819 a započatá r. 1821, nebyla však dokončena pro odpor vojenského velitelství. Špatný stav silnice, jenž nutil k zajížděce přes Žitavu a Rumburk, vedl r. 1828 k novému jednání o umělou výstavbu této spojovací trati a téhož roku došlo skutečně k povolení stavby trati Cvikov Něm. Jablonné, ovšem s podmínkou, že nebude počítáno s podporou silničního fondu a že silnice nebude převzata do státní správy, ale že bude svěřena na 50 let příslušným panstvím za výnos soukromého mýta. V prosinci 1829 bylo pak povoleno za stejných podmínek prodloužení trati z Něm. Jablonného do Liberce. Přes to však bylo již koncem r. 1830 povoleno, aby byl hotový úsek Cvikov Röhrsdorf převzat do státní správy. Ke stavbě další trati však nedocházelo. Teprve když r. 1834 saské státní ministerstvo urgovalo výstavbu spojovací silnice z Liberce do Žitavy, došlo k dalšímu jednání a bylo nařízeno pokračování stavby úseků Liberec Jablonné—Cvikov a odbočky Bílý Kostel—Hrádek nad N.—Žitava. Pro odpor konkurentů stavěti silnici, jež neměla býti státem převzata, hrozilo však jednání uváznouti a teprve na společnou žádost průmyslových a velkoobchodnických korporací z Liberecka byl v září 1838 projeven ve Vídni souhlas k převzetí hotové trati a povolen i příspěvek 60.000 zlatých na stavbu ze silničního fondu. Teprve potom [s. 106] byla stavba zadána podnikatelské firmě s podmínkou, že hotové úseky aspoň V délce 1000 sáhů

budou ihned po vybudování přejímány státem, do správy. V letech 1840–1846 byla provedena výstavba hlavní i poboční trati, jež byly také ihned inkamerovány. Bída chudého obyvatelstva v Podkrkonoší, s níž muselo gubernium ve 30. a 40. letech 19. století stále zápasiti, aby tu nedošlo k nebezpečným projevům zoufalství hladovícího lidu, vedla počátkem r. 1845 k myšlence přistoupiti ve vlastní režii gubernia ke stavbě nouzové silnice *Krkonošské* čili později *Jilemnické* a *Vrchlabské* (č. 35, 40 a 10), jež by zároveň zlepšila komunikaci v tomto průmyslovém kraji, trpícím hlavně nedostatečným dovozem životních potřeb a související s tím drahotou. Hned s počátku bylo jasno, že se projekt potká se značnými technickými obtížemi. R. 1845 byla sice povolena stavba silnice z Liberce do Trutnova, ale jen jako silnice vedlejší. Vynořivší se plán, aby silnice místo v Trutnově vyústila za Žaclěrem u Königshanu na Slezské silnici, byl sice opuštěn, ale přes to další jednání naráželo zejména na různá přání navzájem na sebe řevnicích obcí a měst, domáhajících se získání silnice pro sebe. Ve zdlouhavém jednání o různých konkurenty navrhovaných směrech projektované silnice byl na konec v podstatě podržen návrh silničního komisaře Sommera, počítající se směrem 1. z Liberce přes Vratislavice nad N., Proseč nad N., Jablonec nad N., Jablonecké paseky, Lučany, Smržovku, [s. 107] Tanvald, Tiefenbach, Polubný, Růžodol, Příchovice, Sklenařice a Vysoké nad Již. do Jilemnice a 2. z Jilemnice přes Hor. Brannou, Vrchlabí, Prostřední Lánov, Čistou, Heřmanovy Sejfy, Mladé Buky a Kalnou Vodu do Trutnova. Předběžné práce se stavbou silnice, projektované kromě konkurence i s podporou silničního fondu, byly započaty již r. 1846 a v květnu 1847 zahájena vlastní stavba, a to jen jako důkladně stavěná vedlejší silnice (landartig). Rivalita panství v otázce směru silnice neustala ovšem ani potom, zejména mezi Jilemníci a Vrchlabím, kterýžto úsek nebyl až podnes převzat do státní správy. O směru silnice a jejích odboček nemohlo býti dlouho dosaženo dohody. R. 1847 byl schválen směr z Jilemnice přes Brannou a Vrchlabí do Prostr. Lánova, a odtud dále přes Čistou, Č. Důl, Hofmannovy boudy, Janské Lázně, Svobodu, Mladé Bůky a Kalnou Vodu do Trutnova a konečně i z Prostr. Lánova přes Prosečné, Dobrou Mysl a Hostinné do N. Zámků a z Čisté přes Fořt a Arnultovice do Hostinného, r. 1849 rozhodnuto pak o hlavní trati : Čistá—Fořt Javorník—Ml. Buky. R. 1849 uvázla stavba na tři leta a r. 1850, po vzniku nového správního rozdělení byla provedena nová repartice konkurenčních úseků podle okresních hejtmanství. Ve sporu o směr jizerské trati bylo r. 1852 rozhodnuto pro kratší, levnější a částečně již vystavěnou trať přes Vysokou a r. 1851 schválena hlavní trať z Liberce přes Vratislavice, Proseč, Jablonec nad N., Tanvald, Příchovice, Vysoké [s. 108] nad Jiz., N. Ves, Jilemnici, Hor, Brannou,

Vrchlabí, Čistou, Fořt, Dol. Heřm. Sejfy, Javorník, Ml. Buky a Kalnou Vodu do Trutnova, s odbočkami **a)** z Liberce přes Rýnovice do Jabloneckých pasek, **b)** z Prostr. Lánova přes Arnultovice do Hostinného a **c)** z Ml. Buků do Janských Lázní. Přes konkurenční obtíže stavělo se dále a r. 1854 byla hotova trať Liberec—Arnoštov, r. 1859 inkamerována trať Čistá Trutnov, r. 1851 byl již hotov úsek Liberec Vrchlabí, jenž inkamerován asi r. 1858 zároveň s úsekem Liberec—Nový Svět. Tím zanikl název Krkonošské silnice a úseky rozděleny na **1. Sasko-Pruskou** čili *silnici Liberecko-Novosvětskou* (č. 35) z Liberce přes Příchovice a Nový Svět na pruské hranice, **2. silnici jilemnickou** (č. 40) z Příchovic přes Vysoké nad Jiz. do Jilemnice, **3. silnici Vrchlabskou** (č. 10) z Trutnova do Vrchlabí a konečně **4. silnici** z Jilemnice přes Horní Brannou do Vrchlabí, která však nebyla převzata a zůstala podnes jen okresní silnicí. Pokud jde o odbočku ze Schenkenhanu přes Kořenov a Nový Svět k pruské hranici Novosvětským průsmem do pruského Hirschbergu, byla její výstavba povolena již r. 1836 se souhlasem dvorské válečné rady, ale ke stavbě nedošlo. Teprve ve spojení s Krkonošskou silnicí bylo jednání r. 1845 obnoveno, plán schválené stavby byl vypracován r. 1853 a r. 1857 byla její trať vystavěna, převzata a nazvána *silnicí Sasko-Pruskou* čili *Liberecko-Novosvětskou* (č. 35).

Krátce před světovou válkou počala býti, asi vlivem [s. 109] tehdejšího majitele blízkého Konopiště, následníka trůnu arcivévody d'Este, stavěna od Linecké silnice jižně od Benešova do Neveklova státním nákladem tehdy jako státní silnice celkem zbytečná *silnice Neveklovská*, dostavěná za světové války a inkamerovaná krátce po převratu. Jejím pokračováním bude státní silnice z Neveklova k chystané údolní přehradě, jejíž část od Všetec k Buši jest již vybudována a připravena k inkameraci.

Účelně vybudovaná síť státních silnic v Čechách, jejichž nejintenzivnější výstavba byla provedena v době od r. 1804 a od r. 1816 do konce 40tých let 19. století, znamenala podstatné zdokonalení veřejné komunikační sítě v zemi právě v době, kdy rychle vzrůstající průmysl mohl z ní čerpati největší prospěch. Právě tehdy v úzké souvislosti se zlepšením stavu silnic dochází i k pronikavému zdokonalení a urychlení státní poštovní dopravy a k rozvoji soukromých dostavníků v celé zemi. Veliké toto dílo zůstane navždy jednou z mála světlých a kladných stránek doby předbřeznového absolutismu, jehož konservativní tendence nemohly odolati mohutnému proudu průmyslového rozmachu doby a jeho komunikačním potřebám. Netrvalo dlouho a po dokončení sítě státních silnic počala v zemi vznikat dokonalejší síť železných drah, jež spolu s nově vzniklou hustou sítí dobře stavěných okresních silnic vytvořila v zemi nové komunikační podmínky, umožňující stále plněji zdárný další vývoj českého

průmyslu a obchodu. [s. 110] V síti státních silnic, vybudované do poloviny 19. století, nedošlo v pozdější době k podstatnějším změnám.

Na konec zbývá dotknouti se ještě aspoň, letmo vývoje sítě okresních silnic v Čechách v době od zřízení zemské a okresní samosprávy r. 1864 až do přítomnosti. Rozvojem železnic od poloviny 19. století a vznikem nového správního rozdělení Čech místo někdejších patrimoniálních správních celků od r. 1850, jímž se přesunula správní střediska z vrchnostenských kanceláří, většinou na zámcích, do venkovských okresních měst, nastala potřeba doplniti síť státních silnic v zemi zdokonalením starých a vybudováním nových vedlejších, nestátních silnic, jež by vytvořily lepší spojení jednak se železničními stanicemi, jednak i spojení venkovských obcí s novými správními středisky, sídly okresních soudů a okresních hejtmanství. Tento úkol, jež plnila dříve panství a města za účasti vrchnosti i poddaných, připadl v nových správních poměrech novým okresům, zvláště od r. 1865, kdy vešla v život nová zemská a okresní samospráva. Nové okresy, jež převzaly r. 1865 od patrimoniálních úřadů v Čechách celkem 10.141 km nestátních silnic, vybudovaných a udržovaných bez finanční účasti státu, byly postaveny před těžkou povinností zdokonaliti vlastními, ne příliš velikými finančními prostředky tuto silniční síť, a budoucnost ukázala, že se tohoto úkolu zhostily stejně dobře, ba lépe, než před tím vrchnosti a poddaní [s. 111] formou dobrovolné konkurence. Jednání o otázce zřizování zemských silnic, skončené silničním zákonem z 12. srpna 1864, vedlo sice k zásadnímu přijetí instituce zemských silnic, ale pak se od jejich stavby upustilo zejména proto, že rychlý rozvoj železnic v té době zdál se činiti zbytečným budování nových dálkových silničních spojů, Proto také zůstala v Čechách podnes jen jediná zemská silnice, vedoucí podél horní Jizery z Rokytnice přes Vysoké nad Jiz. do Jilemnice v délce 23 km, vystavěná jako nouzová stavba v letech 1858–1868. Stavba nestátních silnic v zemi zůstala proto na bedrech okresních zastupitelstev a zemskému výboru připadl úkol dáti postupné výstavbě okresních silnic, pokud možná jednotící linii a program. Roku 1864 byla dána novým okresním zastupitelstvům takřka plná autonomie v silničním hospodářství, a byli-li jsme koncem r. 1925 hustotou silniční sítě na velmi čestném čtvrtém místě mezi evropskými státy za Anglií, Francií a Itálií, je to z největší části právě zásluha okresní samosprávy, jež dovedla přes omezenost svých finančních prostředků vybudovati v letech 1865–1925 celkem 19.359 km okresních silnic, jejichž síť vzrostla tak z 10.141 km z roku 1865 na 29.500 km koncem roku 1925. Průměrný roční přírůstek činil tedy 323 km, Nešlo ovšem jeti o výstavbu těchto nových okresních silnic, ale i o jejich nákladné udržování, jež však, zejména pro nedostatek samosprávných příjmů, nestačilo zachovati

silnice ve [s. 112] stavu naprosto vyhovujícím. Kromě stavby silnic ležela totiž na bedrech samosprávy také stavba mnohdy značně velikých a nákladných mostů, kamenných, od r. 1870 železných, asi od r. 1900 železobetonových — od r. 1870 do r. 1925 vybudovala československá samospráva celkem 138 velkých mostů (Kolín, Týn nad Vlt., Kamýk, Davle, Kamenný Přívoz, Dobřichovice a m. j.).

Sít' okresních silnic, zpravidla 6 m širokých se 4 m širokou kameninou, rychle vzrůstala. V letech 1865–1890 bylo postaveno celkem 6409 km silnic za průměrnou cenu 8 K za jeden běžný metr, v období 1890–1913 bylo vybudováno 9581 km průměrně po 12 K za metr, v době od r. 1913–1918 činil přírůstek 9470 km průměrně po 20 K za metr a v letech 1918–1923 vzniklo 1677 km okresních silnic po 150 Kč za jeden metr, takže celkový náklad na stavbu okresních silnic činil za těchto necelých šedesát let 336,740.000 Kč, jen v letech 1919–1925 věnoval zemský správní výbor na stavbu okresních silnic subvencí ve výši 112,727.058 Kč.

Systematická péče samosprávy o stavbu a udržování okresních silnic přinesla i značný pokrok technických stavebních i udržovacích metod, Od r. 1880 válčují se silnice válci s koňským pohonem, roku 1895 jest na Novoměstsku nad Met. a Náchodsku zaveden první parní silniční válec, vedle něhož se dnes užívá i válců s benzinovým motorovým pohonem. Od r. 1922 jest Časopis »Silniční obzor« odbornou [s. 113] tribunou pro sledování pokroků v silničním stavitelství. Rovněž povrchová úprava silničních vozovek byla postupem doby podstatně zdokonalena. Byl to, zejména, podobně jako na státních silnicích, rychlý rozvoj automobilismu od počátku 20. století, jenž vedl od dřívějšího, často primitivního šterkování k zavedení četných způsobů povrchového i vnitřního dehtování a asfaltování okresních silnic a jejich přizpůsobování požadavkům nových dopravních prostředků.

Veliké dílo, vykonané výstavbou husté sítě okresních silnic v Čechách svědčí o značné obětavosti, soběstačnosti a pochopení zemské a okresní samosprávy pro důležitost zdokonalení veřejné komunikace, jež jest zrcadlem hospodářské i kulturní úrovně kraje. Největším problémem zůstává ovšem i zde, podobně jako je tomu i u státních silnic, otázka finanční úhrady dalšího programu výstavby a udržování okresních silnic, jejichž hospodářský i vojenský význam a důležitost při rychlém rozvoji automobilismu stále více vzrůstá. Uspokojivé řešení tohoto nejvýše důležitého problému jest ovšem třeba ponechali — doufejme, že brzké — budoucnosti.

PŘEHLED OBSAHU:

Úvodem (str. 3-6): literatura, prameny (3), mapy (5), názvosloví a číslování (6).

I. Povšechný vývoj silnic v Čechách (str. 7-52) : hraniční les a přechody přes něj (7), staré zemské stezky (9-17), převody starších měr (8), změny, vzniklé kolonizací (17), stav starých silnic a jich udržování (19), staré mosty (21), péče o bezpečnost na silnicích (22), vysazování stromových alejí (23), vývoj dozoru na stav silnic (24), ruch na silnicích (25), druhy silnic (27), cla a mýta, jich revise (28), povinné silnice (31), první pokusy o umělou výstavbu (33), počátek stavby od r. 1738 (36), stavební program z l. 1781 (37), nový program z r. 1784 (39), Bornovy návrhy z r. 1791 (40), stavba silnic systémem dobrovolné konkurence (42), postup umělé výstavby (45), obdiv ciziny (47), konkurence železnic (47), automobilová doprava (48), silniční mapy (49).

II. Přehled výstavby jednotlivých státních silnic v Čechách (str. 53-413): Chomutovská (53), Čes. Brod—Jihlavská (53), Jeníkov Krucemburská (54), Král. Hradec—Ždírečská (54), Chrudimská (55), Budějovická (55), Nuselská (57), Beroun—Haselbašská (57), Plzeň—Rozvadovská (60), Dobříš—Vimperská (61), Kolín—Žitavská (63), Mělnická (65), Liberecká (67), Karlovarská (69), Unhošť—Řevničovská (69), Nejdecká (70), Domažlice—Třeboňská (70), Kdyně—Brodská (73), Ml. Boleslav—Trutnovská (73), Jilemnická spojka (74), Lány—Kamenická (74), Bělá—Kravařská (74), Velvary—Teplická (75), Lovosice—Kozelská (76), Ústecká (77), Zákupy—Chlumská (77), Jáchymovská (78), Král. Hradec—Čechtická (79), Kostecká (79), Litomyšl—Jičín—Rumburská (80), Chrudimská (80), Polička—Litomyšlská (81), Novobydžovská (83) Zákupy—Chlumská (83), Pardubice—Vysocká (84), Železná Ruda—Teplická (84), Žatecká (87), Teplice—Lounská (88), Vodňany—Plzeň—Kraslická (88), Nepomuk—Přeštická (89), Stříbro—Ašská (91), Waldsaská (92), Poličsko—Písecká (93), Černokostecká (95), Černokostecká spojka (96), Jindřichohradecká (96), Benešov—Jihlavská (97), Poděbrady—Turnovská (98), Poděbrady—Náchodská (99), Lomnice—Strážská (101), Stráž—Jindřichohradecká (101), Horš. Týn—Karlovarská (102), Král. Hradec—Jablonská (104), Liberec—Jablonská (104), Krkonošská (Liberec—Novosvětská, Jilemnická, Vrchlabská, 106), Neveklovská (109), přehled vývoje okresních silnic v Čechách od r. 1865 (110).

Přehled obsahu (str. 114),

(Srovnání starších, novějších a nejnovějších názvů silnic a jich starší i nové číslování a barevné značkování srv. v připojeném tabelárním přehledu.)