

KARIOLOVÁ POŠTA V ČESKÝCH ZEMÍCH V 19. STOLETÍ

TOMÁŠ KALINA – JAN KAHUDA

Úvod

V tomto příspěvku navazujeme na náš předchozí text¹ o pozoruhodném a historiky doposud opomíjeném souboru celkem 17 knih, s jejichž pomocí nejprve Nejvyšší dvorská poštovní správa (v letech 1829–1849) a od roku 1849 do 90. let 19. století specializovaný útvar nazývaný stále „Post-Cours-Bureau“ příslušného ministerstva (tím bylo ve 2. polovině 19. století převážně Ministerstvo obchodu ve Vídni) vykonávaly odbornou správu všech poštovních „Coursů“, tedy poštovních spojů v celé monarchii.²

Knihy označované v uvedených institucích jako „Post-Course-Protokolle“ sloužily primárně k evidenci poštovských spojů všech typů poštovní přepravy v habsburské monarchii a byly rozděleny dle typů těchto spojů.³ Opakované podrobnější studium evidence kariolové pošty prohloubilo a částečně korigovalo naše dosavadní poznatky z hlediska jejího vzniku, funkce, formálních znaků a struktury jejího obsahu. To je spolu s nástinem směrů možné historické interpretace tohoto pramene k dějinám poštovní přepravy předmětem této studie.

-
- 1 Kalina, Tomáš – Kahuda, Jan: Knihy poštovních tras – pramen k dějinám poštovníctví v habsburské monarchii v 19. století. In: Na kolech do světa. Po silnicích nejen Českého ráje a Pojizeří. Semily – Turnov – Jičín 2016, s. 132–153.
 - 2 V dalším textu používáme tento německý úředně používaný termín a jeho český ekvivalent „poštovní spoj“ podle Kadlec, Karel – Heller, Kamil: Německo-české názvosloví úřední a právnické. Praha b. d., s. 895, kde se alternativně připouští i výrazy „poštovní jízda“ nebo „běh“; dále k terminologii viz Riegrův slovník naučný, díl VI. Praha 1867, s. 725, kde definuje činnosti kursovní kanceláře (Coursbüro) při ministerstvu obchodu: „...zanáší se určováním oběhu pošt, mapováním a vykazováním cest, pak sestavováním milních sloupů, zřizováním, přetvořováním a rušením pošt, napravováním a měněním, jak daleko a v jaké míře se mají poštovní zásilky dopravovati.“ Viz též Ottův slovník naučný, díl XX. Praha 1903, s. 1010–1011. K problému definice tohoto termínu viz níže.
 - 3 Podrobně Kalina, Tomáš in: Průvodce po Rakouském státním archivu pro českého návštěvníka. Praha 2013, s. 407–422. Uložení těchto knih viz Österreichisches Staatsarchiv (ÖStA), oddělení Allgemeines Verwaltungsarchiv (AVA), fond Handelsministerium – Post- und Telegraphenverwaltung, kn. 71–88. Za umožnění nadstandardních podmínek při studiu v Rakouském státním archivu jsme zavázáni Dr. Susanne Kühberger a Dr. Herbertu Huttererovi.

Kariolová pošta

Termín kariolová pošta (z francouzského *carriole* = kára, polovůz) označuje způsob poštovní přepravy zajišťovaný lehkým zpravidla jednoosým poštovním vozem, který byl určen primárně pro přepravu dopisů, finanční hotovosti, zásilek menší hmotnosti a omezeného počtu osob (zpravidla maximálně dvou osob). Kariolový poštovní vůz byl obvykle tažen pouze jedním koněm a doprovázen pouze jednou osobou postilionem, který zároveň vykonával všechny další funkce spojené se zajištěním konkrétního poštovního spoje. Tato normativní zásada byla v praxi modifikována v tom smyslu, že u některých poštovních vozů byla přidávána z důvodu obtížnosti trasy a kvůli posílení bezpečnosti přepravy příprěž i druhá doprovázející osoba, u některých spojů dokonce ozbrojená.

Zavedení kariolové pošty souvisí s celkovou reformou poštovní přepravy v habsburské monarchii ve 30. letech 19. století. Poslání pošty jako spolehlivého prostředku komunikace mezi státními úřady i jako veřejného komunikačního média mělo být zajištěno zřízením speciálního úřadu (Nejvyšší poštovní správa) a zejména vydáním poštovního zákona v roce 1837.⁴

Poštovní zákon rovněž zavedl přesné rozlišení typů poštovních spojů. Ty se nadále dělily na: 1. řádné listovní spoje (*Briefpostkurse*), 2. jízdní poštovní spoje (*Fahrpost*) dělené dále na spěšnou poštu (*Eilpost*), smíšenou poštu (*Mallepost*) a balíkovou poštu (*Packpost*) a 3. kariolové poštovní spoje (*Kariolpost*).

Úkolem kariolových poštovních spojů bylo zajišťovat spojení mezi vedlejšími destinacemi, kde nebyla zavedena jízdní pošta, nebo na frekventovaných tratích, kde plnila kariolová pošta zároveň úlohu odlehčovací poštovní přepravy menších zásilek a peněžní hotovosti.⁵

Poštovní zákon a na něj navazující prováděcí předpisy dále stanovily základní podmínky kariolového poštovního spojení. Obdobně jako u poštovních vozů jiných typů poštovní přepravy byl i kariolový vůz spravován určeným poštovním úřadem. Ten byl zodpovědný za opravy vozu, jeho čištění, pravidelné mazání náprav i za ustájení koní. Opravy do výše 5 zlatých mohl příslušný poštovní úřad hradit z povoleného paušálu, větší opravy pak byly hrazeny z poštovního eráru na základě žádosti, o jejímž vyřízení rozhodovalo příslušné poštovní ředitelství. Zničené nápravy a pružiny měly být posílány na poštovní ředitelství k výměně. Vůz mohl být používán pouze ke stanoveným účelům a nebyl primárně určen

4 K reformě poštovní správy v habsburské monarchii a vydání poštovního zákona souhrnně Čtvrtník, Pavel – Galuška, Jan – Tošnerová, Patricia: Poštovnictví v Čechách, na Moravě a ve Slezsku. Liberec 2008, s. 64–80, zde je uvedena i další literatura.

5 K tomu viz Dessáry, Alois: Die österreichische Postverfassung. Wien 1848, s. 101; Keesbacher, Carl: Oesterreichs Postwesen. Klagenfurt 1870, s. 352. Nejnověji též Klíma, Vojtěch: Každodennost poštovních stanic na trase Brno – Hodonín (1785–1897), diplomová práce FF MU. Brno 2015, s. 20.

pro dopravu osob, pokud nebylo stanoveno u vybraných spojů jinak. Prováděcí instrukce⁶ dále stanovovala také maximální hmotnost dopravovaných zásilek (10 liber), další přepravní podmínky, výši pokut při jejich nedodržení (5–10 zlatých) a také povinnosti postilionů. Tím měla být osoba znalá čtení a psaní, která byla jmenována a speciálně zkoušena příslušným poštovním ředitelstvím. Postilion totiž plnil zároveň úlohu konduktéra, tedy dozíral na řádnou evidenci zásilek, jejich bezpečné uložení ve voze, příjem i výdej a vedl rovněž evidenci oprav kariolového vozu.⁷

Evidence kariolových spojů

Obdobně jako u jiných typů poštovních spojů byla i pro spoje kariolové pošty zavedena samostatná evidence formou speciální knihy.⁸ Jak je patrné z paleografického rozboru, nevznikala tato kniha kontinuálně, ale zpočátku jednorázovým opisem starších záznamů vedených v kanceláři poštovních spojů (*Post-Cours-Bureau*). Nasvědčuje tomu přísně stereotypní grafická úprava prvních cca 40 záznamů, s datem zřízení spoje mezi lety 1829–1838/1839, které do knihy zapsal převážně jeden a pouze malou část záznamů i druhý písař. O jednorázovém opsání těchto záznamů svědčí i jejich obsah, např. informace, že datum zřízení spoje bylo v době zápisu již neznámé. Tyto opisované záznamy vznikaly nejspíše těsně před rokem 1838 a nejpozději v roce 1839 a toto datum lze dávat do souvislosti s novým poštovním zákonem s účinností od 1. července 1838.⁹

Mezi takovými způsobem vzniklé záznamy o kariolových spojích, které procházely alespoň částečně územím Českého království, patří všechny čtyři s nejstarším datem zřízení spoje v roce 1834 a také všechny další zřízení do let 1838/1839. Takto vzniklé záznamy byly v následujících letech spolu s pozdějšími průběžně aktualizovány až do poloviny 60. let 19. století. Patrně současně s uvedenými nejstaršími záznamy, nejpozději však před rokem 1848/1849, byly na počáteční stránky knihy také vepsány dva rejstříky – jeden podle evidenčních čísel spojů (*Arithmetisches Verzeichnis*) a druhý abecední podle názvů stanic (*Alphabetisches Verzeichnis*).¹⁰ Asi od 50. let 19. století nebyly však tyto rejstříky již aktualizovány, takže odkazují pouze na ty záznamy, které vznikly do této doby.

6 Instruction über das bei Cariol-, Boten- und Eilfahrten ohne Conducteursbegleitung zu beobachtende Verfahren bei der Uebergabe und Uebernahme der Sendungen, viz Keesbacher, C.: Oesterreichs Postwesen, s. 370–373.

7 Keesbacher, C.: Oesterreichs Postwesen, s. 368n.

8 OeStA/AVA, HM – Post- und Telegraphenverwaltung, kn. 83.

9 Provinzialgesetzsammlung des Königreichs Böhmen für das Jahr 1838. Prag 1839, s. 256, Nr. 127.

10 Podrobně viz Kalina, T. – Kahuda, J.: Knihy poštovních tras, s. 10.

Rekonstrukce záznamů o kariolových spojích

Pro porozumění dalšímu výkladu je na místě vymezit přesněji klíčový pojem našeho tématu – „Post-Course“, pro který v následujícím textu užíváme český ekvivalent „poštovní spoj“. Jeho definice se pro sledované období nenachází ani ve zde uváděných knihách poštovních spojů ani v úředních věstnících Nejvyšší dvorské poštovní správy a rakouského Ministerstva obchodu, ani v příslušné legislativě. Nenachází se ani v úvodních vysvětlivkách k úředním poštovním jízdám, které pro všechny typy poštovních přepravy vydávalo zmíněné *Post-Cours-Bureau* pod názvem „Post-Cours in Böhmen“ jednou až dvakrát ročně od roku 1869 nejméně do roku 1894.¹¹ Pokusíme se proto deduktivně odvodit pojetí tohoto pojmu z praktické aplikace u uvedeného správního úřadu, tak jak se jeví v evidenčních záznamech o spojích kariolové pošty. Ve všech záznamech se jako určující znaky pro existenci jednoho poštovního spoje uvádějí minimálně tyto údaje: zápis o jeho zřízení na základě příslušného rozhodnutí s datem jeho platnosti odkazem na příslušný spis (výraz „Post Course errichten“), následuje vždy zápis o skutečném uvedení do provozu („in Wirklichkeit, in Wirksamkeit stellen“, „in Betrieb anführen“), dále se uvádí ve formalizované podobě první jízdní řád („Course“) a jako jednoznačné svědectví o úplném zrušení spoje se v záznamech vyskytují výrazy „einstellen“, „aufheben“, „ausser Wirklichkeit stellen“. V řadě záznamů však volnější výrazy „ausser Betrieb“, „ausser Gebrauch stellen“ naznačují, že v těchto případech *Post-Cours-Bureau* vědomě nepřistoupilo k definitivnímu, právně platnému zrušení spoje, ale pouze k jeho vyřazení z provozu. Ze srovnání obou variant takových záznamů ale vyplývá, že uvedené formulační rozdíly nehrály v praxi úřadu podstatnou roli ve vnímání další existence spoje. V tomto ohledu – nehledě na to, jaké výrazy se v záznamu o zrušení spoje uváděly – byl častěji evidován jako jeden i ten spoj, který byl opakovaně (výjimečně i třikrát) rušen a znovu zřizován. Příkladem jednoho stále existujícího spoje je spoj č. 41 Most – Teplice, zřízený a zrušený poprvé v letech 1840–1845 a podruhé 1849–1850. Naopak zcela podobně zřízený a formálně zrušený spoj Litoměřice – Tezevín existující v letech 1848–1849 a podruhé 1859–1884, byl evidován jako dva samostatné spoje č. 8 a 34. Jako jeden kariolový spoj byl také většinou evidován původní (ať už předtím výslovně zrušený nebo jen provozně ukončený) spoj dohromady se spojením vzniklým až po prodloužení nebo zkrácení (tak je tomu u spoje č. 44 Mimoň – Žitava, zkráceného („beschränkt“) v roce 1850 na nově zřízený spoj Mimoň – Jablonné v Podještědí, který je evidovaný pod stejným pořadovým číslem. Naopak jako nový samostatný byl v roce 1848 pod č. 14 evidován spoj Rumburk – Teplice, vzniklý prodloužením staršího spoje Varvažov – Nový Bor, který byl v roce 1845 výslovně zrušen.

11 Neúplná řada těchto jízdních řadů je uložena v knihovně Poštovního muzea, sign. B 287.

Naproti tomu jednoznačně jako jeden spoj bylo vždy vnímáno prodloužení nebo zkrácení původního spoje, pokud se v příslušné části záznamu výslovně uvádí, že původní spoj se neruší, ale pouze prodlužuje se nebo krátí délka jeho dopravní cesty: takto např. spoj z Hradce Králové do Čáslavi, zřízený v roce 1834, byl roku 1837 prodloužen („...Cours ausdehen...“) z Čáslavi až do Chrudimi a byl nadále evidován pod stejným číslem 4.

Z rozboru knihy č. 83 vyplývá, že při evidenci spojů kariolové pošty a patrně i u dalších typů přepravy, byl u „Post-Cours-Bureau“ pojem „poštovní spoj“ chápán rámcově v souladu s obecně platnou definicí jakožto „pravidelného spojení stanoveného dopravní cestou a časovými údaji o pohybu dopravních prostředků, které se používá k přepravě poštovních zásilek“.¹² V praxi úřadu a nepochybně i celé poštovní správy byla však existence konkrétního poštovního spoje vnímána zjevně velmi proměnlivě, protože vedle potřeby přesně vymezit jeho aktuální právní status převažovaly zřejmě různé pragmatické důvody, které jsou odedávna vlastní všem byrokratickým institucím: za předpokladu opakovaného rušení spoje mohla sehrát svou roli snaha úředníka vyhnout se s tím souvisejícím organizačním a administrativním úkonům. Takový aspekt by naznačovalo nepochybně vědomé používání široké škály nejednoznačných, různé formy existence konkrétního spoje vyjadřujících výrazů, které jsme uvedli výše. To umožňovalo zmíněné kanceláři a ostatním zúčastněným institucím pojmát kritéria pro existenci konkrétního spoje značně flexibilně.

Začátek záznamu o jednom spoji je vždy v knize č. 83 označován velkým písmem napsaným názvem výchozí a cílové stanice. Další údaje se v rámci jednoho záznamu uvádějí v podobě odstavců zapisovaných pod sebou v chronologické pořadí a tyto odstavce jsou navzájem odděleny vzestupně pročíslovanými paragrafy. Průměrně se jeden záznam o spoji člení na 4–5 takovýchto paragrafových odstavců, u nejstarší vrstvy záznamů z 30. a 40. let 19. století převažují záznamy s 3–5 §§, v záznamech vznikajících v 50. letech a později nacházíme často s více než 10 paragrafovaných odstavců (např. spoj číslo 38 Cheb – Aš se záznamem z let 1851–1854 se 13 §, nebo spoj č. 10 Karlovy Vary – Mariánské Lázně z let 1845–1863 s vůbec nejvyšším počtem 37 paragrafů).

Z hlediska obsahu se údaje v záznamu o jednom spoji poměrně stereotypně opakují a opakuje se také grafická úprava obsahově obdobných odstavců – výrazné to je zvláště u odstavců určujících jízdní řády. V záznamech o jednom spoji se až do 70. let 19. stol. většinou vyskytují tyto strukturované údaje:

1. Zřízení spoje
2. První jízdní řád spoje. Smluvenými symboly se v něm uvádějí jednotlivé dny v týdnu A–G (tedy neděle – sobota) a hodiny odjezdů a příjezdů, u hodinových

12 Viz pozn. 2.

údajů se denní a noční časy rozlišovaly střídáním arabských a římských číslic

3. Následné změny jízdních řádů

4. Dílčí změny dopravní cesty

5. Organizační a logistická opatření k optimalizaci provozu spoje, jeho personální, materiální a finanční zajištění

6. Zrušení spoje

Každý poštovní spoj byl podle typu přepravy evidován v příslušné knize v podobě jednoho nebo více záznamů do určité části knihy – kapitoly knihy. Evidenční kniha číslo 83 o kariolových spojích je rozdělena do 161 takovýchto kapitol očíslovaných poř. číslem 1–161. V předchozím příspěvku jsme označili tyto části jako „tratě“,¹³ nyní od tohoto označení ustupujeme a označujeme je nadále termínem „kapitoly“, který dle našeho názoru lépe vystihuje jejich informačně pasivní roli při rozdělení obsahu knihy.

V rámci jedné kapitoly označené vždy jedním pořadovým číslem se u všech typů poštovní přepravy evidoval v chronologickém pořadí jeden nebo více poštovních spojů, které geograficky často vůbec nesouvisely a často pocházely z různých zemí habsburského mocnářství, po roce 1867 i ze Zalitavska. Příkladem může být pro kariolovou poštu územně extrémně různorodá kapitola č. 47, která obsahuje záznamy o deseti spojích z let 1842–1891 a z nich kromě „českých“ spojů Krens – České Budějovice, Weitra – České Budějovice, Chomutov – Hora Sv. Šebestiána a Chomutov – Marienberg v Sasku se ostatní spoje nalézaly na území Horního a Dolního Rakouska a Dolních Uher.

Novějším průzkumem se potvrdilo, že se pořadová čísla kapitol nevyskytují ani na tzv. poštovních spisech rakouského ministerstva obchodu, přestože se na jejich čísla jednacích záznamů o kariolových spojích běžně odvolávají. Sondážním průzkumem několika archivních fondů vzniklých z činnosti institucí, které se na řízení a regulaci poštovní přepravy v 19. století podílely, vyústil v překvapivé zjištění, že uvedená pořadová čísla kapitol z knihy kariolové pošty č. 83 se zjevně u těchto institucí vůbec nepoužívala, a to ani ve styku Post-Cours-Bureau s úřady poštovní správy na nižší úrovni.¹⁴ Průkaznost tohoto zjištění však snižuje obecně známý fakt, že spisy týkající se poštovního provozu a v menší míře i výstavby a údržby poštovních silnic a poštovních úřadů byly běžně u svých původců a často následně v archivech drasticky skartovány. Toto konstatování zdánlivě protirečí

13 Viz Kalina, T. – Kahuda, J.: *Knihy poštovních tras, passim*.

14 Sondážní průzkum relevantních archivních fondů byl prováděn zatím v Národním archivu, Moravském zemském archivu v Brně, Zemském archivu v Opavě, Státním oblastním archivu v Plzni, Státním oblastním archivu v Třeboni, Státním okresním archivu v Olomouci a Státním okresním archivu v Semilech.

zjištění, že těmito pořadovými čísly byly označovány poštovní spoje v tištěných jízdních řádech.¹⁵

Z hlediska diplomatického náleží evidenční knihy poštovních spojů k neobvykle kombinovanému typu. Na typologické zařazení tohoto pramene ukazuje několik formálních a obsahových rysů: na jedné straně je to důsledně dodržovaná, pevná struktura celého obsahu knihy, rozvolněná až od 70. let 19. století a přísné stereotypní formulace textů odvozených z normativních dokumentů vlastní provenience. Na druhé straně se zde vyskytují i volně formulované zápisy provozního charakteru s krátkodobým významem, které většinou nemívají předlohu v jiném dokumentu, ale představují originální pamětní zápis (sem náleží někdy podrobné, jindy jen heslovité záznamy o průběhu nebo výsledku různých jednání o zřízení nebo změnách jednotlivých poštovních kurzů nebo formalizované zápisy o zpusobu a datu jejich realizace).

Důležitou součástí záznamů jsou také důsledně na konci příslušného textu umístované odkazy na spisové znaky a čísla jednacích vlastních spisů a v menší míře i na dokumenty došlé od spolupracujících institucí veřejné správy a samosprávy na všech úrovních (s krajskými a posléze okresními úřady, obecními a městskými úřady a se zemskými institucemi jako byla gubernia a místodržitelství). Normativní charakter některých záznamů s citacemi příslušné legislativy posilují také časté odkazy na úřední věstníky, vydávané Nejvyšším poštovním úřadem a po roce 1849 příslušným ministerstvem, které však od přelomu 60.–70. let 19. století ze záznamů mizí.

Se zřetelem k výše uvedeným znakům a vzhledem k jejich funkci lze knihy poštovních kurzů označit za především za specifickou evidenční spisovou pomůcku, spojující prvky agendově vymezeného podacího protokolu s věcným a jmenným rejstříkem. Současně však tyto knihy nesou znaky knih úředních, částečně s rysy sbírky normativních dokumentů z oblasti poštovní správy. Navíc kniha evidující kariolové spoje obsahuje i řadu záznamů o různých jednáních a interních sděleních, které souvisely s aktivitami Post-Cours-Bureau při správě poštovního provozu, a tak ji lze také částečně charakterizovat jako úřední knihu pamětního typu.

Evidence kariolových spojů – pramen pro dějiny poštovníctví

Jádrem druhé části našeho příspěvku je tabulární soupis v uvedené knize č. 83 evidovaných spojů kariolové pošty existujících mezi lety 1834–1899, které celé nebo zčásti procházely územím českých zemí. V tomto přehledu uvádíme pouze šest základních údajů, které se v primárních záznamech o každém spoji téměř vždy nalézají: Prvním je pořadové číslo 1–161 příslušné „kapitoly“ jakožto základní identifikační prvek každého spoje. Dále se v našem soupisu uvádí název výchozí a cílové stanice a roky zřízení a ukončení spoje.

15 Tak např. v jízdním řádu pro Čechy z roku 1874 jsou tato čísla uváděna, viz pozn. 11.

Metodickým problémem byla definice kritérií pro stanovení existence konkrétního kariolového spoje. Výše uvedený rozbor pojetí poštovního spoje, odrážející se v původních záznamech, ukazuje, že se v tomto ohledu nemůžeme opírat o tento primární pramen, protože nám neposkytuje spolehlivá kritéria pro jednoznačné stanovení co je a co již není samostatným poštovním spojením.

Z toho důvodu stanovujeme pro potřeby našeho seznamu vlastní jednoznačnější kritéria: Vzhledem k nejednoznačnosti, jakou se pojetí poštovního spoje v záznamech vyznačuje, nestanovujeme pro náš seznam univerzální kritéria, ale konkretizujeme je v podobě **tří základních variant existence poštovního spoje**, jimž v našem seznamu **odpovídají tři typy záznamů: záznam základní, záznam souhrnný** (v podobě nadpisu) pro ty poštovní spoje, které považujeme za existenčně samostatné a **záznam dílčí** pro časově nebo jinak vymezené části spojů, které za samostatně existující nepovažujeme.

Pro všechny tři typy záznamů uplatňujeme stejnou interpretaci dvou zdánlivě jen formálních znaků původního pramene: Jednak se to týká případů, kdy se záznam o jednom spoji nachází ve dvou kapitolách knihy a kdy obě části takového záznamu jsou označeny dvěma pořadovými čísly. Původní evidence chápala takový spoj jako dva samostatně evidované spoje zapsané ve dvou záznamech. Jen někdy se na konci první části záznamu odkazuje na číslo kapitoly, kde záznam o stejném spoji pokračuje. Ve všech těchto případech považujeme obě části záznamu za součásti popisu jednoho spoje a údaje z obou částí uvádíme v našem soupisu v jednom společném **základním záznamu**. Ten zařazujeme podle nižšího – prvního – čísla kapitoly. Příkladem je spoj Trnava – Hodonín nádraží z let 1855–1884, se záznamem pod poř. č. 64 a 71. Druhou zdánlivě také jen formální vlastností pramene je výše konstatovaná nestálost v užívání výrazů z oblasti správní terminologie v souvislosti se zřizováním nebo rušením spojů. V našem seznamu proto nerozlišujeme, jakými výrazy je vyjádřeno zřízení spoje nebo ukončení jeho existence. Výjimkou jsou jen ty případy prodloužení nebo zkrácení dopravní cesty, kdy původní spoj byl vysloveně zrušený, a proto uvádíme tento i následující spoj jako dva samostatně existující spoje.

1. Existenci většiny spojů podchycují v našem seznamu **tzv. základní záznamy**. Náleží sem ty spoje, jejichž existenci určuje pouze šest uvedených základních údajů: pořadové číslo kapitoly v knize č. 83, rok zřízení spoje (pokud je kromě data platnosti rozhodnutí známé také datum skutečného uvedení do provozu, uvádíme právě toto), názvy výchozí a cílové stanice v době zřízení spoje a rok zrušení nebo jiného ukončení jejího provozu. Příkladem záznamu takového spoje je spoj číslo 2 „Náchod – Broumov, 1834–1850“.

2. Další variantou existence spoje jsou případy, kdy spoj se stejnou výchozí a cílovou stanicí a provozovaný po stejné přepravní cestě, byl opakovaně rušen a znovu zřizován a každé z těchto období existence spoje je v knize č. 83 podchyceno

samostatným záznamem. Údaje z takových záznamů uvádíme v našem seznamu v podobě **dílčích záznamů souvisejících s jedním spojem**. V každém z těchto dílčích záznamů uvádíme jen ty údaje, které se týkají pouze příslušného časového úseku, kdy byl spoj během své existence provozován. Souhrnné údaje o takovém spoji (tj. celkové časové rozmezí existence spoje) náleží v našem seznamu do **souhrnného záznamu**, zvýrazněného jako nadpis nad příslušnými dílčími záznamy. Příkladem toho je spoj Jihlava – Benešov, třikrát zřizovaný a opakovaně rušený, což zachycují původně dva samostatné záznamy v kapitole č. 26 a jeden v kapitole 39. V našem seznamu zaznamenáváme takový spoj jako jeden celek v souhrnném záznamu pod pořadovým číslem 26 a pod ním jsou v chronologickém pořadí umístěné tři dílčí záznamy, každý pro jedno ze tří dílčích období existence spoje.

3. Dvěma způsoby posuzujeme a do našeho seznamu zaznamenáváme ty spoje, kdy původní byl později prodloužen nebo zkrácen:

A. Pokud byl spoj prodloužen nebo zkrácen a v původním záznamu se neuvádí jeho výslovné zrušení a místo toho se zmiňuje jen změna jeho délky („auf die Strecke gekürzt“, „beschränkt“, „vermehrt“) anebo se hovoří pouze o ukončení provozu původního spoje („ausser Betrieb“, „ausser Wirksamkeit stellen“), potom pojmáme do našeho soupisu oba spoje – původní i následně prodloužený nebo zkrácený – jako jeden. Jeho existenci podchycujeme v podobě „nadpisového záznamu“ s časovým rozsahem daným rokem zřízení původního spoje a závěrečným rokem existence spoje prodlouženého nebo zkráceného. Příkladem je spoj č. 108 Slaný – Žatec, který byl v roce 1859 zkrácen jen do stanice Louny. Oba původní spoje jsou zaznamenány dvěma dílčími záznamy a souhrnné údaje uvádí „nadpisový“ záznam č. 108 „Slaný – Louny – Žatec 1852–1869“.

B. K odlišnému určení samostatné existence prodlouženého nebo zkráceného spoje nás přivádí případy, když se na konci záznamu o původním spoji výslovně uvádí jeho definitivní zrušení – úředníci to vyjádřili použitím těchto výrazů: „wurde aufgehoben“, „eingestellt“. Do našeho seznamu pojmáme oba takové spoje – původní a druhý prodloužený nebo zkrácený – jako samostatné, každý s vlastním **základním záznamem**. Příkladem toho je spoj č. 54 Kdyně – Klenčí, v roce 1842 z rozhodnutí Post-Cours-Bureau výslovně zrušený a téhož roku po prodloužení nově zřízený jako spoj č. 25 Klatovy – Klenčí.

Z geografického hlediska jsou předmětem následujícího soupisu všechny kariolové spoje zřizované mezi lety 1834–1875 a existující podle evidence v knize č. 83 až do roku 1899, jejichž dopravní cesta procházela celá nebo zčásti uvnitř českých zemí. Při identifikaci v uváděném prameni jmenovaných lokalit (výchozí a cílové stanice, výjimečně další místa mezi nimi) jsme kromě běžně dostupných pomůcek s velkým prospěchem využili specializovaného lexikonu vydaného Ministerstvem obchodu.¹⁶

16 Allgemeines Postlexikon der im Reichsräte vertretenen Königreiche und Länder. Wien 1906.

Jména výchozích a cílových stanic, které se nacházejí na území dnešní České republiky, uvádíme pouze pod soudobými úředními názvy. Výjimkou jsou lokality, které se staly součástí jiné obce - v těchto případech uvádíme názvy obou lokalit a u začleněné navíc její původní (německou) verzi (např. „Svinov / Schönbrunn – část obce Ostrava“). U stanic, které se nacházejí za hranicích českých zemí, upřesňujeme současný název názvem historického (např. Sasko nebo Prusko) a současného státu. Jen tehdy, kdy se v prameni uváděný místní název úplně liší od jeho současné verze, uvádíme je oba (např. „Glucholazy/ Ziegenhals, Prusko, dnes Polsko“)

Tabulka 1: Spoje kariolové pošty na území českých zemí evidované v letech 1834–1899

poř. číslo	Výchozí stanice	Konečná stanice	Rok zahájení	Rok zrušení
1	Varvažov, dnes část obce Telnice	Ústí nad Labem	1836	1850
2	Náchod	Broumov	1834	1850
2	Skalná	Plesná	1870	1891
3	Nový Bor	Jablonné v Podještědí	1835	1845
4	Chrudim – Hradec Králové – Čáslav (1834–1845)			
4	Chrudim	Hradec Králové	1834	1837
4	Chrudim	Čáslav	1837	1845
4	Holíč (Uhry)	Hodonín	1845	1854
5	Hradec Králové – Hořice – Jičín (1834–1842)			
5	Hradec Králové	Jičín	1834	1841
5	Hradec Králové	Hořice	1841	1842

5	Karlovy Vary – Nejdek – Wildenthal (Sasko/dnes SRN) (1842–1846)			
5	Karlovy Vary	Nejdek	1842	1846
5	Karlovy Vary	Wildenthal (Sasko/dnes SRN)	1844	1846
5	Praha, poštovní úřad	Vyšehrad	1870	po 1884?
6	Rychnov nad Kněžnou	Hradec Králové	1834	1851
6	Krems (Rakousko)	Znojmo	1852	návrh
6	Jeseník	Glucholazy (Ziegenhals - Prusko, dnes Polsko)	1860	1875
7	Olomouc	Opava	1852	1873
7	Uhřice	Hodonín nádraží	1846	1851
8	Litoměřice	Lovosice	1836	1848
8, 34	Litoměřice – Terezín (1848–1884)			
8	Litoměřice	Terezín	1848	1850
34	Litoměřice	Terezín	1859	1884
8	Jesenice	Praha poštovní úřad	1875	1882
9	Litoměřice	Zahrádky	1836	1845
9	Zábřeh	Šumperk	1847	1847
9, 24	Skalná – Vojtanov (1870–1891)			
9	Skalná	Vojtanov	1870	1881
24	Skalná	Vojtanov	1883	1891

9	Plzeň	Planá	1862	1863
10	Karlovy Vary	Mariánské Lázně	1845	1863
11	Karlovy Vary – Ostrov nad Ohří – Jáchymov (1844–1860)			
11	Karlovy Vary	Jáchymov	1844	1852
11	Ostrov nad Ohří	Jáchymov	1852	1860
11	Mikulov	Břeclav	1842	1844
12	Debrné, dnes část obce Mostek	Jaroměř	1834	1841
12	Nová Paka	Vrchlabí	1841	1858
12 viz 73	(Turnov - Mnichovo Hradiště)			
13	Polička	Svitavy	1834	1848
14	Teplice - Varvažov (dnes část obce Telnice) – Nový Bor – Rumburk (1837–1850)			
14	Varvažov	Nový Bor	1837	1845
14	Varvažov	Rumburk	1845	1848
14	Teplice	Rumburk	1848	1850
15	Trutnov	Jaroměř	1834	1862
15	Praha (poštovní úřad)	Žižkov	1875	1876
18	Chrudim	Pardubice	1849	1888
18	Králíky	Ústí nad Orlicí	1874	1874
19	Nové Hradý	Kaplice	1836	1856

21	Valtice	Poysdorf (Dolní Rak./ dnes Rakousko)	1850	1852
22	Vyškov	Uherské Hradiště	1837	1843
24	Horažďovice – Zelená Hora (dnes obec Klášter) – Nepomuk (1838–1844)			
24	Horažďovice	Zelená Hora, dnes obec Klášter u Nepomuku	1838	1843
24	Horažďovice	Nepomuk	1843	1844
24	Nepomuk	Přeštice	1845	1863
25, 54	Klatovy – Kdyně – Klenčí (1838–1845)			
25	Kdyně	Klatovy	1838	1842
25, 54	Klatovy	Klenčí	1842	1845
26	Písek – Strakonice – Horažďovice (1838–1845)			
26	Písek	Strakonice	1838	1842
26	Písek	Horažďovice	1842	1845
26	Krems (Dolní Rak./dnes Rakousko)	České Budějovice	1845	1846
26, 39, 49	Jihlava – Benešov (1840–1842, 1844, 1845–1846, 1852)			
39	Jihlava	Benešov	1840	1842
39	Jihlava	Benešov	1844	1844
26	Jihlava	Benešov	1845	1846

49	Jihlava	Benešov	1852	návrh
27	Písek	Vodňany	1838	1843
28	Veselí nad Lužnicí	Týn nad Vltavou	1838	1852
28	Jeseník	Zlaté Hory	1851	1862
29	Třeboň	Veselí nad Lužnicí	1838	1845
29	Svitavy	Moravská Třebová	1848	1855
30	Třeboň	Jindřichův Hradec	1838	1850
	Plzeň – Město Touškov – Bečov nad Teplou (1875–1886)			
31	Plzeň	Bečov nad Teplou	1875	1879
	Plzeň	Touškov	1879	1886
33	Opava	Bruntál	1838	1848
33	Lovosice	Louny	1849	1850
34	Opava – Albrechtice – Zlaté Hory (1838–1844)			
34	Opava	Zlaté Hory	1838	1839
34	Albrechtice	Zlaté Hory	1839	1844
34 viz 8	(Litoměřice – Terezín)			
38	Cheb – Aš – Hof (Bavorsko, dnes SRN) (1851–1854)			
38	Cheb	Aš	1851	1852
38	Cheb	Hof	1852	1854
39 viz 26	(Benešov - Jihlava)			

39	Poděbrady – Kopidlno – Jičín (1844–1858)			
39	Kopidlno	Jičín	1844	1850
39	Poděbrady	Jičín	1851	1858
39	Hořice	Hradec Králové	1858	1882
40	Nový Bor	Česká Kamenice	1845	1851
41	Most – Teplice (1840–1850)			
41	Most	Teplice	1840	1845
41	Most	Teplice	1849	1850
41	Teplice	Žatec	1845	1850
42	Louny	Žatec	1840	1845
42	Holice	Pardubice	1851	1869
44,68	Mimoň – Jablonné v Podještědí – Zittau (Sasko, dnes SRN) 1843 - 1851			
68	Mimoň	Jablonné v Podještědí	1843	1845
44	Mimoň	Zittau	1845	1850
44	Mimoň	Jablonné	1850	1851
44	Olomouc – Zlaté Hory (1852–1868)			
44	Olomouc	Zlaté Hory	1852	1853
44	Olomouc	Bruntál	1853	1868
45	Olomouc	Šternberk	1863	1870
47	Krems- Weitra (Dolní Rakousy, dnes Rakousko) – České Budějovice (1854–1857)			

47	Krems	České Budějovice	1854	1855
47	Weitra	České Budějovice	1855	1857
47	Chomutov – Hora Sv. Šebestiána – Marienberg (Sasko, dnes SRN) (1858–1861)			
47	Chomutov	Hora Sv. Šebestiána	1858	1859
47	Chomutov	Marienberg	1859	1861
48	České Budějovice	Tábor	1869	1876
48	Bruntál	Opava	1852	1856
48	Praha	Zdiby	1850	1851
49	Liberec	Nový Bor	1850	1851–1852?
49 viz 26	(Jihlava– Benešov)			
51	Mladá Boleslav	Zahrádky	1840	1845
51	Litoměřice – Zahrádky – Bělá pod Bezdězem (1845–1862)			
51	Litoměřice	Bělá pod Bezdězem	1845	1852
51	Zahrádky	Bělá pod Bezdězem	1852	1862
51	Kolín	Nymburk	1866	1870
52	Hradec Králové	Poděbrady	1845	1855
53	Náchod – Lewin Klodzki – Kudowa Zdroj (Prusko, dnes Polsko) (1854– 1864)			
53	Náchod	Kudowa Zdroj	1854	1855
53	Náchod	Lewin Klodzki	1855	1861
54 viz 25	(Kdyně – Klenčí pod Čerchovem)			

55	Plzeň	Klenčí pod Čerchovem	1841	1842
55	Mikulov – Gaunersdorf – Wolkersdorf –Wien (D. Rakousy, dnes Rak.) 1845–1871			
55	Mikulov	Gaunersdorf	1845	1845
55	Mikulov	Wolkersdorf	1845	1852
55	Mikulov	Wien	1852	1871
56	Stříbro	Přimda	1842	1863
60	Hodonín	Holíč (Uhry, dnes SR)	1877	1899
61	Brno	Pohořelice	1845	1848
61	Česká Lípa	Česká Kamenice	1850	1850
61	Brno	Olomouc	1850	1852
62	Jihlava	Jindřichův Hradec	1839	1848
63	Pardubice PŮ	Pardubice hl. nádraží	1850	1856
63	Pardubice hl. nádraží	Hradec Králové	1861	1861
64, 71	Trnava (Uhry, dnes SR)	Hodonín nádraží	1855	1884
65	Týn nad Vltavou	Vodňany	1842	1850
66	Plzeň	Nepomuk	1845	1849
68 viz 44	(Mimoň – Jablonné v Podještědí)			
68	Dolní Podluží (Niedergrund)	Zittau (Sasko, dnes SRN)	1840–1841	návrh
69	Rumburk	Löbau (Sasko, dnes SRN)	1840	1843

69	Karlovy Vary	Johanngeorgenstadt (Sasko, dnes SRN)	1867	1871
70	Mnichovo Hradiště	Zittau (Sasko, dnes SRN)	1840	návrh
70	Liberec	Zittau (Sasko, dnes SRN)	1843	1848
70	Opava	Město Albrechtice	1849	1862
70	Pohořelice	Moravský Krumlov	1868	1883
71	Mimoň	Zittau (Sasko, dnes SRN)	1840–1842	návrh
71	Mimoň	Bělá pod Bezdězem	1843	1845
71 viz 64	(Hodonín – Trnava)			
72	Uherské Hradiště	Uherský Brod	1843	1851
73	Jeseník	Glucholazy (Ziegenhals – Prusko, dnes Polsko)	1840	1844
73,12	Turnov – Mnichovo Hradiště (1858–1859?)			
73	Turnov	Mnichovo Hradiště	1856	1857
12	Turnov	Mnichovo Hradiště	1858	po 1859?
74	Šternberk – Lomnice – Bruntál (1840–1852)			
74	Šternberk	Lomnice	1840	1840
74	Šternberk	Bruntál	1840	1852
76	Litomyšl	Třebíč	1845	1848
76,78, 102	Svitavy – Litomyšl – Vysoké Mýto (1845–1855)			

78	Litomyšl	Vysoké Mýto	1845	1848
76	Svitavy	Litomyšl	1848	1855
102	Svitavy	Vysoké Mýto	1851	1851
76	Brno	Rosice	1856	1856
79	Pardubice	Chlumec nad Cidlinou	1845	1852
80	Třebíč	Svitavy	1845	1848
80	Česká Lípa	Mladá Boleslav	1849	1855
80	Lovosice	Louny	1868	návrh
81 viz též 69	Karlovy Vary	Jáchymov	1858	1866
82	Těšín	Jablunkov	1849	1864
82	Opava	Racibórz (Prusko, dnes Polsko)	1864	1870
82	Opava	Wojnowice (Prusko, dnes Polsko)	1870	1878
83	Prostějov – Olomouc (1869, 1870, 1870–1884)			
83	Prostějov	Olomouc	1869	1869
83	Prostějov	Olomouc	1870	1870
83	Prostějov	Olomouc	1870	1884
88	Kadaň	Karlovy Vary	1856	1857
88	České Budějovice	Český Krumlov	1868	1873

91	Česká Lípa	Rumburk	1851	návrh
91	Zlaté Hory	Glucholazy (Ziegenhals – Prusko, dnes Polsko)	1852	1875
92	Česká Lípa	Mělník	1851	1855
93	Svinov, dnes část obce Ostrava	Bielsko-Biala (Bielitz)- -Prusko, dnes Polsko	1852	1856
93	Ústí nad Labem	Petrovice	1851	1851
96	Skalica (Uhry, dnes SR)	Holíč (Uhry, dnes SR)	1859	1859
97	Pohořelice	Mikulov	1851	1878
101	Chrudim	Čáslav	1851	1851
102 viz 76 (Svitavy – Vysoké Mýto)				
102,131	Javorník – Paczków (Patschkau, Prusko, dnes Polsko)			
102	Javorník	Paczków	1852	1852
131	Javorník	Paczków	1858	1877
103	Frydlant	Zawidów (Seidenberg, Prusko, dnes Polsko)	1851	1875
104	Trutnov	Kamienna Gora (Landshut, Prusko, dnes Polsko)	1852	1859
105	Těšín	Svatý Martin (Uhry, dnes SR)	1852	1871
107	Uherský Brod	Trenčín (Uhry, dnes SR)	1868	1870
108	Slaný – Louny – Žatec (1852–1859, 1859–1868)			

108	Slaný	Žatec	1852	1859
108	Slaný	Louny	1859	1868
111	Cheb – Františkovy Lázně – Aš (1863–1867, 1863–1866)			
111	Cheb	Aš	1863	1867
111	Aš	Františkovy Lázně	1863	1866
114	Rumburk	Česká Lípa	1865	1867
118	Waidhofen (Dolní Rakousy, dnes Rak.)	Jindřichův Hradec	1853	1859
119	Göpfritz (Dolní Rakousy, dnes Rak.)	Jindřichův Hradec	1853	1859
120	Soběslav	Jindřichův Hradec	1853	1857
121	Klatovy	Klenčí	1852	1861
122	Písek	Vodňany	1852	1862
123	Strakonice	Horažďovice	1853	1863
128	Zábřeh – Šumperk – Loučná nad Desnou – Jeseník (1853–1860)			
128	Zábřeh	Jeseník	1853	1854
128	Šumperk	Loučná nad Desnou	1854	1860
130	Litoměřice	Česká Lípa	1853	1884
135	Karlovy Vary	Jáchymov	1856	1860
157	Krupá nádr.	Karlovy Vary	1873	1878
157	Bochov	Krupá	1878	1879

V tabulce 1 uvedený soupis spojů kariolové pošty poskytuje řadu souhrnných informací k vývoji poštovní přepravy v 19. století, které se nabízí k interpretaci z různých aspektů dějin poštovnictví. Z nich uvádíme jen několik nejvýznamnějších:

Celkem eviduje kniha č. 83 v uvedeném období **137** v našem pojetí samostatně existujících **kariolových spojů**, jejichž dopravní cesta procházela úplně anebo ve 25 případech jen částečně územím někdejších českých zemí. Z uvedeného počtu jeden spoj č. 96 Skalica – Holíč probíhal celý po území Horních Uher ale v těsné blízkosti podél zemské hranice. Mezi tyto samostatně existující spoje jsme zahrnuli do našeho seznamu také čtyři návrhy na zřízení nového spoje, k jejichž realizaci nedošlo. Z několika poznámek však vyplývá, že se tak někdy stalo formou jiného než kariolového druhu přepravy. Naopak dva další původně nerealizované návrhy se staly podkladem ke zřízení nových spojů a jsou podchyceny v dílčích záznamech ke spojům č. 47 (Jihlava – Benešov) a č. 49 (Krems – České Budějovice).

Další skupinou souhrnných údajů jsou mezní data nejstaršího a nejmladšího zřízení a zrušení „českého“ kariolového spoje, přičemž opravíme sdělení našeho předchozího příspěvku: datem nejstaršího spoje je rok 1834 a to dokonce čtyřnásobným: jsou to spoje č. 2 Náchod – Broumov, č. 4 Chrudim – Hradec Králové, č. 7 Hradec Králové – Jičín a č. 12 Debrné (dnes část obce Mostek) – Jaroměř. Nejpozději zřízeným samostatným spojem je č. 31 Plzeň – Touškov – Bečov nad Teplou z let 1875–1886. Datum nejstaršího definitivního zrušení náleží jednomu ze čtyř nejstarších spojů č. 12 Debrné – Jaroměř, zrušenému již v roce 1841. Naopak k nejpozdějšímu zrušení došlo v roce 1891 u spoje č. 9/24 Skalná – Vojtanov (od roku 1870) a až v roce 1899 u spoje č. 60 Hodonín – Holíč (od r. 1877).

Povšimněme si dále početního zastoupení jednotlivých typů kariolových spojů, kterými jsme klasifikovali každý, v našem seznamu podchycený spoj tím, že ho zaznamenáváme jedním ze tří druhů záznamů: **Základním záznamem** jsme zaznamenali 96 těch spojů, u nichž během jejich existence nedocházelo k opakovanému rušení a zřizování a které nebyly prodlužovány nebo zkracovány po předchozím i formálně jednoznačném zrušení původního spoje. Mezi tyto spoje náleží 6 nerealizovaných návrhů. Dalších 30 spojů náleží k jinému typu, při jehož existenci právě naopak **docházelo** k jevům, jimiž negativně vymezujeme typ předchozí a v našem seznamu figurují v **podobě souhrnného („nadpisového“) záznamu**. Naprostá většina těchto záznamů se vyskytuje poměrně pravidelně v kapitolách č. 1–78, zatímco v kapitolách s vyššími pořadovými čísly se s nimi setkáme už jen třikrát – z toho ve dvou případech u spojů zřízených až koncem 60. a na počátku 70. let (spoj č. 83 Prostějov – Olomouc a č. 157 Krupá – Bochoř – Karlovy Vary). Pod každým souhrnným záznamem uvádíme další s tímto spojem související základní údaje v podobě **záznamů dílčích**, a to v počtu průměrně dva na jeden souhrnný záznam. Z výskytu souhrnných záznamů v našem seznamu lze

usuzovat, že k opakovanému přerušování existence spojů a k prodlužování nebo zkracování jejich dopravní cesty docházelo poměrně často již od 40. let i u nejstarších spojů (např. spoj č. 14 Teplice – Varvažov – Nový Bor – Rumburk z let 1837–1850), u mladších spojů se s těmito změnami setkáváme až do 80. let (např. spoj č. 9/24 Skalná – Vojtanov, podruhé zřízený v r. 1883).

Již nad rámec informací, které poskytuje náš soupis kariolových spojů v tab. 1 připojujeme dva sumarizující pohledy, které významně dokreslují celkový obraz tohoto dopravního subsystému – kariolové spoje z hlediska jejich geografické délky a specifické vlastnosti těch spojů, které překročily hranici území českých historických zemí:

V předchozím příspěvku jsme se pokusili stanovit průměrné délky dopravních cest kariolových spojů. Přestože tehdy použitá metoda měření těchto vzdáleností byla jen velmi orientační, nové odhady na základě dobových poštovních map¹⁷ vcelku naše tehdejší odhady potvrdily: převážná většina spojů překonávala vzdálenosti mezi 20–40 km, zatímco velmi krátké vzdálenosti do 5 km se téměř výhradně vyskytují u spojů ve větších městech, obvykle mezi poštovním úřadem a nádražím. Kromě odhadu vzdálenosti se objektivnějším měřítkem přepravního výkonu spoje jeví doba jízdy z výchozí do cílové stanice: pro nejdelší kariolové spoje (80–100km) se uvádí doby kolem 12 hod (např. spoj 26 Jihlava – Benešov, č. 44 Olomouc – Zlaté Hory nebo č. 61 Brno – Olomouc), úplně nejdéle trvala 24 hodinová jízda spoje č. 26 Krems – České Budějovice). V posledním ani jiných případech se ale v našem prameni neuvádí, zda a kde postilion a pasažéři přenocovali a jak dlouhé byly přestávky v jízdě. Naopak tyto informace máme občas pro poštu spěšnou.

Zvláštní postavení zaujímá 28 spojů, které překračovaly hranice území českých zemí: Žádný z nich nebyl zřízen v 30. letech, většina pochází z 50. let, posledním takovým spojem byl č. 107 Uherský Brod – Trenčín z let 1868–1870. Na nejdůležitější a velmi frekventované cestě směrem na Vídeň operoval kariolový spoj v celé délce jen výjimečně a až po dvojím prodlužování (spoj č. 55 Mikulov – Gaunersdorf – Wolkersdorf – Vídeň), jinak se kariolky na této trase podílely jen na kratších úsecích paralelně s přímými jízdami až do Vídně, které zajišťovaly rychlejší a kapacitně výkonnější spěšné spoje: tak tomu bylo u kariolových spojů č. 26 Krems – České Budějovice (1845–1846), č. 118 Jindřichův Hradec – Waidhofen a u spoje č. 119 Jindřichův Hradec – Göpfritz, oba z let 1852–1859.

17 Zvláště Post- und Strassen Karte der oesterreichischen Monarchie nebst allen angrenzenden Ländern, vyd. Oberste Hof - Post Verwaltung, 2. vydání. Wien 1844; Sbíрка Poštovní musea č. přír. 159a/1924. Za laskavé poskytnutí tohoto a řady dalších dokumentů děkujeme pracovníkům muzea PhDr. Janu Kramářovi, Vladimíru Halabrinovi, Mgr. Martinu Jahodovi a Mgr. Ondřeji Švehelkovi. Cennou pomůckou ke stanovení pravděpodobné tras spojů a jejich přibližné délky je také např. General-Karte von Königreich Böhmen von Carl Kořistka. Olomouc – Vídeň 1862.

Jinak většina příhraničních spojů nepřekračovala vzdálenost do cca 30 km nejvíce jich směřovalo ze severovýchodních Čech a ze severní Moravy do Pruského Slezska (např. spoj č. 53 Náchod – Kudowa Zdrój z let 1854–1864 nebo č. 82 Opava–Wojnowice, 1870–1878). Časté a vysoce frekventované spoje směřovaly ze severních a severovýchodních Čech (z Liberce, Mnichova Hradiště, Trutnova, Frýdlantu) do Saska, kde hlavním cílem byla Žitava. U těchto spojů vždy uvádí, na základě jaké mezistátní domluvy nebo smlouvy se poštovní přeprava realizuje: kromě výslovných souhlasů pruské poštovní správy (např. pro spoje č. 73 a 91 z Jeseníku a ze Zlatých hor do Glucholazi provozované od 40. do 70. let 19. století) se uvádí smlouva s poštovní správou Saska z roku 1842. Podobné smlouvy byly základem provozu i u spojů vedoucích převážně z Chebského výběžku (např. spoj č. 38 Cheb – Aš – Hof z let 1851–1854) a z jižních Čech do Bavorska. Z charakteru těchto příhraničních spojů je zřejmé, že až na několik výše uvedených výjimek měla tato doprava pouze lokálně omezený význam. Zdá se, že od konce 60. let uvedené příhraniční spoje postupně ukončují provoz, patrně často s rozvojem železniční sítě. Pozoruhodná je ale přetrvávání výš zmíněného nejdelšího kariolového spoje č. 55 z Mikulova až do Vídně až do roku 1871.

Zdá se, že i náš původní odhad průměrné rychlosti této přepravy kolem 8 km/hod odpovídá vcelku skutečnosti, v budoucnu si tato otázka zaslouží větší pozornosti.¹⁸

Tabulka 2: Vývoj počtu evidovaných spojů kariolové poštovní přepravy na území českých zemích v letech 1834–1899

1834–1840				1841–1850				1851–1870				1871–1899			
Z	ZK	E	EK	Z	ZK	E	EK	Z	ZK	E	EK	Z	ZK	E	EK
26	0	0	0	46	25	26	20	60	45	27	22	8	8	20	20
zbývá 26		0		zbývá 21		zbývá 6		zbývá 15		zbývá 5		0		0	
Evidováno celkem 26				Evidováno celkem 72				Evidováno celkem 87				Evidováno celkem 28			
Zbývá celkem 26				Zbývá celkem 27				Zbývá celkem 20				Zbývá celkem 0			

18 Vyšší rychlost poštovních spěšných spojů mezi 10–11,5km/hod předpokládal pro 1. polovinu 19. století specialista na tuto problematiku, viz Hůrský, Josef: Osobní doprava Českých zemí před rozvojem industrializace. Sborník Československé společnosti zeměpisné 63, 1958, s. 226–227.

Vysvětlivky:

Z – spoje zřízené v tomto období

ZK – zřízené a zrušené spoje v tomto období

E – spoje zřízené v předchozích obdobích

EK – spoje zřízené v předchozích obdobích a zrušené v tomto období

Periodizace vývoje kariolové poštovní přepravy by zasloužila velmi komplexní rozbor. Jako pracovní východisko k tomu nabízíme její pracovní návrh, s jehož korekcí počítáme až po srovnání s vývojovými stadii ostatních druhů poštovní přepravy. Východiskem k charakterizaci zvolených období jsou údaje v tabulce 2 navazující na soupis všech těchto spojů, jak jej prezentujeme v tabulce 1.

V 30. letech 19. století vzniklo celkem 26 kariolových spojů, přičemž na rozdíl od spojů z jiných oblastí monarchie se v evidenční knize nikde neuvádí, že by v době zápisu nebylo známé přesné datum některého „českého“ spoje. Jak již uvedeno výše, první z nich byly zřízeny v roce 1834 a až do roku 1841 vznikaly poměrně rychlým tempem především v severních a severovýchodních Čechách kolem především hospodářských center, jako bylo Ústecko, okolí Nového Boru, Jičína nebo Turnova. Druhou větší oblastí byly jižní Čechy v okolí Písku, a Třeboně a v těsném příhraničí na Klatovsku, Nové Hrady a Kaplice a k východu Jindřichův Hradec. Menší ale poměrně hustá síť spojů vznikala na severní Moravě kolem Opavy a Bruntálu, na jižní Moravě vzniklo zatím jen několik spojů několik lokálních spojů kolem Mikulova a Břeclavi. Pozoruhodná je téměř úplná absence spojů v těsném i širokém okolí Prahy, Brna a Olomouce.

Žádný z těchto spojů nebyl ještě v tomto desetiletí zrušen, všechny přežily do následujícího období, ale jen dva spoje: č. 15 (Turnov – Jaroměř z let 1834–1862) a spoj č. 19 (Nové Hrady – Kaplice, 1836–1856) byly provozovány až do třetího období. Průměrná doba trvání spoje vzniklého v 1. období se pohybovala tedy kolem 13 let, u spojů později zřizovaných byla spíše ještě kratší.

Mezi léty 1841–1850 bylo evidováno celkem 72 samostatných spojů, z nich nově vzniklo 46 a ještě v tomto období jich byla více než polovina zrušena (s průměrnou životností jenom asi 5 let). Ze spojů přetrvávajících od 30. let byly všechny – až na dva výše uvedené – také v letech 1841–1850 zrušeny. Ze všech kariolových spojů, které existovaly v tomto období, jich do 3. období následujícího od r. 1851, přešlo jenom 27 – tedy méně než polovina. Geograficky jsou spoje existující (nikoliv jen v té době zřizované!) v letech 1841–1850 rozmístěny ve stejných oblastech jako spoje z předchozího období, kde navíc se síť silně zahušťuje – výrazné je to v pásu mezi Poděbrady, Mladou Boleslaví, Mimoní až k Liberci, v jižních a v jihozápadních Čechách mezi Horažďovicemi a Nepomukem, nové spoje, později velmi frekventované a často sezonně regulované podle potřeb tamních lázní vznikají stanice v Karlových Varech, v Jáchymově, na Teplickou. Stále ale trvá absence spojů

v okolí Prahy, Brna, Olomouce a Plzně, ve středních Čechách je zřízen ojedinělý mezi Benešovem a Jihlavou. Mezi tehdy vznikajícími spoji jsou ty, které prokázaly mimořádnou stabilitu a byly intenzivně využívány – jako je tomu u spoje 18 Chrudim – Pardubice, trvajících bez přerušení mezi lety 1849–1888. Podobně stabilním spojením se ukázal spoj č. 8/34 Litoměřice – Terezín, provozovaný s krátkou přestávkou mezi lety 1848–1884 (souvislost s vojenskou posádkou?).

Toto období se vyznačuje také vznikem prvních 10 spojů, překračujících hranice českých zemí – nejvíce (4x) z toho směrem do Saska.

Vezmeme-li v úvahu všechny uvedené ukazatele, jeví se desetiletí 1841–1850 nesporně jako věk největšího rozkvetu kariolové přepravy u nás vůbec.

Období let 1851–1870 se vyznačuje s ohledem na dvojnásobnou délku trvání ve srovnání s obdobím předcházejícím jako éra pozvolného útlumu kariolové pošty: Za 20 let bylo evidováno celkem 87 spojů, z toho 27 z předchozích období přetrvávajících. Ze 60 spojů v tomto dvacetiletí vzniklých bylo do roku 1870 zrušeno 45, takže toto období z celkového počtu 87 evidovaných spojů přežilo do poslední periody začínající rokem 1871 pouhých 20 spojů, tedy méně než v obou předchozích obdobích. Osudy jednotlivých spojů prokazují, že tento pozvolný úpadek souvisel jednak s rozvojem železniční sítě, jednak s častým přechodem kariolové pošty na levnější přepravu poselského typu. Zdá se, že geografické rozložení v tomto období průběžně zanikajících spojů částečně opouštělo oblasti, které jsme pro předchozí období charakterizovali jako území, kde se soustřeďovala většina kariolových spojů. Tuto prostorovou kontinuitu udržovaly nyní už jen spoje z předchozí doby, postupně však také do roku 1870 většinou rušené, a tak lze spíše než o souvislejších částech kariolové komunikační sítě hovořit nyní o řadě menších komunikačních okruhů kolem správních a hospodářských regionálních center a dopravních uzlů. Náleží sem teprve nyní v okolí velkých měst vytvářená přeprava jakéhosi příměstského nebo dokonce městského typu jako je tomu u Prahy, Plzně, Olomouce nebo Českých Budějovic (např. spoj č. 48 Praha – Zdiby 1850–1851). Podobně se v menším měřítku koncentrovala kariolová přeprava v okolí menších měst nebo mezi nimi – často zabezpečovala návaznosti na blízkou železniční stanici (např. spoj č. 48 České Budějovice – Tábor 1869–1876). Důležitou roli v udržení kariolové dopravy v tomto a ještě posledním období hrály potřeby lázeňského provozu, jako tomu bylo např. u spoje č. 11 Karlovy Vary – Ostrov nad Ohří – Jáchymov z let 1844–1860). Na závěr lze konstatovat, že během tohoto období byly zřízeny všechny příhraniční spoje, které nevznikly v předchozím období.

Poslední období 1871–1899 je ve znamení úplného útlumu kariolové poštovní přepravy. Počet nově zřízených spojů poklesl na pouhých 8 a ve všech případech představují jakousi verzi příměstské poštovní a osobní dopravy: takto v okolí Prahy je provozován spoj č. 5 Praha–Vyšehrad, spoj č. 8 Praha PÚ – Jesenice a pod č. 15 spoj Praha – Žižkov, často doplněné navíc poselskou poštou. Přežívaly také

některé přeshraniční spoje, které ale měly už jen ryze lokální význam – jako např. spoj č. 60 Hodonín – Holíč z let 1877–1899. Geograficky se všech 28 postupně rušených spojů omezilo na Prahu, Plzeň, Karlovy Vary a zmíněný Hodonín a jejich blízké okolí.

S účetnickou přesností zaznamenala vídeňská kancelář Post-Cours-Bureau ve své evidenci zánik posledního kariolového spoje – uvedeného spoje č. 60 – v roce 1899 a téměř osmdesátileté trvání kariolové poštovní přepravy v českých zemích a patrně i v celém Rakousko-uherském mocnářství skončilo.

Kromě výše uvedených sumárních interpretací, které jsme získali jen ze základních údajů, nabízí kniha kariolových spojů mnoho dalších, většinou chronologicky uspořádaných informací o jednotlivých spojích. To z ní činí historický pramen pro dějiny poštovní přepravy v 19. století zásadního významu.

Na širokou paletu dalších možných témat historického využití jsme ilustrativně poukázali v předchozím příspěvku a není zde místo pro jejich další prohloubení.¹⁹ Pokusili jsme se tam nastínit okolnosti zřizování a rušení kariolových spojů (s důrazem na zásadní a silící vliv postupně se rozšiřující železniční sítě), vypočítali jsme hlavní modalitty změn již existujících spojů ať už v podobě prodlužování nebo zkracování jejich dopravní cesty, nebo jejich opakovaných rušení a zřizování. Lze také zkoumat důvody a důsledky různých provozních opatření dočasného rázu jako byly objížďky, posilování přidanou přípřeží, najímání výpomocné dopravy provozované soukromými dopravci, sjednávání ozbrojeného doprovodu v nebezpečných úsecích apod.

Zdá se, že tamtéž uvážený odhad průměrné rychlosti této přepravy kolem 8 km/hod odpovídá vcelku i pozdějším výpočtům, téma je ale zralé k dalšímu ověřování. Významnou součástí záznamů jsou jízdní řády, jejichž interpretace může poskytnout důležité informace o lokálních souvislostech – frekvence spojů a konkrétní dny a hodiny jejich přepravy mohou vypovídat o souvislostech s místními jevy, jako jsou doby konání místních trhů nebo doprava osob a poštovních zásilek do větších měst z jejich okolí.²⁰ Ekonomickou stránku věci ilustrují a k souhrnným hodnocením vybízí pro většinu spojů uvážené částky za poštovní poplatky a jízdné, spíše lokální význam mají zprávy o centrálně přidělovaných finančních prostředcích poštovním stanicím a úřadům na zajištění provozu v určeném úseku dopravní cesty. Podobného charakteru jsou informace o paušálních nebo mimořádných odměnách pro jednotlivé poštmistry.

19 Viz Kalina, Tomáš – Kahuda, Jan: *Knihy poštovních tras*, s. 133–134.

20 V tomto ohledu opravujeme v citovaném článku u popisu jízdního řádu spoje č. 39 Benešov – Jihlava, protože jsme nesprávně interpretovali písmeny abecedy vyjádřené dny v týdnu. Protože týden začínal v kalendáři nedělí a nikoliv pondělím jako je tomu dnes, znamená ve jízdních rádech v knize č. 83 uvážených písmeno A neděli a podle toho i další písmena abecedy. Za upozornění na to a za konzultace k chronologickým údajům děkujeme prof. PhDr. Marii Bláhové, DrSc.

Předpokládáme, že se k některým z těchto a dalších témat vrátíme, nejlépe až po sestavení obdobných rekonstrukčních soupisů pro zbývající typy poštovní přepravy – pro poštu spěšnou, jízdní a balíkovou. Poselskou poštu není prozatím reálné pro území českých zemí takto podrobně zpracovat pro velký rozsah její evidence, i když by to bylo pro lokální historii velmi záslužné.

Die Karrenpost (Carriolpost) in den böhmischen Ländern im 19. Jahrhundert

Die Karrenpost war in den 30.-40. Jahren des 19. Jahrhunderts in der Habsburgermonarchie ein neues Phänomen zur Beförderung von Postversand, Barmitteln, und in einigen Fällen auch von Personen, in der Regel auf Nebenstrecken. Die Evidenz der einzelnen Verbindungen führte die Oberpostverwaltung, nach 1850 das Handelsministerium in Wien. Der Autor bringt eine Analyse der Eintragungen über die Postverbindungen auf dem Gebiet der böhmischen Länder und führt ihre Auswertung von verschiedenen Gesichtspunkten durch (Einrichtung und Aufhebung, Interaktion mit anderen Verbindungsarten, Fahrpläne, Sicherstellung des Postbetriebes). Bestandteil der Studie ist eine Tabelle mit einem Überblick aller Postverbindungen des vorliegenden Typs in Böhmen, Mähren und Schlesien im Zeitraum von den 30er bis zu den 90er Jahren des 19. Jahrhunderts.

A courier post (Cariolpost) in Bohemian Lands in 19th century

A courier post was a new phenomenon in the Habsburg monarchy in 1830s and 1840s, used for shipping parcels, cash, and, in some cases, for transportation of people, usually on secondary tracks. The register of communication lines was managed by Postal Administration Headquarters and, after 1850, by Ministry of Commerce in Vienna. The paper brings an analysis of records on postal communication lines through the territory of Bohemian Lands and carries out its evaluation from various points of view (establishment and cancellation, interaction with other communications, timetables, securing of postal traffic). As a part of the study, there is a table with overview of all postal communication lines of this type in Bohemia, Moravia, and Silesia in the time from 1830s to 1890s.