

(NE)ZAPOMENUTÉ MAPY

Jiří DROZDA, Šárka STEINOVÁ, Filip PAULUS

(Un)forgotten maps

Abstract: So far, the professional and public research focused on the large map units, especially the military mapping. But there are many map units offer much wider application than what was mentioned. It's not just about the only cartographic work but researchers must understand the content and purpose of the map first and then they are able to understand map in context. At the beginning of the 19th century, war losses have shown that victory not only decides on the number of soldiers and military tactics, but for the battle success is important movement of troops and war materials. For this reason, production of road maps that show the communication in large detail was started. There was not so important accuracy of the map, but the representation of the shape and the distance of each road section and describing of the surrounding infrastructure. The development of Prague as urban agglomerations in the mid-18th century increased the demand for quick and cheap supply of goods and building materials. Due to detailed mapping of the Vltava water flow started. Map of the Vltava River has been finished in 1776 and was used almost until the end of 19th century, when due to the promotion of rail transport almost stopped shipping merchandise. One of the most common reasons for the maps production was legal – property controversy. In particular, it was the ownership of the (border) estates, forests or even individual parcels and resolve disputes. Map of the Czech-Bavaria border in the vicinity of the village Kubička (currently defunct commune) from the year 1768 shows a very common problem of borders through the watercourses and the complexity of the solution that continues to the present.

Keywords: historical maps, roads maps, border maps, river maps, map archives

Úvod

Systematickým shromažďováním kartografické dokumentace se v České republice, dříve Československu, zabývá několik institucí a odborných pracovišť. K předním z nich patří také Národní archiv a jeho Sbírký map a plánů. Základy mapové sbírky Národního archivu položil jeden z čelných představitelů naší historické geografie a kartografie profesor František Roubík (1890–1974). Nedílnou součástí jeho úsilí tvořilo studium dějin naší kartografické produkce, jehož výsledky lze dohledat v řadě odborných příspěvků. (Roubík, 1933, 1952, 1961, 1965). Pod jeho vedením se od 20. let 20. století začaly shromažďovat dosud nezpracované dokumenty, které byly v minulosti odděleny od spisů, hromadily se u fondů bez evidence a v důsledku specifických nároků na jejich uložení jim nebyla věnována patřičná pozornost. Tyto mapy byly uloženy ve zvláštní Sběrce map a plánů (dále SMP). Postupně se přistoupilo k jejich zpracování, které bylo průběžně doplňováno dokumenty, zejména takovými, jejichž fyzický stav trpěl uložením ve spisovém materiálu.

Takto organicky vzniklá část sbírky byla postupně rozšiřována a obohacována novými přírůstky, nákupem hodnotných map z antikvariátů nebo dary od jednotlivců i institucí. Od roku 1958 byla sbírka s určitými výpadky doplňována o povinné výtisky map, které získal Geodetický a kartografický podnik v Praze a jeho předchůdci. Ve stejné době došlo k vytřídění značného množství montánních map a plánů a k vytvoření speciální Sbírký montánních map a plánů, v níž byly zasto-

Ing. Jiří DROZDA, Výzkumný ústav geodetický, topografický a kartografický, Ústecká 98, 250 66 Zdíby, e-mail: jiri.drozda@vugtk.cz

ThDr. Mgr. Šárka STEINOVÁ, Th.D., PhDr. Filip PAULUS, Národní archiv, Archivní 2257/4, 149 00 Praha 4 - Chodovec, e-mail: sarka.steinova@nacr.cz, filip.paulus@nacr.cz

upeny i některé mapy nemontánního charakteru (vodohospodářské, katastrální, správní apod.). Sběrka byla v pozdější době doplněna produkcí Ústředního ústavu geologického, případně dalších institucí spojených s důlní činností. Část důlních map byla v roce 1967 delimitována na Slovensko do Státního báňského archivu v Banské Štiavnici. V současné době je tato část nově reinventarizována.

Stěžejní část sbírky vznikla v souvislosti s dokumenty ústředních úřadů, jejichž registry byly postupně soustřeďovány do Místodržitelského archivu, posléze Státního ústředního archivu. Vedle České komory a Českého místodržitelství pochází značné množství map a plánů z Českého gubernia, Staré manipulace, z registratur Zemského stavebního ředitelství, jednotlivých ministerstev předmnichovské republiky a řady dalších institucí.

Doposud bylo pomocí katalogů zpřístupněno 3 800 inventárních jednotek map a plánů SMP. Časové rozpětí jejich vzniku je ohraničeno 16. až 21. stoletím. Sběrka je převážně zaměřena na území Čech a dalších zemí bývalé České koruny, nověji celého Československa a dnes České republiky. Nechybí ovšem mapy zobrazující i další území, zejména Německa a bývalého Rakousko-Uherska i některých dalších evropských zemí.

Z tematického hlediska není sbírka specializovaná, pokrývá alespoň ve vzorcích široký rozsah kartografické produkce minulé i současné.

Doposud se odborná i laická badatelská veřejnost zaměřovala na velké mapové celky, především vojenská mapování. Jejich využití ovšem mnohdy dosáhlo svých obsahových limitů a další zpracování nepřináší žádné nové výsledky. Naopak do této doby badatelsky sporadicky využívané menší mapové celky nabízejí uživatelům mnohem širší uplatnění, než s čím se doposud počítalo. Nejde již jen o pouhé kartografické zobrazení daného prostoru, ale řadu údajů musí přitom badatel nejdříve rozklíčovat, aby je byl schopen později dát do souvislostí. Mnohé údaje mohou být pro jednoho badatele nedůležité, zatímco pro druhého přinášejí zcela nové poznatky. Nicméně u všech těchto mapových celků se zcela opomíjí skutečnost, že každá mapa s sebou nese svůj vlastní příběh. To znamená důvod jejího vzniku, účel a způsob jejího využití i jednotlivá specifika, která chceme prezentovat na třech zajímavých příkladech.

1. Hranice na starých a historických mapách

Počátky české geodetické tvorby úzce souvisí, tak jako v dalších evropských zemích s obdobím raného novověku. České království od časů krále Václava II. po konec vlády Ludvíka Jagellonského roku 1526, s výjimkou husitských válek, mělo v různých částech pohraničního území neustálé hranice se sousedními státy. Zalesněné pohraniční území z větší části patřilo Českému království, v menší části potom byly majitelé šlechtické rody (Kolovratové, Buquoyové, Schwarzenbergové), města (Domažlice, Cheb), případně kláštery (Vyšší Brod). V rámci kolonizace tohoto území docházelo nejen k územním sporům, které pramenily z nároků sousedních zemí, ale vyskytovaly se i spory o dříví v lese, vodu v potocích, poplatky za mýto a další. Pro tyto spory byla ustanovena komise pro řešení hraničních sporů, které se neustále opakovaly v průběhu dalších staletí. Jejimi členy byli v prvním období existence především úředníci zemských úřadů, jako byl apelační soud, komora, hejtmanství atd.

Jednou z prvních komisí byla také komise zřízená výnosem Josefa I., která začala fungovat od 22. 5. 1706. Jejím předsedou byl hrabě Antonín Jan Nostic (1652–1736) a dalšími členy byly Václav Ignác Vratislav z Mitrovic (1645–1727), Ferdinand Arnošt z Herbersteinu (asi 1650–1720), univerzitní profesor Václav Neumann z Pucholtze (1670–1743) a zemský přísedící zeměměřič. Podklad pro svoji činnost komise získala z registry Starého českého místodržitelství a České komory, které doplnila opisy listin a dokumentů z bavorských archivů. V druhé polovině 18. století se komise rozšířila nejen početně, ale i po stránce pracovní. Mezi členy najdeme nově právníky a advokáty. Z guberniálního dekretu z 20. 2. 1765 byl do čela komise jmenován guberniální rada (od roku 1752 hrabě František Xaver Věžník (1711–1789)) a komise předkládala Českému guberniu (dále Gubernium) svoje zasedací protokoly. Hraniční spisy tvoří důležitý pramen k poznání historického vývoje hranic Českého království, k porušování jeho hranic, jejich obnovování a nové vyměřování. Po zániku Gubernia přechází hraniční agenda na České místodržitelství, které iniciuje jednání se sousedy o nové úpravě hranic. Jednání o hranicích vedli za císařské úřady krajští hejtmané a probíhala velice zdoluhavě. Pouze se Saskem dovedla komise jednání prakticky do konce. V průběhu století byly postupně zaměřeny a stanoveny hranice se všemi sousedními státy, naposledy s Pruskem, kde byla situace komplikovaná zvláště v oblasti Opavska a Těšínska. (NA SMP,

2017). Další výraznější zaměřování hranic probíhalo za existence předmnichovské republiky v 30. letech 20. století. Za většinou jejich zaměření stojí existence současných hranic, s několika výjimkami.

K popisu a zaměřování česko-bavorských hranic docházelo již v 16. století. V hraničních spisech se nachází celá řada dokumentů popisujících spory mezi českou a bavorskou stranou, především v oblasti Chebska a Tachovska. Jednalo se pouze o regionální spory a nikdy nesloužily jako záminka k ucelenějšímu zaměřování hranic. První větší a soustavnější měření hranic se objevuje v první polovině 18. století a jedná se o soubor přibližně 30 hraničních map zemských měřičů, které zachycují území mezi Trojmezím (okr. Cheb) a Domažlicemi (NA SMP, 2017).

Komplexní zaměřování se poté objevuje v letech 1863–1871, kdy soubor 335 listů map zachycuje území od Trojmezí (okr. Cheb) po Stožec (okr. Prachatice). Celkem devět sekcí zahrnuje přehledky se zákresem hraniční čáry a hraniční operát, tj. hraniční mapy a popis zemské hranice. Na mapách jsou vyznačeny hraniční kameny a jednoduchá situace v okolí hranice (NA SMP, 2017). K tomu je připojen topografický popis. Poslední významné zaměřování česko-bavorské hranice probíhalo v letech 1932–1934 a zachycuje stejné území, jako předešlé zaměřování v 19. století (NA SMP, 2017).

Za příklad zaměřování česko-bavorských hranic byla vybrána hraniční mapa zaniklé obce Plassendorf (čes. Kubička) na česko-bavorské hranici (obr. 1). Rukopisná mapa zachycuje v ozdobném modro-zlatém rámu území katastru bývalé obce Plassendorf až k Čertovu mlýnu, kde se střetávají majetky hraběte Stadiony (Kout na Šumavě), České komory a města Furth im Wald. Jejím autorem je zemský přísežný zeměměřič Jan Alois Kolbe (1728–1804), který patřil vedle Františka Antona Klose a Ondřeje Bernarda Klausera (1656–1721) ke třem nejznámějším zeměměřičům mapující zemské hranice. Kolbemu se podařilo vytvořit mimořádně kvalitní dílo jak po stránce kartografické, tak i po stránce umělecké. Vedle zajímavě vložené legendy mapy přímo do obrazu, to je také perspektivní zachycení obce a použití velmi zdobného písma v nadpisu mapy. Naopak kontrast tvoří spodní okraj mapy, kde jsou podpisy a pečeti zástupců-komisařů obou stran, tj. hraběte Františka Věžníka za rakouskou stranu a barona Jana Adama Ickstadta za bavorskou stranu. Podpisy doplňuje formule o schválení přijatého řešení, včetně data 1769, kdy byl akt dokončen. Jádrem celého sporu bylo rozdělení tří malých ostrovů vzniklých meandrováním Medvědího potoka (Einsiedel Bach). Ostrovy (pod písmeny B, C, E) byly rozděleny a doplněny novými menšími hraničními kameny. Hlavní hraniční kameny (písmeno A, F, G) tvoří základní body, které se nemění. Změna se týká nového výkopu (písmeno D), kterým se povede voda do obce pro její potřeby (obr. 2). Ke smírnému řešení dospěly obě strany ohledně příkopu (písmeno H) pro vedení vody k loukám bavorského města Furth im Wald.

Vyřešení sporu a jeho úřední zaznamenání na hraniční mapě je následně přebíráno i do hraničních map zpracovávaných v dalších obdobích, včetně současně platných hraničních elaborátů.

2. Říční mapy

Tak, jak se rozvíjel obchod a cestování v Českém království, tak se k těmto činnostem využívalo silniční dopravy, nebo vodní, podle situace a možností. První zprávy o lodní dopravě pocházejí z 16. století, nicméně už dávno předtím sloužily hlavní toky – Labe a Vltava pro převážení materiálu a potravin. Vedle splavování dřeva z pohraničních horských oblastí to byla především sůl, která se dopravovala z Rakouska vozy do Českých Budějovic a odtud po Vltavě do Prahy a dále. Sůl byla považována za jeden z důležitých obchodních artiklů a její doprava patřila mezi nejdůležitější činnosti obchodníků a loďařů. Vltava a Labe byly považovány za hlavní tepny lodní dopravy. Bylo to jejich velikostí, splavností, ale i strategickým významem. Ostatní české toky nedosahovaly takové veliké důležitosti, jejichž splavnění nebylo považováno za až tak důležité. Pro udržení správného chodu lodní dopravy ovšem bylo důležité udržet splavnost řeky. Tomu bylo potřeba podřídit úpravu toku, např. odstraněním náletových porostů podél břehů, velkých balvanů a skalisek v řečišti a také provedením správných propustí na jezích (Šplíchal a Otavová, 2007).

První významnější větší úpravy na Vltavě se prováděly již v 16. století a jednalo se o úpravy toku mezi Českými Budějovicemi a Kamýkem nad Vltavou (Gruber, 1907). Jejich iniciátorem byl solní úředník Johann Wuchter z Gmündenu, který provedl revizi vodního toku Vltavy. V pozdějším období postupně lodní doprava na Vltavě ustávala a v 17. století zcela stagnovala. Splavnost řeky závisela především na přírodních podmínkách. V popisu z roku 1821 se uvádí, že šířka Vltavy dosahovala 15 až 20 sáhů (28,447 – 37, 93 m) a hloubka během letních měsíců byla pouhých



Obr. 1 Příklad mapy hranic mezi Českým královstvím a Bavorským vévodstvím v okolí bývalé obce Kubička, 1769 (NA SMP, 2017, inv. č. 378, sign. D/I/16)



Obr. 2 Výřez mapy a kartuš s popisem řešení průběhu hranice (NA SMP, 2017, inv. č. 378, sign. D/I/16)

15 až 36 palců (0,395 – 0,948 m). Tam, kde byly ostrovy, jezy a přírodní přejeje, dosahovala hloubka Vltavy pouze 2-3 palce (0,053 – 0,079 m). Na tom také záviselo využití lodní dopravy, která podle výšky hladiny umožnila plout lodím určité tonáže. Např. při vysokém stavu vody to bylo 500-600 centů (30,862 – 37,035 t) a při nízké hladině 250-300 centů (15,431 – 18,517 t) (Hofmann, 1904).

Hlavním nákladem vorů a lodí kromě soli bylo především obilí, stavební materiál a další kupecké zboží. Vltavské lodě, (vyráběné v Českých Budějovicích v loděnici rodiny Lanna), které pluly z Českých Budějovic do Prahy a v některých případech až do soutoku Labe a Vltavy, měly obvykle délku 14-16 sáhů (26,551 – 30,344 m) při šířce 2-2,5 sáhu (3,793 – 4,741 m) a hloubce ponoru 2-3 stopy (0,632 – 0,948 m). Cesta po proudu řeky trvala většinou 3 dny a cesta zpět proti proudu 5 dní. Veškerá doprava na českých řekách se musela řídit instrukcemi vydanými Ředitelstvím vodních cest. Další výrazné změny se objevují na přelomu 19. a 20. století související s úpravou břehů a výstavbou nábřeží ve městech (NA SMP, 2017).

V průběhu první poloviny 17. století se rozhodl strahovský opat Kryšpín Fuk splavnit úseky Vltavy, především Svatojánské proudy (obr. 3). Ferdinand III. jeho návrh přijal a vyčlenil pro tento účel 3 000 zlatých. Další úpravy se prováděly v 18. století, ze kterých pochází i ukázka mapy zachycující výřez splavnění řeky mezi Štěchovicemi a Třebenicemi (obr. 4). V rámci úprav mělo dojít ke zlepšení plavebních podmínek, především k odstranění kamenů, prolomení některých jezů tak, aby nepřekážely v plavbě vorů a lodí.



Obr. 3 Mapa splavnění řeky – detail Horního slapy - začátek Svatojánských proudů (NA SMP, 2017)

Autorovi výřezu mapy se podařilo zachytit celkovou situaci v daném úseku včetně detailů, které se objevují až při větším zvětšení. Příkladem mohou být dva zachycené sloupy na levém břehu. Jeden z nich byl postaven za přispění opata strahovského kláštera Kryšpína Fuka v souvislosti s ukončením splavňovacích prací v roce 1643 na skále Sedlo. „Jednalo se o pískovec ukončený železným císařským orlem, který stál na barokní vytesané hlavici, představující zpěněné vlny Vltavy.“ Na druhém sloupu byla v roce 1722 postavena socha sv. Jana, podle které byla tato část pojmenována. Dříve se proudy nazývaly Vltavské či Štěchovické. Dnes jsou obě památky přesunuty, z důvodu výstavby Slapské přehrady, do obce Třebenice (NA sbírka UZLA, 2017).



Obr. 4 Výřez z mapy splavnění řeky Vltavy v úseku mezi Štěchovicemi a Třebenicemi, 1770 (NA SMP, 2017)

Vedle přírodních útvarů autor zakresluje i sídla a samoty v bezprostředním okolí řeky. V jednom případě se jedná o mlýn s jedním kolem. Na mapě je také dokumentována cesta od obce Třebenice na pravém břehu přecházející přes tři ostrovy na levý břeh obce Štěchovice.

Na tomto úseku lze přesně ukázat jeden z hlavních problémů lodní dopravy v podobě velkého množství kamenů v řečišti. S velkou pravděpodobností se kameny dostávaly do řečiště formou sesuvů z okolních skalních útvarů.

Z celkového rozboru mapy lze vyzdvihnout vysokou kvalitu kresličských schopností nám dosud neznámého autora. Patrné to je především na tazích štětce, které významně dokreslují skalní útvary a dotvářejí tak plasticitu mapy.

3. Silniční mapy

Jako je hranice základní identitou každého státu, tak cesty a později silnice zase tvoří základy pro dopravní spojení uvnitř státu, ale i se sousedními zeměmi. Až na několik výjimek, v podobě splavných řek, se jednalo do konce 19. století o významné tepny pro osobní a nákladní dopravu. Jejich vznik a zdoluhavý rozvoj byl podmíněn řadou faktů. Vedle finančních otázek to byly především přírodní poměry omezující přechody širokým a hustým pohraničním hvozdem. Už od raného středověku se vytvořily staré zemské stezky, které sloužily jako hlavní obchodní tratě. Nejznámější je tzv. Zlatá stezka („semita aurea“) z Pasova do Prachatic a dále do Prahy. V průběhu 14. století začala vznikat síť cest, která se stala základem pro pozdější hlavní dopravní tahy. Stezky umožňovaly spojení s důležitými místy v okolních zemích – Vídeň, Linec, Pasov, Norimberk, Drážďany, Žitava, Vratislav atd. Kromě těchto hlavních tahů (via publica, Landstrasse), existovala řada místních stezek a cest, které ovšem nelze bez archeologického průzkumu bezpečně identifikovat. Zpráv o nich je méně, protože jejich zřízení nepodléhalo schválení zemských úřadů. Čím více se síť území Čech zahušťovala, tím více se rozšiřovala síť cest. Na druhou stranu je třeba upozornit, že jejich kvalita neodpovídala ani tehdejším potřebám. Jednalo se o úzké nebezpečné cesty, často rozježděné od povozů nebo při dešti zcela nesjízdné, kde se sotva mohly vyhnout dva povozy. Jedním z důvodů tohoto stavu byla přenesená povinnost starat se o cestu na příslušnou vrchnost, případně poddané. Toto nemalé zatížení způsobilo, že se o údržbu vrchnost nestarala a snažila se této povinnosti zbavit. Stížnosti, které se v této souvislosti objevují v registraturách státních úřadů, dokumentuje celá řada nařízení České komory a zemského sněmu směrem k vrchnostem. Vedle úpravy cest a jejich okolí, to byly především opravy a stavby mostů (převážně dřevěných) (NA SMP, 2017).

Zachycení silniční sítě se poprvé objevuje v pramenech v souvislosti s patentem z 27. 2. 1737 (NA sbírka UZLA, 2017, kart. 8), kde byly stanoveny čtyři hlavní zemské cesty – Pražská (Lipsko – Praha), Vídeňská (Praha – Vídeň), Norimberská (Praha – Plzeň – Norimberk) a Linecká (Praha – České Budějovice – Linec) (obr. 5). Tento soubor se o několik let později (1751–1756) rozrostl o další tzv. povinné silnice (Žitavská, Jiřetínská, Trutnovská, Bayreutská, Drážďanská, Bavorská, Lipská, Rybářská a dalších 10 méně významných). Tento rozsah již tvoří základ dnešní sítě státních silnic v Čechách.



Obr. 5 Linecká cesta VIII z Prahy do Nespeků, 19. stol. (NA SMP, 2017, inv. č. 2714, sign. Y/II/3)

Od druhé poloviny 18. století dochází k výrazné změně a to v souvislosti s novou výstavbou. Roku 1793 bylo započato s postupným přebíráním důležitých silnic do státní správy a jejich novou výstavbu mělo na starosti Ředitelství pro stavbu silnic (Landeswegdirection). Řada císařských silnic má však původ již okolo poloviny 18. století v tereziánské a josefínské době. Byly stanoveny instrukce, technické a finanční předpisy pro stavbu silnic a jejich udržování. Prvním ředitelem byl jmenován svobodný pán Josef Born, který byl iniciátorem těchto změn (Roubík, 1961).

Císařským patentem z 20. 7. 1804 byly stanoveny zásady další výstavby silnic podle nového systému tzv. dobrovolné konkurence. Smyslem tohoto nařízení bylo zapojit do výstavby silnic vedle zemí také vrchnosti a poddané. Zatímco poddaní byli využiti jako dovozci materiálu a částečně jako dělníci, vrchnost měla na starosti uhradit náklady na zděné části. Silnice již byly projektovány a zaměřovány moderními metodami a podle nových vědeckých a praktických poznatků. Do poloviny 19. století byly takto zmodernizovány a dokončeny všechny stavby hlavních silničních tahů. Tím se silniční doprava dostává z útlumu, který byl viditelný v souvislosti s dalším druhem dopravy – železnicí, která se stala vážným konkurentem v dálkové dopravě.

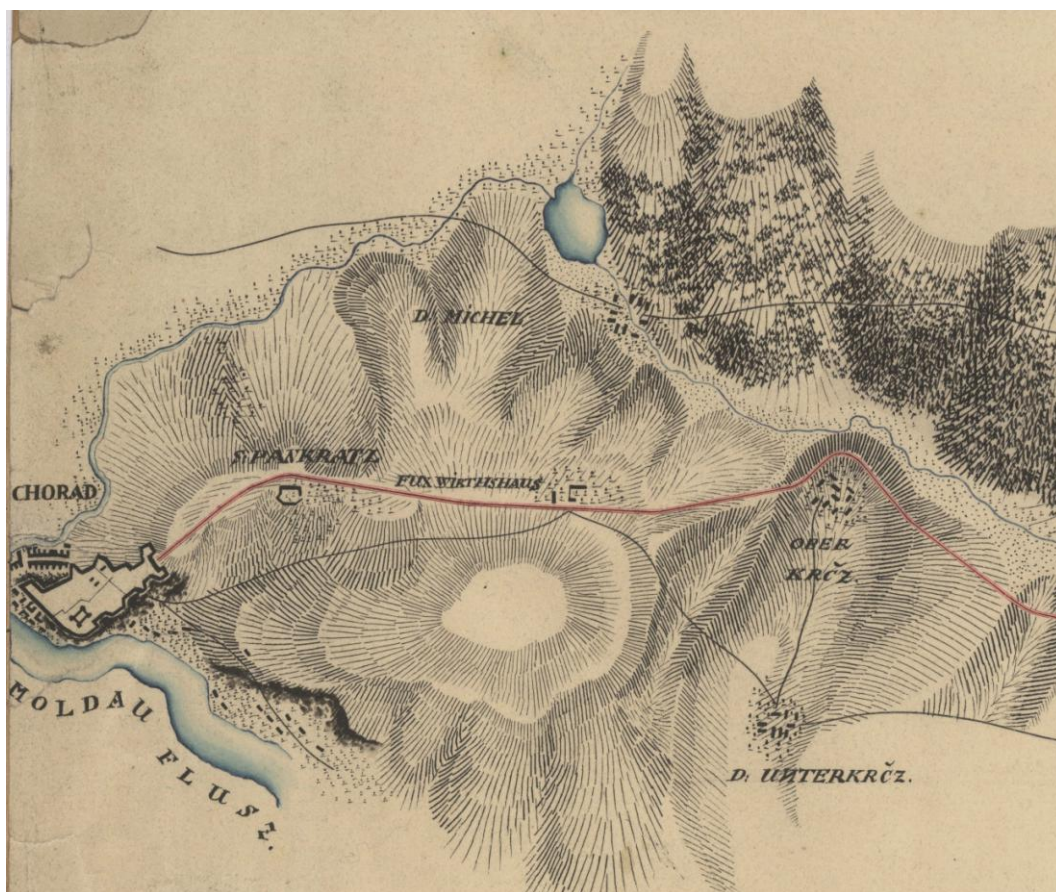
V druhé polovině 19. století přichází na řadu okresní silniční síť, sloužící především k místní dopravě. Poslední změny přicházejí v období první republiky, kdy se na základě vládního zákona č. 116/1927 Sb. a následného vládního nařízení č. 144/1927 Sb. vytvářejí nové podmínky pro provoz na silnicích, jejich údržbu a novou výstavbu (Roubík, 1938; Hermann, 1930; Hermann a Svoboda, 1928; Stavba českých dálnic, 1939).

Silniční síť v Praze a jejím okolí byla vytvořena již v raném středověku. Doplnovala ji v menší či větší míře také vodní doprava po Vltavě. Jednou z nich byla stará Linecká jinak Budějovická silnice, spojující Prahu s Lincem a také přes Jindřichův Hradec hlavní město Vídeň. S výstavbou bylo počato sice na konci 18. století, ale k jejímu dokončení došlo až ve 30. letech 19. století. Ve sledovaném úseku Praha-Nespeky byla silnice s velkými obtížemi dokončena v letech 1812–1814 (NA SMP, 2017).

Mapa zachycuje první úsek linecké silnice, která prochází kouřimským a berounským krajem od Prahy až k tábořským krajským hranicím. Na ní potom navazují další dva úseky, které končí až u rakouských hranic. Sledovaný úsek zachycuje silnici počínající od pevnosti Vyšehrad, kde byla umístěna mýtní stanice. Odtud směřovala cesta kolem pankráckého hospodářství, kolem hospodář-

ského domu U lišky (dnes Za zelenou liškou), dále přes obec Horní Krč, přes hospodářské dvory Bethanie a Šatalka, až do obce Jesenice, kde byla další mýtní a poštovní stanice. Dále vedla přes borový les do další mýtní stanice v Ládvi, až do cílové obce Nespeky. Celková vzdálenost mezi oběma krajními body uvedené silnice byla 16 096 sáhů (30 526 m). Na cestě se nacházelo 16 mostů, z toho dva byly kamenné. Pro tuto lineckou silnici prvního oddělení byl jmenován silniční komisař s místem pobytu v Praze a jemu byli přiděleni tři cestmistři (Strassenmeister), kteří sídlili v Praze, Benešově a Voticích. Pod dohledem těchto úředníků pracovalo dalších 33 pracovníků (NA SMP, 2017).

Z hlediska barevnosti se jedná o černobílou mapu kreslenou tuší a doplněnou barevným kolorováním komerční silnice a vodních ploch (obr. 6). Mapa nezaznamenává jen silnici, ale zachycuje i její širší okolí včetně navazujících dalších vedlejších komunikací spojujících okolní obce. V tomto případě se jednalo o místní cesty. Dále autor zakreslil vodní plochy, z toho 8 rybníků, dvě řeky: Vltavu a Sázavu a několik potoků. Podle tehdejších znalostí zachytil autor krajinu podle svých kartografických dovedností. Jsou zde patrné jehličnaté a listnaté lesy. V okolí Kunratic dále zaznamenáváme mj. dvě aleje.



Obr. 6 Část Linecká cesta VIII z Prahy do Nespeků, od Vyšehradu přes Pankrác do Krče (NA SMP, 2017, inv. č. 2714, sign. Y/II/3)

Závěr

Příspěvek chce upozornit odbornou veřejnost na doposud opomíjené menší mapové celky a jejich možné využití při lokálních a tematicky zaměřených výzkumech a v oblasti majetkoprávních vztahů, infrastruktury, vodohospodářství, lesnictví a vývoje kulturní krajiny ovlivněné intenzivní lidskou činností a přírodními vlivy, které mají za následek změněný krajinný ráz. Zároveň chce poukázat na jejich kartografickou hodnotu a v neposlední řadě i na jejich řemeslné i umělecké zpracování. V současné době se Sbirka map a plánů Národního archivu zpracovává a částečně digitalizuje. Část digitalizátů je zpřístupněna na webovém portálu www.charte-antique.cz.

Literatúra

- GRUBER, J. (1907). *Splavnění Vltavy nad Prahou*.
- HERMANN, G. (1930). *Obroda československých silnic. Ohlas soudobé inženýrské práce*. Praha (Ministerstvo veřejných prací).
- HERMANN, G., SVOBODA, J. (1928). *Československé silnice. Jejich zlepšení ze silničního fondu*. Praha (Ministerstvo veřejných prací).
- HOFMANN, G. (1904). *Metrologická příručka pro Čechy, Moravu a Slezsko do zavedení metrické soustavy*. Sušice.
- Hraniční spisy 1389-1910 (inventář)*. (1964). Praha (Státní ústřední archiv v Praze).
- NA SMP (2017). *Národní archiv. Sbirka map a plánů* (nezpracovaná část).
- NA sbírka UZLA (2017). *Národní archiv. Sbirka Ústřední zemědělsko-lesnický archiv*, kart. 8, inv. č. 164.
- ROUBÍK, F. (1933). *Stichova mapa zemských stezek a celních stanic v Čechách z r. 1676. Sborník Archivu ministerstva vnitra 6*, s. 319-341.
- ROUBÍK, F. (1938). *Silnice v Čechách a jejich vývoj*. Praha.
- ROUBÍK, F. (1952, 1955). *Soupis map českých zemí I–II*. Praha.
- ROUBÍK, F. (1961). *Rukopisné mapy od 16. do poloviny 18. století ve Státním ústředním archivu v Praze. Sborník archivních prací 11*, s. 138-186.
- ROUBÍK, F. (1965). *Zemští měřiči v Čechách v 16. až 18. století. Sborník archivních prací 15*, s. 269-301.
- Stavba českých dálnic*. (1939). Část I. Přípravné práce. Zahájení stavby na dálnici Praha-Brno-slovenská hranice. *Technický obzor 22-13*, s. 1-46.
- ŠPLÍCHAL, V., OTAVOVÁ, M. (2007). *Zlaté ruce. Svazek 1, Poselství dřeva : most mezi minulostí, přítomností a budoucností : historická paměť, svědectví*, Letohrad.

S u m m a r y

(Un)forgotten maps

Article wants to show the public to the so far neglected smaller map units and their possible use in the field of property relations, infrastructure, water management, forestry and the development of cultural landscapes affected by intensive human activity and natural effects, which result in a changed landscape.

- Fig. 1 The example map portrayed borders between the Kingdom of Bavaria and the Principality of the Czech around the former village of Kubička, 1769 (NA SMP, 2017, inv. č. 378, sign. D/I/16).
- Fig. 2 Detail of the border map and the cartouche with border description. (NA SMP, 2017, inv. č. 378, sign. D/I/16).
- Fig. 3 The map navigability of the Vltava river – Horní Slap – the start of Svatojanské proudy (NA SMP, 2017).
- Fig. 4 The cut-view from the map of navigability of the Vltava river in the section between Štěchovice and Třebenice, 1770 (NA SMP, 2017).
- Fig. 5 Linz Road VIII from Prague to Nespeky, 19. century. (NA SMP, 2017, inv. č. 2714, sign. Y/II/3).
- Fig. 6 Linz Road VIII from Prague to Nespeky, Detail from Vyšehrad to Krč (NA SMP, 2017, inv. č. 2714, sign. Y/II/3).

Prijaté do redakcie: 10. júna 2017

Zaradené do tlače: jún 2017