

**Univerzita Karlova v Praze**

Fakulta humanitních studií

Bakalářská práce

**Pošta v rukou panovníka**

*Vypracovala: Irena Boušová*

*Vedoucí práce: Dr. Phil. Pavel Himl*

Praha 2007

Velice děkuji za obětavou pomoc celému Poštovnímu muzeu, kde jsem měla k dispozici všechny materiály, a mohla tak studovat na pramenech ke své práci. Zejména děkuji Marice Tošnerové a Janu Kramáři za jejich nápady a připomínky. V neposlední řadě rovněž svému vedoucímu práce a zejména jeho kritickým poznámkám, které tuto práci učinily lepší.

Prohlašuji, že jsem práci vypracovala samostatně s použitím uvedené literatury a souhlasím s jejím eventuálním zveřejněním v tištěné nebo elektronické podobě.

V Praze dne 17. 5. 2007

Podpis

## OBSAH

<b>I. Úvod.....</b>	<b>6</b>
<b>II. Počátky poštovního spojení.....</b>	<b>11</b>
2. 1. Počátky poštovní správy v Čechách.....	13
2. 2. Poslové, formané a pošta.....	16
2. 3. Zakládání prvních poštovních spojů.....	24
<b>III. Převzetí pošty pod státní správu.....</b>	<b>30</b>
3. 1. Stát versus rodina Paarů.....	32
3. 2. Reformy státní správy.....	34
(dvorská správa pošt)	
3. 3. Jízdní pošta.....	37
(výstavba nových silnic, listovní přeprava, cestování s poštou)	
3. 4. Dědiční poštmistři.....	45
(pošta v Táboře)	
3. 5. Listovní sběrny a sběrna v Karlových Varech....	55
<b>Pošta jako služba veřejnosti?.....</b>	<b>58</b>
<b>Resumé.....</b>	<b>62</b>

Pražští, dvorští a táborští poštmistři.....	63
Literatura a prameny.....	65
Obrazová příloha.....	68

## Úvod

O dějinách poštovníctví toho bylo již dříve mnoho napsáno, ale rozhodla jsem se jim věnovat tuto práci, neboť bych chtěla zdůraznit, jaký význam pro další formování poštovníctví mělo právě období druhé poloviny 18. století, a ukázat závislost výstavby poštovní sítě na konkrétní společenské, politické a hospodářské situaci v zemi. Na druhou stranu pošta nesporně měla vliv na rozvoj nových způsobů komunikace mezi lidmi a na cestování. Pošta využívala mnohých převratných vynálezů jako např. moderních kočárů, telegrafu či železnice. Samozřejmě, že pokrok v poštovních službách byl závislý na finančních prostředcích, na vedení poštovních stanic jednotlivými poštmistry a vůbec potřebě těchto služeb.

Rozvoj poštovních služeb chápu jako revoluční počín, který sice nebyl ani náhlý ani radikální a který probíhal pomalu a často s velkými obtížemi, ale který byl jedním z ukazatelů změn. Společnost, stát, národ, kultura, hospodářství a další obecné pojmy nabývají v 18. století přibližně téhož významu, jak jsme zvyklí používat dnes. Rodí se společnost, která má nové potřeby, zájmy a možnosti. Otázkou je, jakou roli v otevírání poštovních služeb veřejnosti hraje sám panovník.

Co se týče publikovaných historických prací o poštovníctví, přední místo zaujímají studie Františka Roubíka, který studiu dějin poštovníctví, poštovních stanic a rozvoji silničních komunikací věnoval velkou část svého života. Poštou a silničním spojením v Čechách od roku 1527 do roku 1850<sup>1</sup> se zabývá zejména jeho rukopis, uložený v Poštovním muzeu, shrnuje dosavadní bádání a upozorňuje na nedostatky předešlých prací, hlavně na malé množství úředních spisů, na práce bez

---

<sup>1</sup> Roubík, František: Poštovní doprava v Čechách v letech 1527 - 1850. PM, fond Historie poštovníctví, sign. HP I/11, př. č. 8/1953, rukopis.

citací či nějakého přehledu.<sup>2</sup> A právě Roubíkovy práce z tohoto hlediska vnímám jako velmi přínosné, neboť obsahují podrobný poznámkový aparát a přílohy, např. seznam poštovních stanic, dvorských a pražský poštmistru či soupis map. Roubík čerpá především z poštovních spisů české komory a pražského místodržitelství v archivu Ministerstva vnitra dnes v Národním archivu, archivu pražského poštmistrovského úřadu a archivu dvorské komory. Mezi jeho další významné práce patří kniha „*Od nosítek k trolejbusu*“,<sup>3</sup> kde se soustředí na způsob dopravy, poštovní služby v Praze a rozvoj silnic a jejich návaznost na evropská města. Zejména pro další studium pošty v Táboře mi byl přínosem článek „*K vývoji poštovní dopravy v jižních Čechách do poloviny 19. století*“.<sup>4</sup>

Ve 20. letech 20. století shromáždil velké množství materiálu k poště v Čechách, ale také k ostatním částem habsburské monarchie Václav Dragoun, první ředitel Poštovního muzea v Praze, které poté přepsal a utřídil podle jednotlivých území. Čerpal nejen z českých archivů či archivu knížete Paara v Bechyni, ale především z vídeňských archivů. Nashromáždil tak informace i z těch pramenů, jež byly během 2. světové války zničeny. Jde tedy o nejúplnější výtah k dějinám poštovníctví, který lze nalézt. Po své smrti tak zanechal bohatý materiál, obsahující několik desítek svazků, označovaných jako „*Výpisky z pozůstalosti Václava Dragouna*“. O této práci se proto zmiňuje František Roubík v úvodu své práce „*K vývoji poštovníctví v Čechách v 16. - 18. století z roku*

---

<sup>2</sup> Více Roubík, František: *K vývoji poštovníctví v Čechách v 16. - 18. století.*, Sborník Archivu ministerstva vnitra, sv. X, Praha 1937, str. 167.

<sup>3</sup> Roubík, František: *Od nosítek k trolejbusu. Přehled vývoje veřejné dopravy v Praze*, Orbis 1956.

<sup>4</sup> Roubík, František: *K vývoji poštovní dopravy v jižních Čechách do poloviny 19. století.* Sborník poštovní historie jižních Čech, Písek 1972, str. 5 - 56.

1937",<sup>5</sup> kde na tyto výpisky upozorňuje a nabádá k jejich podrobnějšímu studiu. Dále se o Dragounových výpiscích zmiňuje Miloslav Martínek ve svém článku „Geneze dějin poštovníctví v české historické vědě“.<sup>6</sup> I já jsem se rozhodla čerpat informace právě z výpisků z pozůstalosti Václava Dragouna, a to zejména pro kapitolu o poště v Táboře. Při studiu těchto výpisků jsem si vyhledala jeden ze zdrojů, z kterých čerpá, abych zjistila, nakolik jde o hodnověrný přepis a upevnila tak hodnověrnost Dragounovy práce. Jednotlivé přepisy vždy obsahují, z jakého pramenu pochází. Co se však týče knihy Karla Thiera „Staré domy a rodiny tábořské“,<sup>7</sup> není zde uvedeno, z jakých pramenů daná kniha čerpá, i když Dragounův přepis je přesný a bez jakýchkoli svých poznámek.

Nový přístup ke studiu historie poštovníctví zaujímá Miroslav Polišenský ve článku „Poštovní spoje a poštovní stanice v českých zemích v letech 1526-1620“,<sup>8</sup> kde poukazuje na to, že předešlé práce nezohledňují dobové zahraniční prameny. Jeho článek je postaven na pěti zahraničních itinerářích, které objasňují existenci poštovních spojů v Čechách a rovněž spojů vedených do zahraničí.<sup>9</sup> Článek též upozorňuje na to, že doprava zpráv v českých zemích v 16. století nebyla v porovnání s ostatními zeměmi zdaleka primitivní či zaostalá.

Z novějších prací se poště, i když z trochu z jiného úhlu, věnuje Milan Hlavačka, který se ve své knize „Cestování v éře dostavníku“ zaměřuje na způsob dopravy osob a věcí, na dopravní prostředky, na výstavbu silnic a hlavně na to kdo

---

<sup>5</sup> Roubík, František: K vývoji poštovníctví v Čechách v 16. - 18. století., Sborník Archivu ministerstva vnitra, sv. X, Praha 1937, str. 167.

<sup>6</sup> Martínek, Miloslav: Geneze dějin poštovníctví v české historické vědě, Sborník poštovní historie jižních Čech. Písek 1972, str. 113 - 122.

<sup>7</sup> Thier, Karel: Staré domy a rodiny tábořské, Tábor 1920.

<sup>8</sup> Polišenský, Miroslav: Poštovní spoje a poštovní stanice v českých zemích v letech 1526 - 1620. Sborník Poštovního muzea 1982. Praha 1982, str. 113 - 134.

<sup>9</sup> Dokazuje zejména existenci poštovních stanic v Berouně, Žebráku a Chrustenicích či vznik stanic v Dušníkách, Hořelicích a Drahelčicích až po roce 1620. Tamtéž, str. 120.



všechno dopravu provozoval, tedy na dopravní instituce.<sup>10</sup> V neposlední řadě se zajímá o psychologii cestování, o hygienické a stravovací podmínky a o bezpečnost na cestách. Snaží se tak uchopit fenomén cestování v jeho celku.

Jiný pohled na poštu zaujímá Václav Záběhlický,<sup>11</sup> který zdůrazňuje zejména hospodářský význam pošty, na druhou stranu v určitých částech knihy díky velkému množství datací dochází ke ztrátě jednotící linie textu a těžko se tak v něm orientuje.

Rozvoj poštovních služeb považují za klíčový pro vznik moderní společnosti v dnešním slova smyslu. Byl vázán nejprve na potřeby panovníka, který chtěl spojit území, jež ovládal, ale později šlo spíše o ekonomické potřeby, které k rozvoji vedly, neboť stát v poskytování poštovních služeb viděl možnost dalších příjmů. Bylo ale zapotřebí vystavět nové umělé silnice, zajistit kvalitnější propojení s okolními státy a hlavně vyřešit právní vztah mezi státem a poštmistry.

V první části této práce bych tedy nejprve chtěla shrnout vývoj poštovních stanic v Čechách, jejich správu, úkoly a potíže, se kterými se pošta potýkala.

Jádrem práce poté bude druhá polovina 18. století, která se nese ve znamení významných změn ve správě, v rozvoji komunikací a v dopravě. Zvolila jsem si metodu sondy, kdy se zaměřím na poštovní stanici v Táboře a konfrontuji ji na základě studované literatury s obecnými trendy v poštovníctví té doby.

Stanici v Táboře jsem si vybrala proto, neboť jde o významnou a jednu z nejstarších stanic na hlavní poštovní

---

<sup>10</sup> Hlavačka, Milan: Cestování v éře dostavníku, Praha 1996.

<sup>11</sup> Záběhlický, Václav: Dějiny pošty, telegrafu a telefonu v československých zemích od nejstarších dob až do převratu, Praha 1928.

trati Praha - Vídeň. Jejím správci Janu Antonínu Sebenářovi bylo roku 1751 jako jednomu z prvních uděleno dědičné privilegium a to zrovna v době, kdy vyvrcholilo postátnění poštovních služeb. Okrajově se zmíním o tzv. *listovních sběrnách*, které ukazují, jak byl vývoj poštovních služeb nejednotný a rozdílný. Účel vzniku listovních sběrů je jiný srovnáme-li je se vznikem poštovních stanic. Zejména to je patrné na listovní sběrně v Karlových Varech, která neměla pravidelné poštovní spojení s Prahou až do třetiny 18. století (roku 1726).

V této práci si kladu za cíl zodpovědět několik základních otázek, které dosavadní literatura příliš nezohledňuje či na ně odpovídá jinak. Jde především o tyto otázky:

Jaký byl vztah mezi praxí a normou? Co zásadního se změnilo v řízení pošt v 18. století? Co především určovalo vznik poštovních stanic? Dá se v této době hovořit o poště již jako službě veřejnosti? Co lze považovat v této době za modernizaci? Proč se stát ujímá dohledu nad poštovní správou? Jak se v poštovních službách projevuje státní monopol? Jaké bylo postavení poštovníků ve městech? Jaké panovaly vztahy v rodinách poštovníků? Těšila se pošta vážnosti? Jaké bylo její postavení ve veřejnosti?

## **II. Počátky poštovního spojení**

Od 16. století je patrná snaha panovníka o centralizaci a posílení vlivu nad územními celky. Právě jemu nejvíce záleželo na rychlosti dopravy dopisů a zpráv, neboť tím udržoval pravidelný písemný styk s místodržícími z místa svého dočasného pobytu. Zpočátku by se dalo hovořit o tom, že pošta byla výlučně nástrojem záměrů panovníkova. Lze to doložit na vzniku a zániku jednotlivých stanic od počátku 16. století, které byly v provozu pouze do té doby, do které byly k užitku panovníka - ke spojení s jednotlivými državami.

Počátky organizovaného poštovníctví spadají do roku 1526, kdy se vlády nad českými zeměmi ujímá Ferdinand I. Habsburský. Již císař Maxmilián I. Habsburský, otec zmíněného Ferdinanda I. (1503-1564) a Karla V. (1500-1558), v roce 1500 jmenoval generálním říšským poštmistrem Franze von Taxise, příslušníka rodu Taxisů. Taxisové tak ovládli poštovní organizaci nejen v říši, ale roku 1526, v době korunovace Ferdinanda I., pronikli do poštovníctví zemí Koruny české a Uher. Mezinárodní situace nutila Habsburky k diplomatické aktivitě a to jak kvůli rostoucímu reformačnímu hnutí, tak válce proti Turkům. Taxisové získali právo na provozování poštovníctví v 16. století hlavně díky této politické situaci, byli si vědomi potřeby rychlé, spolehlivé a diskrétní dopravy zpráv diplomatického významu, proto neváhali dopravovat nejtajnější a nejdůležitější zprávy osobně. O významu Taxisů jako nejvyšších poštmistrů svědčila i skutečnost, že členové rodiny často doprovázeli panovníky habsburské dynastie. Na počátku 17. století byl v rakouských zemích tento rod vystřídán rodinou Paarů, což sebou neslo mnoho střetů mezi oběma rody

ohledně otázky kompetencí v organizování poštovního spojení pod správou Habsburků. Situace se vyřešila až koncem 17. století, kdy se působení Taxisů vymezuje na území Nizozemí, Španělska, Itálie a Německa, kdežto Paarové se ujímají správy poštovníctví na území rakouských a českých zemí a Uher.

Za Taxisů, v letech před Francouzskou revolucí, dosáhlo provozování poštovní přepravy vrcholu. Ještě v roce 1790 zahrnovalo území pod taxiskou poštovní zprávou v Německu přes 222 000 km<sup>2</sup> s 11 miliony obyvateli.<sup>12</sup>

---

<sup>12</sup> Poštovní kurýr- Taxisové a Parrové v dějinách poštovníctví, Praha 2001

## 2. 1. Počátky poštovní správy v Čechách

Ferdinand I. se od počátku snažil vymanit českou kancelář, která byla královským finančním úřadem, z vlivu stavů, z tohoto důvodu zřídil dvorskou komoru ve Vídni jako ústřední orgán pro všechny dědičné země. Jako nadřízený orgán české kanceláře zřídil českou komoru. Česká komora měla na starosti dozor na řádné vedení účetních knih, řízení doručovací služby, vyplácení mezd a najímání nových posílů.<sup>13</sup>

V období feudalismu král vlastnil tzv. práva královská neboli „*iura regalia*“, která v té době byla zdrojem královských příjmů. Od 15. století dochází k prodeji určitých dvorských úřadů se všemi právy a povinnostmi, vyplývajícími ze vztahu pána a vazala, kdy král propůjčuje správu určitého úřadu spojeného s držbou půdy v léno. Klesá tak vliv panovníka na tyto úřady a ke změně dochází až v 18. století, kdy dojde ke zpětnému přivlastnění těchto statků. Toto je rovněž případ poštovního regálu, který byl propůjčen do držení dvorských poštovních úřadů Paarů od roku 1624 na základě kupní smlouvy z roku 1622. Toto privilegium Paara opravňovalo ke jmenování hlavních poštovních úřadů pro dědičné země, z nichž byl nejvýznamnější poštovní úřad v Praze.

Správa královské pošty pro Čechy náležela hlavnímu poštovnímu úřadu v Praze, ovšem pod vrchním dozorem nejvyššího dvorského poštovního úřadu. Pražští poštovní úředníci se snažili o posílení svého vlivu, neboť jim dozor vrchního poštovního úřadu nebyl vhod, zejména byl-li královský dvůr i s dvorním poštovním úřadem v Praze. Vliv dvorského poštovního úřadu postupně během 16. století slábl a omezil se na jmenování pražského poštovního úřadu a na doporučování žadatelů. První pokusy pražského poštovního úřadu omezení vrchní

---

<sup>13</sup> Hánl, Jiří: Poštovní regál a státní správa, Sborník poštovního muzea 1988, Praha 1988, str. 77.

dozor dvorských pošt mistrů na správu v Čechách se objevují po roce 1571. Je to vidět na smlouvě mezi knížetem Lichtenštejnem a Ferdinandem Pruggerem z Grünburgu z roku 1621, který měl převzít od roku 1622 správu i vydržování všech zvláštních poselů a štafet za paušální náhradu 4000 zlatých ročně, jež mu měla vyplácet česká komora. Tato smlouva je významná proto, že na dlouhou dobu zůstala základem finanční správy českého poštovníctví.<sup>14</sup> Pražský pošt mistr měl vyexpedovat řádnou poštu (*ordinari Post*) v určitou hodinu a měl trestat liknavé správce pošt, které mohl rovněž nahrazovat jinými. Rovněž měl převzít řízení a výplatu všech poštovních poselů v Čechách a vedle řádné pošty měl podle potřeb císaře tyto posly vypravovat. Do té doby poštovní poslové byli vysíláni českou komorou. K řádnému platu Prugger dostával i příspěvky na různé služební cesty a za vysílání mimořádných kurýrů. Za tuto práci měl obdržet 4000 zlatých ročně od císaře, čímž se ulevilo od platebních povinností české komory.

Po smrti Pruggera se Paarovi otevřela cesta k uplatnění svých privilegií, která získává roku 1624. Snahy pražského pošt mistra omezit dozor vrchního pošt mistra, tak naráží nově na paarské léno. Po obdržení léna se Paar snažil okruh osob, užívajících poštu bezplatně snížit. Do té doby byli od poštovního osvobození dvorští úředníci, místodržící a do roku 1669 i úředníci účtárny české komory. Toho dosáhl reskriptem z 10. 3. 1629, kdy bylo nařízeno, že kromě skutečných tajných radů a osob, jež jsou vysláni na rozkaz císaře, musí osoby ostatních stavů platit běžné porto (*Briefgeld*) ze svých dopisů a balíků, jinak je Paar nebyl povinen přijmout.

Paar, aby předešel konfliktům s novým pražským pošt mistrem Wobnerem, nástupcem Pruggera, sepsal s ním smlouvu o jeho

---

<sup>14</sup> Tamtéž, str. 36.

povinnostech, aby tak posílil svou pozici. V podstatě šlo o práva, která omezovala pravomoci pražského poštmistra. Ten sice dále vybíral všechny příjmy, ale Paarovi musel měsíčně odvádět 200 zlatých. Pražský poštministr je povinen Paarovi předkládat účty o poštovních příjmech, jimiž poté Paar disponuje. Toto ale nevycházelo ze znění privilegia, kde nebylo o financování pošt ani zmínka. Je zajímavé, že například slezská komora se tomuto úspěšně ubránila. Dále měl disponovat poštou Paarovým jménem a starat se o řádné vyplácení poštovníků českou komorou, měl hlásit všechny jejich přečiny, ale propouštět je mohl pouze Paar. Měl dále pobírat od české komory 4000 zlatých a z nich platit poštovní spojení v zemi. Právě česká komora vedla téměř 100 let boj s Paarem o financování pošt. Neboť výnosy z vybraného poštovního šly do rukou Paara, kdežto náklady na správu pošt nesla česká komora.

Nevyřešené financování bylo jednou z příčin pomalého vývoje poštovních služeb a investic do poštovních stanic a komunikací. Docházelo rovněž k tomu, že poštovníci mnohdy nedostávali plat. Komora trpěla notorickým nedostatkem peněz, roku 1647 činily nedoplatky pro pražského poštmistra a 21 poštovníků v zemi 35 000 zlatých.<sup>15</sup>

Naprosto neomezený vliv si Paar podržel až do roku 1743, kdy na základě druhého recesu s Paary dochází k převzetí pošty státem a Paarové se stávají pouze jejími čestnými zástupci.

---

<sup>15</sup> Roubík, František: Poštovní doprava v Čechách v letech 1527 -1850. PM, fond Historie poštovníctví, sign. HP I/11, př.č. 8/1953, rukopis.

## 2. 2. *Poslové, formané a pošta*

Než se dostaneme dále, je nutné si uvědomit, že pošta nebyla jediným prostředkem pro dopravu zpráv a osob. Již dávno před ní tuto činnost obstarávali nejprve příležitostní poslové, kurýři a formané. Je nutné vzít na zřetel, že jak císař, zeměpanské úřady, česká královská kancelář, česká dvorská komora, pozemková vrchnost, tak kláštery a cechy vydržovali své vlastní řádné posly. Poslové, formané i postilióni byli často na cestách vystavováni nejrůznějšímu nebezpečí a to hlavně v období válek. Ale máme zprávy například i o nymburském poslu Václavu Menšíkovi, který zemřel na cestě do Kladska „bídne od prudkosti zimy“.<sup>16</sup>

### *Poslové*

Poslové měli za úkol dopravu zpráv. Můžeme je rozdělit podle jejich statutu na řádné a příležitostné či podle způsobu, jakým dopravovali zprávy na jízdní či pěší. Zvláštní jízdní poslové (laufende reitende Boten, Knechte) sloužili především pro zrychlení jízdy. Zvláště významná obchodní města jako Norimberk, Vratislav či Vídeň vydržovala vlastní jízdní posly opatřené zvláštními odznaky. Mezi příležitostné posly patřili například tovaryši, studenti, poutníci, obchodníci, řezníci či židé.

Poště předcházeli tzv. komorní poslové, vypravovaní na cesty dvorskou či českou komorou pro panovníkovy potřeby, ale ti postupně přestali zvládat nároky na ně kladené, neboť spojení pěšími a jízdními posly se ukázalo být velmi

---

<sup>16</sup> Roubík, František: K vývoji poštovníctví v Čechách v 16. - 18. století., Sborník Archivu ministerstva vnitra, sv. X, Praha 1937, str. 223.



zdlouhavé. Stát musel postupně začít řešit právě zdržující vykonávání králových rozkazů, což vedlo ke správním zmatkům, a proto bylo zapotřebí sáhnout po nápravě. Komorní poslové fungovali i po zavedení pošty dále jakožto spěšní poslové. Základní rozdíl mezi poštou a posly spočíval v tom, že poslové se nezdržovali v budovách a nevyužívali organizované přepřahací stanice.

Posel byl podle dobových vyobrazení vybaven nepromokavou brašnou, kde uschovával písemnost a odznak svého pána či instituce, které složil přísahu.<sup>17</sup> V 18. století lépe organizovaná poštovní správa postupně funkci soukromých poslů přebírala, i když ji zcela nenahradila. Bylo to zejména poselským řádem Marie Terezie z roku 1750, která se snažila konkurenci soukromých poslů omezit. Díky četným stížnostem museli rovněž od tohoto roku být evidováni u nejbližšího poštovního úřadu a od vrchnosti museli být opatřeni zvláštním poselským znakem. Vždy u nejbližší poštovní stanice museli předkládat ke kontrole všechny dopisy a to i ty, které nebylo možné přepravovat císařskou poštou. Toto platilo rovněž pro formany a vozky. Významný byl císařský reskript z roku 1753, který rušil místní veřejné posly do vzdálenosti dvou až třech hodin od poštovní stanice. Čím více se zahušťovala poštovní síť, tím klesal význam soukromých poslů.

### *Formané*

Nájemnou dopravu, takřka výhradně nákladní, prováděli tzv. formané. Formané neboli landkočí, Kutcher či Gotschi byli v 16. století cechovně organizováni a roku 1576 od městské rady Starého Města pražského obdrželi „řád a pořádek“, a nikdo

---

<sup>17</sup> Hlavačka, Milan: Cestování v éře dostavníku. Praha 1996, str. 46.

jiný tak nemohl tuto kočovskou živnost provozovat.<sup>18</sup> Tento řád zakazoval formanům vozit neřádné osoby a jezdit s opilými cestujícími. Jezdit s neřádnými a opilými osobami zakazoval mimo jiné i poštovního patent Marie Terezie z roku 1748, kterým se měli řídit poštmistři a postilióni.

Každý člen formanského cechu mohl vydržovat maximálně tři kočí vozy,<sup>19</sup> kdežto na prodej mohl chovat neomezený počet koní, což pro ně představovalo výnosný vedlejší příjem. Doménou formanů byla doprava nákladů. Formanský vůz byl těžký, krytý plachtou a tažený jedním až dvěma páry koní. V případě války na příkaz hejtmanů měli formané dovážet potraviny a střelivo pro armádu. Netěšili se však takovým privilegiím jako poštmistři.

Cechovní řád z roku 1598 se vztahuje již i na Nové Město pražské a císař v něm potvrzuje cechovní artikule, které stanovují přesná práva a povinnosti. Tento cechovní řád oproti předešlému snižoval počet kočích vozů na dva a výrazně omezoval konkurenci venkovských formanů v Praze. Formané nově podle řádu nebyli povinni císařské poště půjčovat koně, neboť je předtím často dostávali zpět zničené. Každý forman dostal kontrolní kovovou značku se svým jménem a počtem koní. Při odjezdu z města si tuto značku musel vyzvednout od cechovního staršího, kterému nahlásil, kam jede a kdy se vrátí. Cechovní pořádek zůstal po dlouhou dobu základním řádem pro práva a povinnosti pražských formanů.

Podle jmen to vypadá, že většinu formanů tvořili Němci. Od 18. století se začal uvolňovat cechovní svazek, což se projevovalo v konkurenčních sporech mezi formany. V pramenech úřední provenience se s formanským řemeslem setkáváme často ve spojitosti se střetem zájmů mezi nimi a poštmistry, kterým

---

<sup>18</sup> Roubík, František: Od nosítek k trolejbusu. Přehled vývoje veřejné dopravy v Praze. Orbis 1956, str. 28.

<sup>19</sup> Jde o cestovní vůz, zkonstruovaný během poloviny 15. století v Uhrách a název nese podle vesnice Kocs. Postupně se rozšířil dále do Evropy a byl pravděpodobně prvním vozem používaným poštou. V literatuře se setkáme rovněž s označením kotčí vůz. Z kočích vozů se v 17. století vyvinuly poštovní kalesky.

formané odebírali velké množství korespondence a cestujících.<sup>20</sup> Boj s poštistry skončil teprve v polovině 19. století vytlačení formanů i z dálkové dopravy. Roku 1752 byl zřízen zvláštní úřad pro nájemné vozy a zde se měl ohlásit každý, kdo si chtěl vůz pronajmout, a dostal zde poukázku. Povožníci měli čekat před úřadem, dokud na ně nepříjde řada. Vymáhat spropitné bylo přísně zakázáno. Formané ale tento úřad přijali s velkou neochotou a předpisy obcházel.

Formané se často vyhýbali hlavním cestám kvůli mýtům, proto města často sama hájila svá privilegia a formanům dokonce konfiskovala koně a povozy či uplatňovala právo nuceného skladu.

Pražští povožníci se v polovině 18. století dělili na zemské formany (Landkutcher), cechovně organizované a jezdící s nákladními a těžkými kočími vozy z Prahy dále na venkov, a na nájemné formany (Lehenkutcher), oprávněné k jízdám pouze uvnitř pražských měst a do vzdálenosti několika mil<sup>21</sup> od Prahy. Konkurenční spory mezi cechově organizovanými zemskými formany a nájemnými formany se vyřešily poté, co byla povožnická živnost prohlášena za svobodnou a zpřístupněna každému, kdo splnil platné podmínky a platil předepsané poplatky. K tomu došlo roku 1788. K rapidnímu poklesu formanů dochází na počátku 19. století, tedy v době, kdy nastupují nové dopravní prostředky a to především fiakry a dostavníky.

### *Pošta a její personál*

Podstatou pošty byl systém tzv. poštovních *relé*, neboli *přepřahacích stanic*, který přispěl k rychlejšímu doručování

---

<sup>20</sup> Hlavačka, Milan: Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce. Praha 1990, str. 49.

<sup>21</sup> Jednalo se o poštovní míli, která měřila 7,586km.

zpráv. Zde byli k dispozici i čerství koně, které zde posel mohl vyměnit za nové. Titul poštmistra (*Postmeister*) byl od počátku vyhrazen pouze správcům pražského hlavního poštovního úřadu, kdežto jim podřízení správcové venkovských poštovních stanic se nazývali pošta, počta, pošt, opatrovník pošty, správce pošty, Postknecht, Postferwezer, Postpot, Postvewalter, Postverweser, Postbote nebo Postbeförderer.<sup>22</sup> Označení Postknecht a Postbote se v první polovině 16. století sice užívalo pro správce poštovní stanice, později se ale užívá však jen pro poštovního čeledína, posla, vozku a postilióna. Správci pošt nebyli povinni robotovat, byli osvobozeni od vojenských povinností a to zejména od povinnosti přípravy a ubytování vojska. Což například formané nebyli. Nespadali pod jurisdikci měst a měli v dvorském a pražském poštmistru často oporu, bylo-li narušeno vrchnostmi jejich privilegované postavení.

Pražskými poštmistry byli většinou příslušníci německy mluvícího obyvatelstva, což podle Roubíka<sup>23</sup> způsobovalo mnoho problémů hlavně díky jazykové bariéře. To je ale otázkou, jako pravděpodobnější vysvětlení, proč místní pocitovali nechuť k poštmistrům, by mohlo být to, že poštmistři představovali cizí element, který byl do města dosazen zvenčí. Lepší vztah s poštou byl bezesporu tam, kde správu nad ní převzali místní obyvatelé, jako byli zpravidla městští radní, primátoři či císařští rychtáři, kteří tvořili pevnou součást města. Nechuť k poštmistrům lze vysvětlit i tím, že města, hlavně ta opevněná, poštovním poslům nechtěla v noci otvírat městské brány. Proto byly poštovní stanice nejprve zřizovány nejspíš mimo města vně hradeb. Důkazem nám může být mědirytina od

---

<sup>22</sup> Roubík, František: K vývoji poštovníctví v Čechách v 16. - 18. století., Sborník Archivu ministerstva vnitra, sv. X, Praha 1937, str. 257.

<sup>23</sup> Roubík, František: Od nosítek k trolejbusu. Přehled vývoje veřejné dopravy v Praze. Orbis 1956, str. 20.

Václava Hollara z roku 1630, kde je na obrázku zobrazena pošta za hradbami města Tábor.<sup>24</sup>

Roubíka říká: "Pošta představovala v českých městech ryze germanizační prvek, který byl posílen vzájemnými sňatky mezi příslušníky jednotlivých rodin."<sup>25</sup> Nakolik ale německy mluvící poštmistři na své okolí působili, můžeme vyčíst z dochované historiky v Dragounových výpiscích z pozůstalosti. Jednalo se o to, že Jan Antonín Sebenář podal v německém jazyce stížnost na Matěje Růžičku, ale ta mu byla vrácena s odůvodněním, že Matěj Růžička je Čech a Sebenář ji tedy má podat v českém jazyce.<sup>26</sup> Zmiňovaný příběh by nechuť k německy mluvícím poštmistřům potvrzoval.

Úspěch pošt závisel na neustálém zdokonalování, zrychlování a rozšiřování jejich služeb. Po celé toto období se počítalo na každou poštovní stanici se dvěma koňmi a kočím vozem, v případě Prahy to byli koně tři. Nešlo ale o konečný počet, neboť každá poštovní stanice chovala pro soukromé účely koní více, například táborský pošt mistr jich vlastnil 14, plzeňský 15 a pražský pošt mistr Prugger dokonce přes 20. Z patentu Marie Terezie z 16. 12. 1748 se ale dozvídáme, že později měli poštmistři vydržovat koní šest a k tomu dvě *kalesky*, což byly vozíky pro listovní přepravu, které nahradily kočí vozy. Někdy docházelo k přemístování poštovních stanic a to díky nutnosti zakoupit potřebný pozemek a budovu a zajistit dostatek krmení pro koně. Někteří zámožní poštmistři, jako například pošt mistr táborský, měli na starosti další dvě až tři stanice v okolí, jež svými postilióny spravovali.

Rychlost doručování poštovních zpráv závisela hlavně na ročním období, povětrnosti, stavu silnic a poštovních koní. K

---

<sup>24</sup> Obrazová příloha.

<sup>25</sup> Roubík, František: K vývoji poštovníctví v Čechách v 16. - 18. století., Sborník Archivu ministerstva vnitra, sv. X, Praha 1937, str. 257.

<sup>26</sup> Dragoun, Václav: Pozůstalost Václava Dragouna, Výpisky k dějinám poštovní správy v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, složka Tábor.

narušování chodu pošty přispívalo špatné počasí a různé přírodní živly jako povodně, vichřice atd. Nebezpečí rovněž číhalo i díky technickému stavu silnic a technologii stavby kočárů.

Práce poštovníků byla zpočátku spojena i s jistým nebezpečím proto, že se často vydávali na cesty a že zejména za válek byly poštovní stanice terčem rabování a loupení. Roku 1614 byla například vyloupena Švédy pošta v Klenčí a místnímu poštovníkovi bylo ukradeno šest poštovních koní, peníze, šatstvo a všechn majetek.<sup>27</sup>

Vydržování poštovních spojů bylo velmi nákladné a nesnadné. Náklady se přibližně pohybovaly kolem 4000 zlatých ročně. Řádná pošta se zpravidla vypravovala dvakrát týdně, byl-li spoj v provozu.

Poštovníci byli často zároveň hospodskými a stanice tak sloužila i jako zájezdní hospoda. K významným činnostem správců pošt patřila doprava novin, která pro ně skýtala vítaný přivýdělek. Pošta dopravovala různá avisa a zprávy o událostech ve světě. Již v 16. století nalezneme noviny, jež měly titulky podle poštovního posla (tzv. Postbote), a to např. Postreuter, Bote, Postillion, Kurier, Courier.<sup>28</sup> U nás se s pravidelnými výtisky novin setkáváme od 17. století. Potřeba novin stále rostla, což můžeme vidět u pražského poštovníka Brahiera, který od roku 1679 dostával od české komory za dodávku lipských a frankfurtských novin 48 zlatých. O deset let později to je již 117 zlatých za psané i tištěné evropské noviny jako byl Gazette, Extraplattl.<sup>29</sup>

Poštovníci tvořili sebevědomou společenskou vrstvu, která se postupem času prosadila na úkor jak soukromých poslů, tak formánů a vozků, jejichž funkci pozvolna přebírali. Jejich

---

<sup>27</sup> Hlavačka, Milan: Cestování v éře dostavníku. Praha 1996, str. 55.

<sup>28</sup> Roubík, František: K vývoji poštovníctví v Čechách v 16. - 18. století., Sborník Archivu ministerstva vnitra, sv. X, Praha 1937, str. 287.

<sup>29</sup> Tamtéž.

sebevědomí roste především od poloviny 18. století, kdy mohou za dobré služby státu získat dědičné privilegium na správu pošt. O tomto tématu pojednává kapitola o dědičných poštmistrech a poště v Táboře, která byla jednou z těchto dědičných pošt.

## 2. 3. Zakládání prvních poštovních spojů

Jak jsme mohli vidět, myšlenka státní pošty byla v rakouských zemích převzata již od konce 15. století od rodiny Torriani, později Thurn-Taxisů, kteří instituci státní pošty zřídili i v burgundských zemích. Pro zájmy krále bylo nejdůležitější zrychlit dopravu zpráv do Prahy. Zavedení prvních poštovních spojů bylo zcela v souladu s diplomatickými a vojenskými potřebami panovníka. Ten potřeboval s hlavními městy svých zemí udržovat pravidelný poštovní styk z místa svého dočasného pobytu. Pominula-li ale konkrétní potřeba spojení, byly stanice rušeny, i když poštovníci často na místě dále zůstávali a provozovali soukromou dopravu zpráv. O tom svědčí rychlé zavádění a opětovné rušení poštovních stanic.

Od druhé poloviny 15. století dochází k intenzivnímu budování poštovního spojení v Evropě a to hlavně díky rozvíjejícímu se západoevropskému obchodu a manufakturní výrobě i zámořským objevům. Poštovní spojení vedlo starými zemskými stezkami a hovoříme-li o počátcích organizovanosti poštovního spojení od 16. století, je to proto, že předtím neexistovala síť poštovních a přepřahacích stanic, na kterých byl systém státních pošt postaven.

V souvislosti se vznikem poštovního spojení se hovoří o mimořádných a řádných poštovních spojích. Mimořádné spoje byly zaváděny z konkrétní dané situace a po vymizení příčin se opět rušily (zpočátku např. linecká silnice). Řádné poštovní spojení spojovalo významná centra a zajišťovalo pravidelnou dopravu zpráv. Zprvu to byl pouze vídeňský spoj a až ke konci 17. století se ustalují další pravidelné spoje (např. linecký, říšský a slezský spoj). Vídeň jakožto císařská metropole se snaží o spojení s městy, jako je Norimberk, Řezno, Drážďany, Vídeň, Linec a Vratislav a tratě nesou názvy těchto cílových míst. K určení poštovních tratí nám nejlépe slouží itineráře, které jsou suchým výčtem poštovních stanic, u nichž bývá



vyznačeno, zda jde o město, trhové místo apod. Rovněž zde jsou udány vzdálenosti mezi jednotlivými místy. Jedinou nevýhodou je, že podle nich nelze určit vznik a délku trvání poštovního spoje a tím i poštovních stanic.

### *Vídeňská silnice*

Ferdinand I. během volby českým králem 15. 10. 1526 rozhodl o zřízení poštovního spojení z Prahy do Vídně, ke kterému dochází o rok později. Poštovní služby se tak dostávají pod ochranu státu. Předtím dopravu zpráv, zboží a osob obstarávali nejprve příležitostní poslové, kurýři a formané a až poté dochází k regulaci této služby zavedením pravidelných císařských poslů. Ke konci roku 1527 již žádá dvorský poštovní mistr Antonio de Taxis českou komoru, aby k rukám jeho bratrance, pražského poštovního mistra Ambrože vyplatila plat pro poštovní posly na trati Praha - Vídeň.<sup>30</sup> Zdá se, že tzv. vídeňská silnice od počátku vedla přes stanice Kostelec u Křížku, Nespeky, Votice, Miličín, Tábor, Tučapy, Člunek.<sup>31</sup> První dvě stanice byly brzy nahrazeny jednou a to v Jesenicích a stanice v Tučapech byla nahrazena taktéž a to poté, co nabyla na důležitosti stanice v Košicích. Toto poštovní spojení ještě nebylo myšleno jako trvalé a bylo mnohokrát během 16. století rušeno a znovu obnovováno (např. roku 1535 nebo 1538) a to tehdy, když se ukázalo, že vydržování komorních poslů je neméně nákladné. Roku 1544 se král rozhodl opět spojení obnovit a vypadá to, že již fungovalo nepřetržitě. Roku 1633 byl Člunek nahrazen Kunžakem a roku 1692 na základě stížností o stavu silnic a vzdálenosti poštovních stanic, se nejvyšší poštovní mistr Karel Kryštof Paar obrátil na císaře s žádostí o přeložení poštovní stanic z Miličina do Votic a zřízení nové

---

<sup>30</sup> Roubík, František: K vývoji poštovníhonictví v Čechách v 16. - 18. století. Sborník Archivu ministerstva vnitra, sv. X, Praha 1937, str. 173.

<sup>31</sup> Tamtéž, str. 177.

stanice v Sudoměřicích. Od té doby se ustálily stanice v Jesenici - Nespekách - Bystřici - Votici - Sudoměřicích - Táboře - Košicích - Samosolech - Jindřichově Hradci - Kunžaku - Slavonicích - Vratětíně - Langau - Pulkau - Neudorfu - Hollabrunu - Stockkeru - Enzerdorfu. Dohromady šlo tedy o 19 poštovních stanic. Každá z těchto stanic měla vydržovat dva koně (v Praze byli tři), na které měli poštovníci dostávat plat po 8 zlatých za jednoho. Zato ale museli zdarma dopravovat korespondenci zeměpanských úřadů. Roční náklad na provoz této trati činil 2400 zlatých placených dvorskou komorou.<sup>32</sup> Je zajímavé, že Praha neměla ještě roku 1732 přímé spojení s Brnem, a pošta šla dlouhou oklikou přes Vídeň, což trvalo až pět dní. Až poté císař schválil zavést spojení z Vratěna přes Znojmo a Pohořelice do Brna.

### *Linecká silnice*

První zprávy o spojení Prahy s Lincem máme roku 1562. Další zprávy máme až z roku 1606, kdy se hovoří o špatném stavu stanic ve Veselí nad Lužnicí, Českých Budějovicích a Kaplici. Tyto stanice se udržely i později, třebaže poštovníci na těchto místech nedostávali po léta plat od české komory. Ten dostávali pouze v době pobytu císaře v Linci. Toto spojení vedlo stejně jako vídeňská trasa z Prahy přes Jesenici - Nespeky - Bystřici - Miličín - Tábor kde se spoj rozdělil a pak pokračoval přes Soběslav - Veselí nad Lužnicí - České Budějovice - Kaplici - Freistadt a dále do Lince.<sup>33</sup> Šlo sice o druhořadé spojení, ale v letech 1528 - 1535 byl spoj velmi důležitý, neboť v té době císař nařídil zrušit spojení z Innsbrucku do Vídně a založit nové spojení z Innsbrucku přes Augšpurk do Prahy. Stejně jako na ostatních tratích i zde si

---

<sup>32</sup> Roubík, František: K vývoji poštovníctví v Čechách v 16. - 18. století., Sborník Archivu ministerstva vnitra, sv. X, Praha 1937, str. 181.

<sup>33</sup> Polišínský, Miroslav: Poštovní spoje a poštovní stanice v českých zemích v letech 1526 - 1620. Sborník Poštovního muzea 1982. Praha 1982, str. 113 - 134, str. 117.

třicetiletá válka vyžádala několikrát změny v poštovním spojení. Toto poštovní spojení bylo neustále až do poloviny 17. století rušeno a opět obnovováno.

### *Říšská silnice*

Nejdůležitějším poštovním spojem kromě vídeňského spoje, byl spoj na německé území přes Plzeň a dále do Řezna a na Augspurg, které byly častým sídlem císařského dvora. Tento spoj přecházel na říšské území čtyřmi průsmyky, ale v literatuře se uvádí jako Praha - Plzeň - Kleneč. Podle Roubíka<sup>34</sup> se ke zřízení trati vztahuje císařský mandát z 19. 12. 1533, kde král oznamuje, že zřídil v příležitostných místech svou poštu a vyzývá všechny, aby královskou poštu podporovali a byli služebníky při najímání koní. Ze zachovaných spisů není jasno, zda-li se tato trať udržela v 16. století nepřetržitě. Nejspíše to asi bylo díky živému dopravnímu ruchu na této frekventované silnici. První zmínky o poštovních stanicích jsou z Rokycan (1546), Plzně (1547) a Stodu (1548). Zahraniční itineráře tuto trať prakticky potvrzují, dokazují rovněž existenci poštovní stanice v Berouně již do 14. století, poté stanice u Žebráku a v Chrustenicích. Tyto itineráře rovněž uvádějí dvě alternativy tohoto spojení. Ta první vedla přes Prahu - Beroun - Žebrák - Mýto - Rokycany - Plzeň - Stod - Staňkov - Domažlice a druhá přes Prahu - Chrustenice - Zdice - Cerhovice - Rokycany - Plzeň - Stod - Horšovský Týn - Klenčí. V období třicetileté války pražský poštovní Prugger díky špatnému stavu poštovního spojení vysílá s poštou do Norimberku, Würzburku a Augšpurku jednou týdně pěší posly.

---

<sup>34</sup> Roubík, František: K vývoji poštovníctví v Čechách v 16. - 18. století., Sborník Archivu ministerstva vnitra, sv. X, Praha 1937, str. 193.

### *Saská silnice*

Tento spoj je nejchudší na archivní prameny, dokladem existence poštovních stanic jsou zahraniční itineráře Gailův (1563) a Rowlandsův (1576). Poštovní stanice jsou součástí poštovních spojů Praha - Drážďany a Praha - Wittenberg - Halle.<sup>35</sup> Zajímavé je, že Wintzenbergerův itinerář z roku 1577 uvádí jako spoj s Drážďany ještě cestu po Labi a to z Vrchlabí do Děčína, přičemž pokračuje do Drážďan, Magdeburku a do Hamburku.<sup>36</sup> Saský kurz vedl po staré teplické silnici a měl šest poštovních stanic, vzdálených od sebe po dvou mílích. Byly to stanice v Tursku - Velvarech - Budyni nad Ohří - Lovosice - Ústí nad Labem a v důležité hraniční a celní stanici v Petrovicích. Roku 1645 byl sice spoj zrušen, ale čtyři stanice zůstaly i nadále v provozu. Na to o rok později reagoval poštovní mistr Lang, který poukazoval na to, že spojení bylo přerušeno zrovna v době, kdy poštovníci přišli díky válce o všechnu majetek. V té době dopravu zpráv zajišťoval pouze jediný posel. Teprve po stížnostech saských kurfiřtů i vyslanců v Řezně roku 1663, císař nařídil spojení obnovit.

### *Slezská silnice*

Tento spoj patří rovněž k našim nejstarším a i on byl během 16. století neustále zaváděn a přerušován, což pokračovalo dále v 17. století. Tato trať zajišťovala spojení mezi Prahou a metropolí Slezska, tedy Vratislaví. Pro Čechy bylo důležité díky pokračujícímu spojení s Polskem. Poštovní stanice v 60. letech 16. století se uvádějí tyto: Praha -

---

<sup>35</sup> Polišenský, Miroslav: Poštovní spoje a poštovní stanice v českých zemích v letech 1526-1620. Sborník Poštovního muzea 1982. Praha 1982, str. 120.

<sup>36</sup> Tamtéž.

Nehvizdy - Nymburk - Nový Bydžov - Hradec Králové - Náchod - Broumov a dále do Slezska (Vratislav) a Polska (Krakov).<sup>37</sup>

Tím, že Kladsko bylo až do 40. let 18. století součástí zemí Koruny české, poštovní spoj na toto území vedl v Čechách po stejné trati jako slezský spoj do Vratislavi. Řádnou poštovní trati se stává až roku 1675 a od té doby zůstal nepřetržitě v činnosti. Zřízením této řádné trati z Prahy do Kladska, Slezska, Polska a Ruska byl vývoj poštovní sítě dovršen. Do poloviny 18. století se na něm pak již nic nezměnilo.

---

37 Polišenský, Miroslav: Poštovní spoje a poštovní stanice v českých zemích v letech 1526 - 1620. Sborník Poštovního muzea 1982, Praha 1982, str. 122.

### III. Převzetí pošty pod státní správu

V 18. století dochází k celkové změně ve společnosti a to hlavně díky stále se rozšiřujícímu osvícenskému myšlení. Začíná se utvářet moderní společnost založená na rovnosti a svobodě, která bojuje neustálým vzděláváním proti tmářství a pověrám. Uvolňují se feudální svazky a ukazuje se možnost společenského postupu a to právě ve službě státu. V habsburské monarchii v období vlády Marie Terezie a především Josefa II. začíná být kladen důraz na nabyté znalosti a schopnosti státních úředníků, spíše než na jejich urozený původ. Vztah mezi státem a panovníkem se nově utváří. Panovník je nyní „služebníkem“ státu. Osvícenský panovník jedná ve shodě se společným zájmem obyvatel.

Jak jsme mohli vidět, až do poloviny 18. století na našem území existovaly pouze čtyři řádné poštovní spoje, vzniklé, jak bylo řečeno, pro pravidelnou dopravu císařské korespondence a úřadů. Česká komora, které náležel dohled nad poštovní správou v zemi, nejevila zájem o rozšiřování poštovní sítě, neboť se bránila z obavy dalšímu finančnímu zatížení. Až po roce 1749 s počátky průmyslového rozvoje v zemi se začalo projevovat více pochopení pro hospodářské a obchodní potřeby a hlavně se v této době ukazuje, jaké nové možnosti tato forma komunikace sebou přináší. Bylo zapotřebí reformovat celý státní aparát, nejprve se ale stát musel vyrovnat s dosavadními držiteli poštovního privilegia, aby mohl začít činnost poštovní správy přizpůsobovat více svým potřebám.

Úloha panovníka se mění a nabývá na důležitosti, neboť ten si zpět přivlastňuje jistá privilegia a snaží se prosadit monopol na určité služby. Mezi tyto služby patřily i poštovní služby. Z počátku bylo jistě hlavním cílem přizpůsobit poštu

panovníkovým potřebám a zajistit, aby pošta přestala být ztrátová a stala jedním z odvětví, které bude přispívat do státní pokladny. Dá se ale v 18. století hovořit o tom, že pošta je služba veřejnosti?

Ještě v 1. polovině 18. století byla soukromá doprava živější, nežli užívání císařské pošty. Proti tomu se ale stát začal účinně bránit a zaujal přísnější postoj soukromých posílů, kteří dopravu dopisů provozovali i na poštovních tratích, a poštmistři tak přicházeli o značný zisk. Na základě soupisu posílů byl roku 1753 vydán císařský reskript o zrušení veřejných posílů, vybírajících dopisy blíže než dvě až tři hodiny od poštovních stanic. Stát rozšiřoval své služby také na úkor formanů a to například tím, že poskytoval možnost poštou posílat zásilky o větší hmotnosti než dosud a rovněž zavádí jízdní pošty, které byly hojně využívány až do zavedení železnic. Zde je vidět, že nárůst uživatelů pošty je ovlivněné hlavně omezováním soukromých posílů a formanů, a proto si troufám tvrdit, že myšlenka pošty pro veřejnost pochází až z poslední třetiny 18. století.

### 3. 1. Stát versus rodina Paarů

V době, kdy Paarové vlastnili privilegium na správu poštovníctví v zemi, docházelo často k neshodám s českou komorou, která se bránila hradit náklady spojené s provozem poštovní tratí, když veškerý zisk z jejich provozu spadal do rukou Paara. Proti tomu se stát začal úspěšně bránit až v prvních letech 18. století a toto úsilí vyvrcholilo roku 1718, kdy se tato otázka dostala do konkrétního stádia, když Karel VI. prohlásil, že trvá na zpětné *inkameraci*<sup>38</sup> Paarského léna za přiměřenou náhradu a dvorské komoře přikazuje vypracovat návrh na převzetí pošty do státní správy a připravit podklady k jednání s Paarem. Roku 1722 konečně došlo k *prvnímu recesu* s Paary a k převzetí pošty do rukou státu. Velkou měrou k tomu přispěla i česká komora, která již několik let upozorňovala na to, že v jiných zemích panovník na poštovní spoje nic neplatí, a má naopak ještě značný zisk.<sup>39</sup>

Paarům byl ponechán titul a funkce nejvyššího dvorského a generálního dědičného poštmistra, skutečné provozování poštovní odpravy a výběr poštovního převzal však stát za 66 000 zlatých.<sup>40</sup> Paar měl nadále v hlavních městech habsburských zemí tedy v Praze, Brně, Vídni, Linci a Štýrském Hradci navrhovat obsazování poštmistrovských míst.

Stát poprvé po recesu s Paary získal možnost výrazně ovlivňovat chod pošty v zemi a mít z této služby značný zisk. Tento kompromis fungoval až do roku 1743, kdy došlo k úplnému postátnění v celé habsburské říši a kdy si Marie Terezie vyhradila právo jmenovat všechny poštmistry, kurýry i ostatní personál. Šlo o tzv. *druhý reces* s Paary. Marie Terezie jim odebrala zbývající výsady a správu dvorské kanceláře svěřila hraběti Uhlefeldovi, který měl na správu poštovních služeb

---

<sup>38</sup> Inkamerace - převzetí věcí a práv do státní správy. Ve věcech poštovních šlo o navrácení privilegia na vykonávání poštovní správy státu.

<sup>39</sup> Roubík, František: Poštovní doprava v Čechách v letech 1527 - 1850. PM, fond Historie poštovníctví, sign. HP I/11, př. č. 8/1953, rukopis.

<sup>40</sup> Tamtéž.



dohlížet. Zastaralý systém se tak začal měnit v moderní, státem vedenou poštovní službu. Paarům zůstal pouze titul generálního poštmistra a v řízení poštovní správy měli pouze poradní hlas. Byli též osvobozeni od poštovného a mohli zdarma využívat dopravu poštou pro sebe i svou rodinu. Paarové již představovali pouze čestné zástupce pošty. Definitivně se vliv Paarů na poštovníctví v zemi oslabil roku 1755 se zrušením dvorské poštovní komise, v jejímž čele stáli.

### 3. 2. Reformy státní pošty

Hluboké strukturální reformy nebylo možné učinit najednou, mnoho nešvarů se objevilo až se zavedením do praxe a rovněž se objevovaly nové potřeby a požadavky na vedení pošt v zemi. Regulaci poštovních služeb určovaly v habsburské monarchii od poloviny 16. století patenty (vydávány od roku 1535), které velkou měrou přispívaly k prosazování státních zájmů. Je v nich vidět neustále snaha o ukázněný poštovní personál a na druhou stranu i cestujících. Od roku 1722 je patrnější snaha o jejich důsledné plnění. Příkladem by mohl být patent Marie Terezie z 16. 12. 1748, který důsledně nabádal k tomu, aby příkazy byly nejenom čteny, ale také přísně dodržovány. Patenty byly rovněž vydávány, aby potvrzovaly, upravovaly a obnovovaly ty předešlé. Již zmíněný patent Marie Terezie z 16. 12. se například odvolává na patent Leopolda I. z roku 1695. František Roubík<sup>41</sup> o patentech v 17. a 18. století hovoří několikrát ve své práci v tom smyslu, že zákazy a nařízení ohledně chodu pošty se neustále opakují a ukazují tak na neustále trvající nešvary. Milan Hlavačka<sup>42</sup> ve své knize mluví o tom, že některé patenty byly publikovány později anebo dokonce drženy v tajnosti, což byl údajně osud i patentu Leopolda I. z roku 1695, který v Čechách nebyl zveřejněn ani dva roky po svém vydání, neboť oslaboval lenní práva pozemkové vrchnosti nad formany a poštmiistry.

---

<sup>41</sup> Roubík, František: K vývoji poštovníctví v Čechách v 16. - 18. století., Sborník Archivu ministerstva vnitra, sv. X, Praha 1937, str. 165 - 305.

Roubík, František: Poštovní doprava v Čechách v letech 1527 - 1850. PM, fond Historie poštovníctví, sign. HP I/11, př. č. 8/1953, rukopis.

Roubík, František: Silnice v Čechách a jejich vývoj. Praha, Společnost přátel starožitností 1938.

Roubík, František: Od nosítek k trolejbusu. Přehled vývoje veřejné dopravy v Praze. Orbis 1956.

<sup>42</sup> Milan Hlavačka, cestování v éře dostavníku, Praha 1996.

Reformu státní správy můžeme rozdělit na několik základních okruhů. Prvním okruhem byla roku 1722 reforma listovní služby a snaha zavést systém výpočtu poštovního a způsobů jeho placení. Další část reformy se týkala listovní a balíkové přepravy a přepravy osob. Dále bylo zapotřebí vyřešit kontrolní mechanismy listovní pošty. Ty se od této doby začaly zavádět a šlo především o doporučené dopisy a podací lístky. Dále se musela vyřešit pravidla pro novou personální politiku, neboť přibýlo mnoho manipulačních výkonů. Poslední okruh reformy byl závislý na zvládnutí těch předchozích, neboť jde o snahu vybudovat hustou síť poštovních tratí, aby byl s konečnou platností prosazen monopol pošty na přepravu zásilek a osob. Provedení těchto změn sledovalo v první řadě zvýšení počtu uživatelů pošty.

Je nutné si uvědomit, že šlo o proces velmi dlouhý, který vyvrcholil v polovině 19. století. V této době se ale s těmito změnami začíná.

### *Dvorská správa pošt*

Dvorská poštovní správa, po léta v čele s Paarem, prošla během druhé poloviny 18. století mnoha změnami. Šlo o ústřední orgán ve Vídni, který vydával veškerá nařízení a pod nějž spadaly ostatní vrchní poštovní správy v zemi. Centrálním řízením pošty byla roku 1750 pověřena nově založená *dvorská poštovní komise při Directoriu in publicis et cameralibus* ve Vídni v čele s hrabětem Paarem. Roku 1755 byla dvorská komise přeměněna na *vrchní dvorskou komisi* a o rok později na *dvorskou komisi ve věcech poštovních*.

Co se týče správy pošt v Čechách, české komoře bylo ponecháno právo kontroly příjmů pošt a pražský vrchní poštovní správce byl přímo podřízený dvorské kanceláři. Jím byl od roku 1748 vídeňský úředník Jan Josef Eggerdese, který v Čechách řídil poštovníctví celou druhou polovinu 18. století. Jeho hlavním úkolem bylo reorganizovat síť poštovních stanic. Zpočátku neměl vůbec snadnou pozici, neboť měl velkou odpovědnost za dozor nad stavem pošt v zemi, ale neměl k tomu dostatečné kompetence.

Roku 1749 po převzetí pošty vydala Marie Terezie dva významné řády a to poštovní a poselský, které shrnovaly dosud platná ustanovení. Dochází také k významné změně ve vztahu poštovníků k vrchnosti, neboť v poštovním řádu ze dne 1. 7. se říká, že nově jsou všichni správci státních i dědičných poštovních stanic zodpovědní politickým úřadům, tedy krajským úřadům a guberniu.<sup>43</sup> Roku 1761 bylo zrušeno direktorium a zavedena společná česká a rakouská kancelář.

Výnosem z roku 1780 byla dvorská poštovní komise přeměněna na zemský úřad. Tvůrcem novodobého typu ústředního aparátu byl Josef II., který zkvalitnění státní správy věnoval velkou péči. Od úředníků se očekávala loajalita, poslušnost, spolehlivost a hlavně výkonnost. Roku 1783 je definitivně dvorská poštovní komise zrušena a starost nad dozorem měly převzít samy krajské úřady. Větší provázanost mezi nabídkou poštovních služeb a požadavky krajů znamenaly, že se pošta konečně začala zaměřovat na obsluhu zatím nedotčených míst, která neležela na poštovních tratích. Právě tento moment považují za klíčový pro budoucí vývoj poštovních služeb, neboť pošta se tak přizpůsobovala místním podmínkám a požadavkům obyvatelstva.

---

<sup>43</sup> Špiritová, Alexandra: Vrchní poštovní správa v Čechách do roku 1850, SPM 1988, Praha 1988. str. 140.

### 3. 3. Jízdní pošta

Do poloviny 18. století to byla především listovní doprava, která určovala vývoj poštovních tratí - přeprava zůstávala jen soukromou věcí poštmistřů mimo jejich vlastní povinnosti. Poštmistři mohli přepravu osob se svolením panovníka provozovat od konce 17. století. Ke státnímu dohledu nad osobní dopravou dochází v době, kdy jsou zaváděny poštovní cestovní vozy, tzv. *diligence*, určené k přepravě osob. V polovině 18. století cestování prodělává bouřlivý rozvoj. Na jízdu v kočáře začalo být pohlíženo jako na výraz určitého společenského postavení a majetku. Velice vzrostla poptávka po cestování díky služebním cestám obchodníků, úředníků a živnostníků, který tvořili většinu z cestujících státní poštou. Na cesty se nově odhodlávají rovněž lidé ze zdravotních důvodů k moři, do hor či lázní. Tzv. cestovní turistika nabývá masového charakteru poté v 19. století. Pošta této situace využila právě zavedením i služby povozné pro osoby a jejich zavazadla.

Z pramenů se dozvídáme, že listovní přeprava byla odnepaměti zpoždována díky soukromé dopravě osob, což považují za jeden z hlavních důvodů oddělení osobní a listovní přepravy. Ještě v poštovním řádu z roku 1772 se nachází ustanovení, že řádné i mimořádné pošty nesmějí dopravovat cestující pod pokutou 50 zlatých, půlku měl dostat udavač a půlku chudinký úřad.<sup>44</sup> Až od roku 1789 bylo dovoleno dopravovat cestující jen s přípřeží, ale mohl to dovolit pouze osobám známým a spolehlivým vrchní poštovní úřad v Praze. Spěšné vozy dopravující jak listovní poštu, tak cestující byly zavedeny až roku 1823. Tyto čtyřsedadlové vozy dopravovaly tři cestující, konduktéra, listovní poštu, peněžní dopisy a malé kufry a

---

<sup>44</sup> **Roubík, František:** K vývoji poštovníctví v Čechách v 16. - 18. století., Sborník Archivu ministerstva vnitra, sv. X, Praha 1937, str. 125.

brašny. Vedle nich existovaly také desetisedadlové vozy tzv. *Eilpostwagen* neboli poštovní rychlíky.

### *Výstavba nových silnic*

Období druhé poloviny 18. století se díky neustálým nářkům na stav silniční sítě neslo ve znamení nové výstavby silnic a s tím související výstavby nových spojů, což velmi napomohlo ke kvalitě cestování a její bezpečnosti. Již roku 1750 vzniká kratší trať z Vídně přes Stockerau - Hollabrun - Znojmo - Moravské Budějovice - Želetavu - Stonařov do Jihlavy a v Čechách přes Německý Brod - Habry - Čáslav - Kolín - Plaňany - Úvaly do Prahy. Staré spojení přes Jindřichův Hradec, Košice a Tábor mělo být zrušeno a poštmistři přeloženi do nových poštovních stanic (nespecký do Plaňan, bystřický do Kolína a tábořský do Německého Brodu). Pražská reprezentace spolu s Eggerdesem ale doporučila ponechat i nadále tento starý spoj z Prahy přes České Budějovice do Lince, neboť by se tak velká část bechyňského a prácheňského kraje ocitla bez poštovního spojení. Ve snaze udržet dosavadní spojení přes Tábor jednal Eggerdes s poštmistry na této trati, byli-li by ochotni provozovat současně i dosavadní poštovní spojení na trati přes Tábor. Poštmistři byli vcelku vstřícní - jesenický žádal o 150 zlatých ročně navíc, zatímco neřecký, bystřický, sudoměřický a tábořský byli ochotni brát roční plat jen za stanici na nové vídeňské silnici a spokojit se udržovat úřední poštovní dopravu také na staré silnici přes Tábor za polovinu z vybraného poštovního.<sup>45</sup> Roku 1750 byl schválen návrh na obstarávání dopravy přes Tábor poštmistry ustanovenými na trati přes Jihlavu a byla jim slíbena za to dědičnost, pokud o ni požádají.

---

<sup>45</sup> Roubík, František: *Silnice v Čechách a jejich vývoj*. Praha, Společnost přátel starožitností 1938.

Spojení z Prahy do Lince platné od 1. 10. 1750 bylo provozováno dvakrát týdně a to z Prahy ve středu a pátek a Lince v neděli a úterý.<sup>46</sup> Teprve, když byla vyřešena otázka starého poštovního spojení do Lince, tak se mohlo přikročit ke zřízení chystaného denního spojení z Prahy do Vídně novou poštovní silnicí přes Jihlavu a to novým poštovním vozem *Journalie*<sup>47</sup>. Eggerdes si od tohoto spoje sliboval výhody pro obchod a politiku a lepší provázanost se Sedmihradskem, Itálií, Uhrami a dalšími zeměmi. Pro novou *Journalie* navrhl Eggerdes podrobný jízdní řád. Jízda poštovním vozem byla na zkoušku na rok zavedena na trati Praha Brno a poté opět zavedena roku 1787. V první polovině 19. století dochází ke vzniku podružnějších poštovních tratí za účelem spojovat starší dálkové spoje a zapojovat do poštovní sítě i větší města uvnitř země.

V patentech se neustále objevuje zákaz jízdy cizích povozů na vedlejších silnicích a v patentu roku 1737 se dokonce stanovují tzv. *povinné silnice* (Zwangstrassen). Třetina z výnosů měla být určena na opravu silnic a byly stanoveny ukazatele směru, výstrahy a šraňky. K urychlení dopravy bylo nejprve zapotřebí kvalitních silničních spojů. Inspirace k výstavbě nových moderních silnic pochází z Francie, kde se poprvé začaly stavět umělé štětované silnice tzv. *chaussée*, jejichž hlavní výhoda spočívala v tom, že byly sjízdné v každém ročním období a za každého počasí. První umělé silnice v Rakousku byly budovány od 30. let 18. století ale šlo o velmi zdlouhavý proces. Za vlády Marie Terezie se budování umělých komunikací soustředilo především na alpské přechody a na spojnici Vídeň - Terst a Praha- Vídeň. Zatímco roku 1792 bylo v Čechách 54 mil nových silnic, na konci

---

<sup>46</sup> Roubík, František: K vývoji poštovníctví v Čechách v 16. - 18. století., Sborník Archivu ministerstva vnitra, sv. X, Praha 1937, str. 44.

<sup>47</sup> Šlo o poštovní vozy listovní služby zaváděných na nových tratích od roku 1750.

výstavby roku 1848 v Čechách i celém Rakousku 505 mil.<sup>48</sup> České království tak patřilo mezi země s nejhustší silniční sítí v habsburské monarchii. Cest nejvíce využívali formané, soumaři, kárníci, trakárníci, kočí a kolečníci.

### *Listovní přeprava*

Po částečném zestátnění pošty bylo zavedeno tzv. poloviční porto, kdy polovinu poštovného platil podávající a polovinu její adresát. Poloviční porto záviselo na přítomnosti obou stran na poštovním úřadu či stanici, nevztahovalo se ale na dopisy do ciziny. Adresát mohl zásilku i odmítnout, pokud nešlo o úřední korespondenci. Zásilky nedoručené či poste restante, nebyly-li vyzvednuty do tří měsíců, byly vráceny podávacím úřadům a ty je zapisovaly do zvláštních seznamů.

Do poštovného byla nově zahrnuta jak váha zásilky, tak přepravní náklady. Váha zásilky byla stanovena podle tzv. lotů (1 lot = 16, 2 g) a funtů (1 funt/libra = 32 lotů, tedy 0, 56 kg).<sup>49</sup> Ve vnitrozemském styku bylo stanoveno poštovné podle váhy v lotech a přijímaná váha dopisů byla do 10 lotů. Váha byla omezena díky zastaralému způsobu dopravy. Brzy se ale objevuje snaha o zvýšení přepravní kapacity pošty, o zrychlení, zejména na hlavních tratích v monarchii a přijímání těžších zásilek. Poštovní patent z roku 1750 zavedl pravidelné jízdy poštovních vozů s listovními zásilkami, *journalie*, které umožnily přijímat zásilky do váhy 20 liber, tedy 11, 26 kg.<sup>50</sup> Pro každou poštovní stanici, kterou poštovní vůz jezdil, byl

---

<sup>48</sup> Hlavačka, Milan: Cestování v éře dostavníku. Praha 1996

<sup>49</sup> Záběhlický, Václav: Dějiny pošty, telegrafu a telefonu v československých zemích od nejstarších dob až do převratu, Praha 1928.

vídeňský cent = 100 liber = 56 kg  
1 libra = 32 lotů  
1 lot = 16, 2 g

<sup>50</sup> Tamtéž, str. 120.



vydán řád s jejich přesně stanovenou dobou příjezdu a odjezdu. Plynulost jízdy byla důvodem, proč tyto vozy zpočátku nepřijímaly pasažéry. Tento příkaz byl odvolán roku 1789, kdy cestující směli nastupovat v cílových stanicích kurzu a se svolením vrchního poštovního úřadu. Rozšíření dopravy korespondence můžeme sledovat v poslední třetině 18. století a to hlavně díky merkantilní politice a častější korespondenci hospodářsko-obchodního charakteru. Korespondence se začíná ukazovat jako pohodlnější způsob výměny informací.

Co se týče cenných zásilek, jako byly mince, bankovky, drahé kovy, pošta dlouhou dobu za ně odmítala ručit, dokonce je odmítala vozit. Zlom nastává až za Marie Terezie, která zákaz odvolala, ale opět za ně pošta neručila. Odesílatel musel cennou zásilku přinést osobně na poštovní úřad a její obsah zkontrolovat podle seznamu do ní vloženého v přítomnosti poštovního úředníka. Teprve po prověření byla přijata. Později pošta převzala za svěřené zásilky odpovědnost a v případě ztráty za ně ručila, ale jen v případě, že k tomu došlo vinou poštovního personálu. S platnou nového poštovního pořádku roku 1789 je poprvé uveden dodatek za doporučené dopisy. Tímto pošta začala využívat tzv. *rekomandace* soukromým osobám, která jim nabídla větší jistotu, že se jejich zásilka neztratí či se lépe dohledá. Doporučený dopis se musel zapsat do seznamu přijatých doporučených zásilek pod pořadovým číslem a na adresní straně s písmeny N. B.

Roku 1750 bylo zrušeno poloviční porto a poštovné hradil v plné výši buď odesílatel či příjemce, ale již novým poštovním pořádkem o rok později se opět obnovilo a platilo až do roku 1817, kdy byly zavedeny tři způsoby - možnost zaplatit polovičním portem, zaplatit celé při podání či až při dodání. Poštovní pořádek z roku 1751 určil výši poplatků podle váhy do pěti pásem.<sup>51</sup> Ve vnitrozemí platily tři odlišné tarify, podle

---

<sup>51</sup>Čtvrtník Pavel, Tošnerová, Patricie, Galuška Jiří: Počátky poštovníctví v Čechách, Moravě a Slezsku, nepublikovaná práce.

toho zda-li šlo o hlavní poštovní trať či nikoliv, a dva do ciziny, zda-li šlo o dědičné rakouské země či nikoliv.

Výše a způsob placení poštovního se neustále měnil podle konkrétní hospodářské a politické situace, váhy dopisu či aktuálnímu rozdělení do pásem.

Od poštovního byla osvobozena císařská korespondence, korespondence říšské rady, tajné kanceláře a několika žebrevých řádů.

Těchto několik základních reforem, které vrcholí ve 30. letech 19. století, doplňovalo mnoho dalších menších nařízení a vedlejších právních úprav.

### *Cestování s poštou*

Poštovní vozy byly rovněž přepadávány, ale koncem 18. století nešlo o jev masový. Byly přepadávány výhradně pravidelné poštovní spoje, na které se dalo dobře připravit a odhadnout jejich čas při průjezdu určitým místem. Milan Hlavačka ve své práci říká,<sup>52</sup> že způsob krádeží se postupem času mění, postupně se přepadávají poštovní vozy a častěji zloděj sedí mezi cestujícími.

Správci poštovních stanic zajišťovali dopravu osob od konce 17. století, neboť jim to skýtalo další zdroj příjmů. Teprve až roku 1749 mohl oficiálně norimberský vrchní poštovní pán z Lilienu na vlastní náklad zavést jízdy poštovní spojení po vzoru knížete Taxise. Tím, že se toto spojení osvědčilo, byly roku 1755 zavedeny vlastní státní pojiždné pošty inspirované jízdami ve Francii. Aby pošta zabránila konkurenci v podobě soukromých přepravců, byla roku 1751 stanovena pokuta 150 zlatých za nedovolenou přepravu

---

<sup>52</sup>Hlavačka, Milan: Cestování v éře dostavníku, Praha 1996, str. 115.

osob.<sup>53</sup> O jízdní poště se dá mluvit až v té době, kdy se zavádí poštovní vozy, tzv. *diligence*, z nichž první jezdil mezi Vídní a Řeznem. Důležitým předpokladem byly kvalitní zpevněné silnice. Každá *diligence* byla doprovázena průvodním, který si vedl hodinový výkaz, jež musel označit každý poštovní mistr. Příjezd jezdce či povozné pošty do přeprahací stanice ohlašoval průvodní trubkou. Tím se nenarušila plynulost pošty. Počet koní určovala zátěž, přičemž je počítalo s jedním koněm na 3 centy.<sup>54</sup> Rychlost poštovních vozů v této době byla 1 míle za hodinu. Rychlost jízd ovlivňovaly rovněž zastávky na jídlo a nocleh. I přes neustálou snahu o zlepšování pohodlí cestujících a služeb jim poskytovaných si cestování s poštou žádalo jistou dávku trpělivosti a pevných nervů, neboť po cestě čekalo mnoho nástrah a konfliktů o místo sezení, výše poplatků a spropitného či pořadí zápisu u poštovního mistra.

Pro cestující s poštou byl nejdůležitější postilión. Ten patřil do kategorie čeledi. Zpočátku se pro označení postilióna užívalo různých názvů podle konkrétní země. V Německu se jim říkalo například poštovní pacholek, poštovní jezdec či poštovní hoch. Později se všude zažilo francouzské označení postilión.<sup>55</sup> Vážnost jim dodávala jejich *služební uniforma* - červený kabát, žluté kožené kalhoty, černý nákrčník, vysoké boty, třírohý klobouk s černožlutou žíněnou kokardou, na levém rameni postříbřený štítek s císařským orlem a žlutou poštovní trubkou na černožluté šňůře se střípcem. Postilión měl vždy mít vlastní stejnokroj, poštovní trubku zavěšenou na prsou a štítek s odznakem svého pána. Rovněž měl u sebe poštovní ceduli (tzv. *Postzettel*), aby se jí mohl popřípadě kdykoliv vykázat a užít svých výsad, neboť měl na

---

<sup>53</sup> Hlavačka, Milan: Cestování v éře dostavníku, Praha 1996, str. 115.

<sup>54</sup> Záběhlický, Václav: Dějiny pošty, telegrafu a telefonu v československých zemích od nejstarších dob až do převratu, Praha 1928. 1 cent = 56 kg.

<sup>55</sup> Záběhlický, Václav: Dějiny pošty, telegrafu a telefonu v československých zemích od nejstarších dob až do převratu, Praha 1928.

silnici přednost před ostatními vozky a formany. Vyloučení z cestování měly být osoby, jejichž vzhled či stav byl ostatním cestující nepříjemný. Cestující měli vždy dbát zásad a neobtěžovat postilióna či mu nakazovat, aby se řídil jejich pokyny, neboť se často stávalo, že na něj byli hrubí a nutili ho měnit směr jízdy a zastavovat i na neohlášených místech podle svých potřeby. Cestující se do poštovní stanice měli dostavit čtvrt hodiny před odjezdem z poštovní stanice a žádní nesměli být nakládáni během cesty mezi poštovními stanicemi pod pohrůžkou pokuty. Neměli mít s sebou na cesty příliš těžká a velká zavazadla. Pošta za zavazadla ručila stejně jako za cenné zásilky, a proto se k nim cestující nesměl bez vědomí poštovního úředníka přiblížit.

Cestování nájemnými vozy bylo z počátku okrajovou záležitostí, v této době převládalo cestování pěšky, koňmo či vlastním povozem. Velký rozkvět nastává se zavedením poštovního rychlíku v první třetině 19. století reformátorem Maxmiliánem z Ottenfeldu. Jednalo se o čtyřspřežní dobře pérované vozy, které většinou jezdily pouze na umělých silnicích. První jízda poštovního rychlíku se uskutečnila roku 1823 na trati Vídeň - Brno, měla ohromný úspěch a byla velkým přínosem do státní pokladny.

### 3. 4. Dědiční poštmistři

V době, kdy stát přebírá poštovní služby, se paradoxně začínají objevovat tzv. dědiční poštmistři. Dědiční poštmistři byly logickým krokem, neboť udělováním nových privilegií mohla poštovní správa správcům diktovat podmínky a získat spolehlivý a věrný personál, který bude své nejlepší zkušenosti předávat z otce na syna. Dědiční poštmistři měli privilegia, která jim zaručovala určitý podíl z vybraného porta. Museli sice složit přísahu císaři, že budou dodržovat stanovené předpisy, ale v podstatě byli soukromými podnikateli. Vedle nich se ještě objevují tzv. smluvní poštmistři, se kterými se uzavřela smlouva, a erární poštmistři, což byli dosazení státní úředníci.

Roku 1748 zpracoval kontrolor dvorské komory ve Vídni Filip Wiesner projekt pod názvem „Jak získat v poštovníctví 20 000 zlatých ročně“.<sup>56</sup> Tento plán měl zkvalitnit poštovní přepravu a zainteresovat poštmistry na objemu poskytovaných služeb. Náklady na mzdy v polovině 18. století činily přibližně 50 000 zlatých a podle odhadů by Wiesnerovým projektem klesly na 30 000 zlatých. Ekonomicky tato myšlenka vycházela z přesvědčení, že náklady na provoz pošty by měla vést stále častěji korespondující a cestující veřejnost. Wiesner navrhoval, aby si správci ponechali určitou část z výnosů z pojezdne dopravy cestujících (tzv. *Ritgeld*), ale měli se vzdát služného (tzv. *Wartgeld*, *Besodlung*). Podíl z vybraných poplatků činil od 5 - 10% a z vybraného poštovního. Ten na trati Praha - Vídeň znamenal 50% z celkových výnosů a na ostatních místech třetinu. Placení porta podléhaly noviny, časopisy, tiskoviny a vzorky látek.

Tato nabídka byla výhodná pouze na frekventovaných a zaběhnutých tratích. Bylo na každém poštmistru, jak se rozhodne. Tam, kde se poštmistři rozhodli, že by se jim nabídka

---

<sup>56</sup> Čtvrtník, Pavel, Dědičné pošty a poštmistři, Sborník poštovního muzea 1982, str. 137.

nevyplatila, měli dostávat roční plat od 100 - 400 zlatých a měli mít nárok na 10 - 50% z vybraného porta.<sup>57</sup>

První privilegia udělila v říši Marie Terezie již roku 1749. Během svého pobytu v Bratislavě vydala roku 1751 první dědičná privilegia i pro poštovní stanice v Čechách a na Moravě. Šlo o stanice Bystřice, Černošín, Dušníky, Jindřichův Hradec, Nespeky, Nespeky, Planá, Pulkov, Slavonice, Sudoměřice, Tábor, Třeboň, Veselí, Votice a Žadov. Držení privilegia mělo hodnotu několik tisíc zlatých, částka se pohybovala od 2 - 25 000 zlatých, což měl zájemce o poštu zaplatit. Záleželo na tom, předal-li pošt mistr pouze privilegium na správu pošty či celou poštu i s příslušenstvím.

Za vedení poštovní správy Paarem bylo při jmenování nejdůležitější, kolik byl žadatel ochoten zaplatit, kdežto stát měl zájem především o schopné, vzdělané a spolehlivé správce pošt. Pošt mistrovská profese byla velice žádanou a ten, kdo ji vykonával, se těšil velké cti. O to víc to platí pro dědičné pošt mistry, kteří poštovní stanici předávali dalším členům rodiny. V zájmu správců ji bylo spravovat co nejlépe, aby se toto bohatství dále předávalo z generace na generaci. Nešlo pouze o hmotný majetek ale i o prestiž dané rodiny. Své postavení si upevnili zejména ve vyšších měšťanských vrstvách zároveň jako purkmistři, konšelé, rychtáři, lékárníci, obchodníci, statkáři či majitelé hostinců. Podmínkou bylo mít řádnou pověst ve městě a vlastnit v místě působení dům se stájemi. Ke konci 18. století byla více jak polovina poštovních stanic v soukromém vlastnictví pošt mistrů. V 18. století se ze správců poštovních stanic stávala majetná vrstva obyvatelstva. Otázkou zůstává, pojila-li se vážnost pošt na jejich majitele, kteří v městě často

---

<sup>57</sup> Záběhlický, Václav: Dějiny pošty, telegrafu a telefonu v československých zemích od nejstarších dob až do převratu, Praha 1928.

zastávali další významné funkce, či nikoliv. Do roku 1850 byl ale 70 pošt mistrům v Čechách udělen šlechtický titul a u většiny tomu bylo za řádné vykonávání poštovní služby.<sup>58</sup>

Prvním pokusem o řešení otázky dědičných pošt se stal patent Josefa II. z 13. 3. 1781. Není zde vydán přímo zákaz udělování dalších privilegií, spíše stanovují přísnější pravidla pro jejich udílení. Žadatel musel prokázat majetek, který by byl zárukou dobrého provozu pošty. Dále musel mít deset let praxe v poštovníctví a musel být usedlý v místě, kde o poštu žádal.<sup>59</sup>

Dědičné soukromé pošty stále více narušovaly státní zájmy vybudovat jednotnou poštovní síť. Tím spíše, že majitel pošty s ní mohl nakládat jako se soukromým majetkem, tj. zadlužit ji, pronajímat a dosazovat pomocný personál.

Pro správu pošt měl nesporně největší význam dvorský dekret z 10. 1. 1838 o zrušení dědičných privilegií za náhradu, což mělo státu umožnit plné převzetí poštovního provozu. Toto s sebou neslo mnoho problémů, neboť majitelé byly většinou rodiny s pevným zázemím, těsně spjaté s provozováním pošty, vlastnili dům, stáje, pole, koně.

Pošt mistři se buď mohli privilegia vzdát a vést dále poštu za běžný plat, či se vzdát za náhradu privilegia i služby. Způsob, jaký byl při rušení dědičných pošt zvolen, vyvolal samozřejmě odpor mnoha pošt mistrů z Rakous, Čech, Moravy a Slezska. Proto o rok později dvorská správa vydala upravující zásady, kterými se měly pošty řídit. Zásadní bylo proměnit privilegia ve služební smlouvy, odškodnit pošt mistry a vyřešit otázku právního poměru ke státní správě.<sup>60</sup> V čele těch

---

<sup>58</sup> Pavel Čtvrtník, Dědičné pošty a pošt mistři, Sborník poštovního muzea 1982, Praha 1982, str. 137.

<sup>59</sup> Špiritová, Alexandra: Vrchní poštovní správa v Čechách do roku 1850, SPM 1988, Praha 1988.

<sup>60</sup> Záběhlický, Václav: Dějiny pošty, telegrafu a telefonu v československých zemích od nejstarších dob až do převratu, Praha 1928. Zde autor podrobněji popisuje jednotlivá ustanovení.

nejzásadnějších změn provedených v první třetině 19. století v poštovníctví stál poštovní reformátor Maxmilián Ottenfeld, který poukázal na to, že dědiční poštmistři jsou brzdou v dalším rozvoji pošt a brání jednotnému zákonodárství.

### *Pošta v Táboře*

Celá tato kapitola vychází ze studia výpisků z pozůstalosti Václava Dragouna, uložených v Poštovním muzeu v Praze, další zdroje informací cituji v poznámkách.

O poště v Táboře je zmínka již roku 1526. Byla založena na Ferdinandem I., který požadoval, aby bylo na českém území zavedeno pravidelné poštovní spojení. V této době se totiž Praha stala druhým nejdůležitějším městem nové říše. O pravidelném spojení se dá hovořit tedy teprve od této doby, kdy se zavádí poštovní stanice a to zpočátku pouze na vídeňské trati. O poště v Táboře se hovoří jako o místě, kde se spoj z Prahy rozděluje na dva směry a to na Linec a Vídeň. Pošta v Táboře patřila mezi ty nejstarší a nejvýznamnější. Na trati Praha - Linec podle Oleariova lexikonu z roku 1779 bylo 7 z 9 poštmistřů dědičných.<sup>61</sup> Což dokazuje, jaký význam tato trať měla.

Srovnáme-li například počet koní na poštovních stanicích na staré vídeňské trati, měl tamní poštministr v Kunžaku 16 koní, poštministr v Jindřichově Hradci 12 koní, v Samosolech 12 koní, Košicích 14 koní, v Sudoměřicích 14 koní a Táboře koní 16.<sup>62</sup>

Jako jedna z prvních v Čechách byla tábořská pošta v rukách dědičných poštmistřů.

---

<sup>61</sup> Pavel Čtvrtník, Dědičné pošty a poštmistři, Sborník poštovního muzea 1982, Praha 1982, str. 137.

<sup>62</sup> František: K vývoji poštovní dopravy v jižních Čechách do poloviny 19. století. Sborník poštovní historie jižních Čech, Písek 1972, str. 13.



V období válečných konfliktů byly hlavní pošty nejvíce ohrožovány díky snaze přerušit přenos důležitých informací na jejich tratích i z kořistnických zájmů. Již zmiňovaná mědirytina Václava Hollara z roku 1630, která zobrazuje město Tábor a vně hradeb polorozbořenou poštu z roku 1621 za válečného obležení císařskými jednotkami, by mohla být důkazem.<sup>63</sup> František Roubík ve svých pracích<sup>64</sup> odpovídá na to, proč jsou poštovní stanice často vně hradeb. Připisuje to nechuti místního obyvatelstva k poštmistřům a neochotě otevírat jim v noci brány měst, neboť pošta přijížděla i v tento čas. Nevůli místních obyvatel si vysloužili také svými požadavky a nerovným postavením oproti ostatnímu obyvatelstvu. Vlastnili mnohá privilegia a rovněž nespádali pod autoritu městských úřadů. Nebylo ale tím hlavním důvodem nedůvěry místních k novým obyvatelům to, že poštmistři představovali nový prvek ve městě a že se tak na ně pohlíželo jako na cizí? Za Sebenáře je již pošta uvnitř města, což by mohlo být důkazem změny ve vnímání poštmistřů, kteří jsou již přijati jako místní a tvoří pevnou součást města.

Významní poštmistři měli v držení více poštovních stanic, což byl případ i táboorského poštmistra. Pošt mistr Kašpar Liechtenberger například spravoval v druhé polovině 16. století nejen poštovní stanici v Táboře ale rovněž ve Voticích a Samosolech.<sup>65</sup> Také Jan Antonín Sebenář byl poštmistrem nejen v Táboře, ale také v Německém Brodě.<sup>66</sup> V jeho případě to bylo díky zavádění nového poštovního spoje z Prahy do Vídně roku

---

<sup>63</sup> Více obrazová příloha.

<sup>64</sup> Roubík, František: K vývoji poštovní dopravy v jižních Čechách do poloviny 19. století. Sborník poštovní historie jižních Čech, Písek 1972. Roubík, František: K vývoji poštovníctví v Čechách v 16. - 18. století., Sborník Archivu ministerstva vnitra, sv. X, Praha 1937,

<sup>65</sup> Pozůstalost Václava Dragouna, Výpisky k dějinám poštovní správy v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, složka Tábor.

<sup>66</sup> Tamtéž.

1750 a na základě dohody s pražským vrchním poštmistrem Eggerdesem a dalších poštmistřů na staré vídeňské trase. Ti se zavázali ujmout i správy na nové trati, neboť se obávali, že bude starý spoj zrušen.<sup>67</sup> Za tento vstřícný krok jim mělo být poskytnuto dědičné privilegium, pokud o něj požádají. Počet koní by mohlo být také jedním z ukazatelů, o jak významnou poštovní stanici šlo.

18. 3. 1751 bylo Janu Antonínu Sebenářovi jako jednomu z prvních uděleno v Čechách právo dědičné pošty a roku 1753 též získal výnos poštovního vozu a mýta na mostě. Cena tohoto privilegia není známa, ale po smrti Sebenáře se pošty ujímá Josef Čížovský a při této příležitosti se dozvídáme, že za něj zaplatil 2000 zlatých. Toto privilegium mohli dědiční poštmistři předat dál svém synům, manželce či jinému příbuznému. Mohli toto privilegium rovněž prodat, aniž by museli žádat někoho o svolení. Sebenářovi bylo sice uděleno dědičné privilegium, ale po jeho smrti nevíme nic o předání či výkupu pošty. Protože jeho syn zemřel dávno před ním, nejspíš byla tři roky v rukou Sebenářovy ženy, která ale na tuto práci musela najmout administrátora, jak bylo zvykem. Roku 1776 se pošty ujímá Josef Čížovský a tato rodina ji drží až do roku 1840, kdy dochází k postátnění pošty. Tedy necelé dva roky poté, kdy se s výkupem dědičných privilegií začalo. Poté nastupují poštmistři na smlouvu a roku 1889 je podstoupena eráru.

Sebenářové byli v Táboře pevně usazeni. Svůj původ odvozovali od *Markvarta Hřebenáře z Harachu*. Sebenář si nárokoval harrachovský přídomek i znak, ale rodina pocházela z nerovného manželství. Roku 1734 byl proto předvolán k hejtmanům bechyňského kraje. Ti žádali zprávu o původu

---

<sup>67</sup> Více str. 39 podkapitola Výstavba nových silnic.

zemřelého Jana Jabuka Šebenáře, tedy otce Jana Antonína Sebenáře od jistého pana Bejšovce, který měl opatřit výtah z matriky. Dne 28. 6. bylo Janu Antonínu Šebenářovi přísně zakázáno užívat harrachovského znaku a predikátu a měl krajskému úřadu složit pečeť a dál se psát Sebenář a nikoli Šebenář, jak doposud činil. Jde o velmi zajímavou zprávu, neboť jinak bychom podle Dragouna tento způsob psaní mohli považovat za zkomoleninu českého jména. Jako náhradu mu byl roku 1737 udělen šlechtický titul z Herrenfelsu. Tento šlechtický titul získal dříve, než byl poštmistrem tábořským, proto víme, že mu nebyl udělen za poštovní službu, na druhou stranu to nevylučuje, že by titul v budoucnu nezískal, neboť k nobilitování poštmistruů za služby státu docházelo poměrně často. Otec Jana Antonína Sebenáře Jan Jakub Šebenář žije v Táboře od roku 1680. On sám sem přišel jako výběrčí pivního a vinného tácu. Syn studoval práva a od roku 1712 byl ustanoven konšelem a otec obecním starším v Táboře, tak tomu je až do roku 1729, kdy otec umírá. Oba tedy patřili mezi velmi významné osobnosti města. Syn po něm dědí přední hospodu na předměstí, což je ideální spojení s poštovní stanicí, neboť mu to skýtalo možnost dalšího výdělků. Kromě přední hospody vlastnil tři domy a to přímo vedle sebe (čísla 6, 7 a 8). V jednom z nich se nacházela poštovní stanice.

Z patentu Marie Terezie z 16. 12. 1748 se dozvídáme, že pošt mistr nesmí opustit poštovní stanici, popřípadě učiní-li tak, musí za sebe najít přiměřenou náhradu. Sebenář byl zároveň poštmistrem německo-brodským, ale nemohl vykonávat pošt mistrovské řemeslo na dvou místech najednou, proto musel správou pošty v Německém Brodě pověřit nějakou kompetentní osobu, na kterou měl dohled. Bohužel o tom nemáme žádné bližší

dochované zprávy.

Táborský poštovník nevydržoval žádnou listovní sběrnou v okolí, za to víme, jak se vypořádal s konkurencí soukromým poslům. Slavil velký úspěch, neboť za každý jimi podaný dopis poslům zaplatil půl krejcaru, což bylo levnější, než když majitelé sběren vybírali za každý dopis od obou stran jeden krejcar a více.<sup>68</sup>

Roubík tvrdí: „Mezi rodinami poštovníků byla patrná sňatková politika a provázanost poštovníků rodin.“<sup>69</sup> To je případ i pošty v Táboře. Sabina například, manželka táborského poštovníka Urbana Benetka, byla dcera Kryštofa Krause, poštovníka ve Zdicích. Manželka Karla Josefa Tobiáše Kateřina, byla kmotrou dětí Františka Antonína Poše, poštovníka v Košicích. U Sebenářovy rodiny je navíc patrná provázanost s významnými rodinami v Táboře. Jan Antonín Sebenář se například roku 1712 ženil s Annou Eufrosinou, což byla dcera místního císařského rychtáře. Z jejich manželství mají Johannu Rosalii Moniku, provdanou za významného pražského tiskaře Labouna, Annu Terezií Moniku provdanou za Jana Petra Votápka, který se později stává císařským rychtářem, a syna Jana Antonína Ignáce Josefa, který umírá již před svým otcem. Ostatních pět dětí zemřelo záhy po narození.

Jan Antonín Sebenář psal a mluvil německy. Jednou podal stížnost v německém jazyce na Matěje Růžičku, ale ta mu je vrácena s odůvodněním, že Matěj Růžička je Čech a Sebenář ji tedy má podat v českém jazyce. Což je zajímavá zpráva z toho hlediska, že jeho žádost nebyla upřednostněna. Musel se tedy tomuto požadavku podvolit a stížnost podat v českém jazyce.

---

<sup>68</sup> Roubík, František: Poštovní doprava v Čechách v letech 1527 - 1850. PM, fond Historie poštovníctví, sign. HP I/11, př. č. 8/1953, rukopis, str. 140.

<sup>69</sup> Roubík, František: K vývoji poštovníctví v Čechách v 16. - 18. století., Sborník Archivu ministerstva vnitra, sv. X, Praha 1937, str. 257.

Z Dragounových výpisků se rovněž dozvídáme o některých vlastnostech poštmistra Sebenáře, které vypovídají o jeho prudké povaze. Dalo by se říct, že doklady Sebenářova charakteru nejsou ve shodě s požadavky na poštmistrovské řemeslo. I z patentu Marie Terezie z 16. 12. 1748 se dozvídáme, že k tomu je zapotřebí, aby byl poštministr dobrý, čestný, měl dobrou pověst a byl katolického vyznání. Pozdější zprávy o Sebenářovi jsou ale opačného rázu. U obyvatel Tábora se ale na druhou stranu těšil velké oblibě a byl i velmi nábožensky zanícený. Spolu se svou ženou přispěl na výstavbu kaple sv. Vavřince v Klokotech, kde byl také v zdejší kryptě pochován. Byl rovněž protektorem náboženského bratrstva sv. Škapulíře. Tyto dochované zprávy naopak nárokům na poštmistrovský řád odpovídají.

Z Dragounových výpisků vychází najevo, že Sebenář celý život žil nad poměry, což se mu stalo osudné, neboť si nadělal velké dluhy. Roku 1740 mu byly za jeho nepřítomnosti zapečetěny domy, neboť se myslelo, že utekl z města. Při návratu došlo k dlouhým jednáním s věřiteli a městskou radou. Dokonce byl na nějaký čas zbaven funkce konšela. Spory se ale nakonec urovnaly s odvoláním na jeho majetek (tři domy, hospoda) a hlavně jeho žena Anna Eufrosina část dluhů uhradila. Později se do svých domů vrací, ale ještě o šest let později se dozvídáme, že některé pokoje jsou ještě zapečetěny. Jan Antonín Sebenář zemřel roku 1773 ve věku 87 let - byl 60 let konšelem, 25 let primátorem a poštmistrem táborským a německo-brodským.

Pošta v Táboře byla typickým příkladem pošt na řádných poštovních spojích této doby. Byla založena pro účely panovníka. Byla většinou spravována německy mluvícím

obyvatelstvem a bylo jí uděleno dědičné privilegium. Zpočátku se pošta nacházela mimo městské hradby, ale za Sebenáře byla již pevnou součástí města.

Dragounův popis Sebenářova charakteru by odpovídal tomu, že dědiční poštmistři představovali velmi sebevědomou vrstvou obyvatelstva. Otázkou ale zůstává, bylo-li to díky poštmistrovskému řemeslu či dalším funkcím, které ve městě vykonávali a které naopak prestiž pošty zvyšovaly. Nebyla rovněž tato prestiž dána tím, že poštu využívalo jen omezené množství lidí?

### 3. 5. Listovní sběrný a sběrna v Karlových Varech

Ve stejné době, kdy dochází k udělování dědičných privilegií, se rovněž začínají rozšiřovat tzv. *listovní sběrný*.

Podstatou tzv. listovních sběren byl sběr dopisů a korespondence v místě, kde nebyla poštovní stanice. Vedení těchto sběren bylo zpočátku ponecháno na vůli poštmistřů, proto o nich nemáme mnoho zpráv. Pro poštmistry tato činnost představovala další zisk. Pověřenci nad správou listovních sběren (*Briefsammlungen*) byli většinou místní obchodníci. Poštmistři správčům těchto sběren platili menší roční odměnu a ti si ještě k tomu účtovali poplatků za doručení dopisu nad stanovené porto a to zpravidla jeden krejcar. Srovnáme-li nároky na vedení listovní sběrný a poštovní stanice, listovní sběrný vedl většinou místní obchodník a jeho povinností bylo shromažďovat korespondenci a jednou týdně ji dopravovat do poštovní stanice, kdežto pošt mistr měl mnohem více povinností a to starat se o svůj personál, dohlížet na správné fungování pošty, na včasné doručování dopisů a na dobrý stav koní.

Jednou z prvních listovních sběren můžeme nalézt v Karlových Varech. Tuto sběrný zavedl chebský pošt mistr, jehož posel v létě do Karlových Varů nosil listovní poštu dvakrát týdně a v zimě jednou týdně. Šlo o chebského správce Jana Michala Widmanna, který posílal od roku 1694 čtyřikrát týdně po vlastním poslu dopisy cizím lázeňským hostům do Karlových Varů a platil jednoho karlovarského radního, Ondřeje Konráda Unverdorbena, který je hostům roznášel. Na své náklady Widmann také 14. 10. 1697 zřídil poštovní stanici v Aši, napojenou na saský poštovní kurs, odkud zahraniční korespondence přicházela, a provozoval ji soukromě po té doby,

než na její vydržování začal dostávat od české komory peníze.  
70

Majitel sběrný dostával 20 zlatých ročně a posel jeden zlatý týdně. Roku 1729 povolil chebský pošt mistr majiteli sběrný vydržovat několik koní pro dopravu osob. Roku 1749 si majitel této sběrný začíná stěžovat, že má pouze 40 zlatých ročně a zbytek připadne chebskému poštu „sine cura et labore“ a domáhal se proto samostatnosti. Karlovy Vary v první polovině 18. století měly poštovní spojení s Prahou jen v době lázeňské sezóny a to přes Žebrovice - Holešovice - Libkovic a Bochov.<sup>71</sup> Ve městě převládala soukromá doprava a to nejspíš díky tomu, že šlo o lázeňské město. Na to si také stěžovali společnou peticí z roku 1752 pošt mistři na karlovarské trati v Lokti a Ostrově. Formané prý měli každý po dvou až třech krytých i polokrytých kočárech, měli v hospodách své jednatele, kteří jim opatřovali cestující a dělali tak skvělé obchody. Karlovarské poště škodili i saští poslové.

Návrh na zavedení poštovního vozu, diligence, byl na této karlovarské trati podán teprve roku 1790 a i saské poštovní stanice v Annabergu, Johann-Georgstadtu, Zwickau a Einbenstocku byly v polovině 18. století spojeny s Karlovými Vary pouze poselskými posly, mimo řádnou českou poštovní síť.

Od 30. let 19. století listovní sběrný začaly spadat pod přímý dozor poštovní správy a některé z nich se staly samostatnými poštovními stanicemi. Státní listovní sběrný máme doloženy v zachovalých úředních spisech z 18. století na těchto místech: roku 1750 v Počátkách, roku 1753 v Příbrami a Pelhřimově, roku 1754 v Sušici, Písku, Ledči, Českém Krumlově, Klatovech a Kutné Hoře, roku 1787 v Prachaticích a Netolicích,

---

<sup>70</sup> Čtvrtník Pavel, Tošnerová, Patricie, Galuška Jiří: Počátky poštovníctví v Čechách, Moravě a Slezsku. nepublikovaná práce

<sup>71</sup> Roubík, František: Poštovní doprava v Čechách v letech 1527 - 1850. PM, fond Historie poštovníctví, sign. HP I/11, př. č. 8/1953, rukopis, str. 110.



roku 1788 Rožmitále, Janovicích, Blovicích a roku 1793  
v Blatné.<sup>72</sup>

---

<sup>72</sup> Roubík, František: Poštovní doprava v Čechách v letech 1527 - 1850. PM, fond Historie poštovníctví, sign. HP I/11, př. č. 8/1953, rukopis, str. 78.

## Pošta jako služba veřejnosti?

Na stránkách této práce jsem se snažila ukázat správu poštovníctví v druhé polovině 18. století a její vliv pro vznik moderní pošty. Tato doba představovala zásadní obrat ve fungování poštovních služeb oproti předešlým stoletím. Správy pošt se ujímá stát. Dochází k výstavbě nových zpevněných silnic, rozšiřuje se hustota poštovní sítě, zavádějí se pravidelné linky dostavníky na hlavních tratích, nové listovní služby jako přeprava a pojištění cenných zásilek, mění se personální politika a začíná se hlavně řešit právní vztah mezi státem a poštmiistry.

Jsou toto ale projevy obratu směrem k veřejné službě? Nárůst využívání pošty je spojen s omezováním soukromých posílů a formánů, čímž se státu otevírá cesta k získání monopolu na vykonávání listovních a dopravních služeb. Tento příklad ukazuje, že nárůst uživatelů „státní“ pošty automaticky neznamenal to, že stát začal obsluhovat širší veřejnost. Rovněž zavádění dostavníků by se dalo zpočátku vysvětlit jako snahu oddělit osobní a listovní přepravu, aby nedocházelo ke zdržování stání pošty. Důkazem by mohlo být rovněž to, že rozvoj cestování nastává až v první třetině 19. století. Hlavním cílem státu bylo poštu spravovat tak, aby přestala být ztrátová a stala se jejím z odvětví, které bude přispívat do státní pokladny.

Rozvoj poštovní sítě byl nejednotný, poštovní stanice se o sebe dosti lišily a to hlavně v tom, že některé vznikají již v 16. století jako součást řádných poštovních spojů a jiné až mnohem později napojením na tyto staré spoje. Nevznikají za stejné situace a ani ze stejných potřeb. Pošta v Karlových

Varech například na rozdíl od pošty v Táboře nebyla na žádné z hlavních tratí a poštovní stanici předcházela na tomto místě listovní sběrna. Poštovní stanici se stává teprve ve 30. letech 19. století, kdy se velká část z listovních sběrů začíná přeměňovat na poštovní úřady.

Některé stanice neexistovaly natrvalo zcela samozřejmě po svém založení. O osudu poštovních stanic rozhodovala poloha a později obchodní a společenský význam daného města, kde se poštovní stanice nacházela. Zaměříme-li se na poštu v Táboře, vznikla díky panovníkovým potřebám propojit Prahu s Vídní, kdežto o poště v Karlových Varech rozhodoval spíše společenský zájem, neboť toto lázeňské město bylo především v letních měsících kulturně společenským centrem, kde se setkávalo mnoho významných a slavných osobností. Ke zřízení poštovní služby došlo hlavně díky poptávce po soukromé korespondenci a osobní dopravě. Troufám si tvrdit, že za vznikem listovních sběrů stály zájmy veřejnosti a nikoliv zájmy státu. Stát se o listovní sběrně začíná zajímat až od 50. let 18. století a to právě v souvislosti s myšlenkou poštovní služby rozšířit.

Významný rys poštovníctví, tak typický pro toto období, představovali dědiční poštovníci, kteří spravovali poštovní stanice jakožto vlastníci poštovního privilegia a byli tak více zainteresováni na dobrém chodu pošty. Poštovníci byli pevně svázáni s místem svého působení. Zpočátku zastávali kromě vedení pošty ve městě další veřejné funkce jako písaři, konšelé, primátoři. Dědiční poštovníci byli bezpochyby pozitivním přínosem pro jednotlivé poštovní stanice, hlavně po recesu s Paary, kdy bylo zapotřebí udržet fungování dosavadních poštovních spojů, nicméně dědičným poštovním šlo především o svůj vlastní zisk, proto se později stali velkou

brzdou dalšího rozvoje a rozšiřování poštovní sítě. Důvodem by molo být rovněž nárůst požadavků státu na správu jednotlivých poštovních stanic a administrativní schopnosti. Na počátku 19. století se ukazují být překážkou jednotného vedení poštovníctví a nutně tak dochází k jejich vykupování. Primárně nešlo o samotný výkup, ale o úpravu právních vztahů mezi poštmistry a státem, kteří již od té doby přestali být svými pány, ale museli se začít řídit státním nařízením. Po dědičných poštmistrech nastupují státní úředníci, neboli erár, či poštmistři na smlouvu.

Při bližším zkoumání poštovní stanice v Táboře je zajímavé, že u Jana Antonína Sebenáře se dozvídáme o jeho funkcích, které v městě zastával, ale poštmistrovské řemeslo je zmiňováno jen okrajově. Měl především personál, který se o chod pošty staral. Monopol státu na poštovníctví se nejvíce projevuje v době, kdy poštovní personál z větší části ovládl erár a poštmistři jsou tak více spojeni s poštovní službou a méně již s chodem města a dalšími funkcemi v něm. Oddělení poštovního řemesla od dalších funkcí ve městě by právě potvrzoval nárůst administrativních povinností a větší užívání pošty. V Táboře došlo k nástupu eráru, neboli státních úředníků, roku 1889.

Postavení poštmistřů doznalo velkých změn: zpočátku nebyli místním obyvatelstvem přijímáni a vpouštění do bran měst, až nakonec se stali spolu s poštovní stanicí nedílnou součástí místního obyvatelstva a významnými členy měst a obcí.

Během této práce jsem narazila na mnoho dalších otázek a nápadů, jak by se dále dalo téma poštovníctví zkoumat. Jednou z možných cest je srovnání dvou podobných poštovních stanic na stejné či jiné poštovní trati. Rovněž by bylo zajímavé

srovnání se zahraniční správou pošt. Za nejzásadnější považuji zařadit dějiny poštovníctví do obecných dějin.

## **Resumé**

I decided to write about history of post in Bohemia in 18. century to show it's importance for further modern postal services that we know to the present time. This century is full of new facilities, which help to the modern progress. What is specially important is inovation of travelling by post-coaches, new personal policy, reform of correspondence and parcel post.

The first half of this work consists of the origins of czech post organized connection and basic information about first administrators of this service and their competitors. Another half consist of changes in the second half of 18. century and new role of the state, which the post service take from hands of counts Paar. To show the main differences functioning I analized the post office in Tabor and tried to compare it with the rest of czech territory.

## **Dvorští, pražští a táborští poštmistři**

*Nejvyšší dvorští poštmistři v 18. století*

**Jan Adam hrabě Paar** (1680-1737)

**Jan Leopold hrabě Paar** (1693-1741)

**Václav Jan Josef kníže Paar** (1719-1792)

**Jan Karel kníže Paar** (1772-1881)

Hlavní poštmistři v Praze

**Jan Kašpar z Icking** ze šlechtického rodu z Kolína nad Rýnem, od roku 1696.

**Jan Petr Nell z Nellenberku** (1710-1743), předtím sekretář generálního poštovního úřadu ve Vídni, poté polní pošt mistr v říši a Nizozemí. Dovedný kartograf.

**Jan Josef Eggerdes**, úředník generálního poštovního úřadu ve Vídni, pražský pošt mistr od 1744-1774).

Správcové poštovní stanice v Táboře 18. století

**Urban Benetka do roku 1680**

**Jan Jindřich Tobiáš** (1680-1691), zemřel roku 1704

**Mates Angermayer ze Stremberka** roku 1691

**Karel Josef Tobiáš** (1735-1743)

**Jan Antonín Sebenář** (1749-1773)

**Kateřina Sebenářová z Herrenfeldu** (1773-1776)

**Josef Čížovský** (1776-1786), poté poštu přebírá vdova Barbora a předává synovi.

**Prokop Čížovský** (1787-1790)

**vdova Barbora Čížovská**

**administrátor Konárek** (1792-94, lékárník)

**Josef Čížovský** (1794-96)

**Jan Čížovský** (1796-1834)

Pošta se v rukou Čížovských dědičů nacházela do roku 1840, poté ji koupil

**František Pettrich** (1840-1869).

Poté koupí vdovy po Františku Pettrichovi pošta přešla na

**Františka Suchého** (1869-1878).

**Hugo Wranitzký** (1878-1889) Roku 1889 ji podstupuje eráru a vyhrazuje si místo oficiála. V této hodnosti poštu spravoval až do roku 1892. O té doby poštu vede

**Alois Slavík**, od roku 1900 c. k. vrchní poštovní správce.



## Literatura a prameny

Bernard, P. P., Joseph II., New York 1952.

Beránek, Karel, Špiritová Alexandra: Soupis pramenů k dějinám pošt ve Státním ústředním archivu v Praze 1527-1918. Sborník poštovní historie jižních Čech. Písek 1972. str. 123 - 156.

Čtvrtník, Pavel: Cesta pošty dějinami. Praha 1977.

Čtvrtník, Pavel: Historie světového poštovníctví, Pošta PNS, roč. 1976 č.3-10

Čtvrtník, Pavel: Vozy a kočáry v dějinách poštovníctví, Sborník poštovního muzea 1981, Praha 1981.

Čtvrtník, Pavel: Dědičné pošty a poštmistři, Sborník poštovního muzea 1982, Praha 1982. str. 135 - 152. str. 1-328.

Čtvrtník Pavel, Tošnerová, Patricie, Galuška Jiří: Počátky poštovníctví v Čechách, Moravě a Slezsku, nepublikovaná práce.

Dragoun, Václav: Pozůstalost Václava Dragouna, Výpisky k dějinám poštovní správy v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, složka Tábor.

Hájek, Jan-Krieger, Miloslav: Merkantilismus a vývoj poštovní organizace v Čechách. Sborník Poštovního muzea 1987, Praha 1988.

Hánl, Jiří: Poštovní regál a státní správa, Sborník Poštovního muzea 1988, Praha 1988.

Hlavačka, Milan: Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce. Praha 1990.

Hlavačka, Milan: Cestování v éře dostavníku. Praha 1996

Lustig, A.: Z historie vozu a poštovní dopravy osob. Československá pošta, telegraf a telefon XVI, č. 5-6. Praha, Československá Poštovní Unie 1934, s.99-101 a 115-119.

Lustig, A.: Dějiny poštovníctví, rukopis, PM Praha.

Martínek, Miloslav: Geneze dějin poštovníctví v české historické vědě, Sborník poštovní historie jižních Čech. Písek 1972, str. 113 - 122.

Pešák, V.: Dějiny královské české komory od roku 1527, SAMV III: 1930.

Polišenský, Miroslav: Rodina Parrů v poštovníctví našich zemí. Katalog specializovaných oborů. Kutná Hora 1972.

Polišenský, Miroslav: Poštovní spoje a poštovní stanice v českých zemích v letech 1526 - 1620. Sborník Poštovního muzea 1982. Praha 1982, str. 113 - 134.

Roubík, František: K vývoji poštovníctví v Čechách v 16. - 18. století., Sborník Archivu ministerstva vnitra, sv. X, Praha 1937, str. 165- 305.

Roubík, František: K vývoji poštovní dopravy v jižních Čechách do poloviny 19. století. Sborník poštovní historie jižních Čech, Písek 1972, str. 5 - 56.

Roubík, František: Mapy silnic v Čechách. In: Z vývoje české technické tvorby. Sborník vydaný k 75. výročí založení Spolku českých inženýrů v Praze 1940, s. 233 - 237.

Roubík, František: Poštovní doprava v Čechách v letech 1527 - 1850. PM, fond Historie poštovníctví, sign. HP I/11, př.č. 8/1953, rukopis.

Roubík, František: Silnice v Čechách a jejich vývoj. Praha, Společnost přátel starožitností 1938.

Roubík, František: Od nosítek k trolejbusu. Přehled vývoje veřejné dopravy v Praze. Orbis 1956.

Špiritová, Alexandra: Písemné prameny k dějinám poštovníctví. Sborník poštovního muzea 1981. Praha 1981, str. 146 - 170.

Thier, Karel: Staré domy a rodiny tábořské, Tábor 1920.

Záběhlický, Václav: Dějiny pošty, telegrafu a telefonu v československých zemích od nejstarších dob až do převratu, Praha 1928.

Poštovní kurýr: Taxisové a Parrové v dějinách poštovníctví, Praha 2001.

Patent Marie Terezie z 16. 12. 1748, Marie Terezie vydává v království českém zákaz doručování pošty jiným poslům než c. k. poštovním, Vídeň.



Poštovní úřad a poštovní kurýr roku 1713, Německo.



Poštovní přepážka v Lipsku v 17. století



Vpravo norimberský posel z 18. století

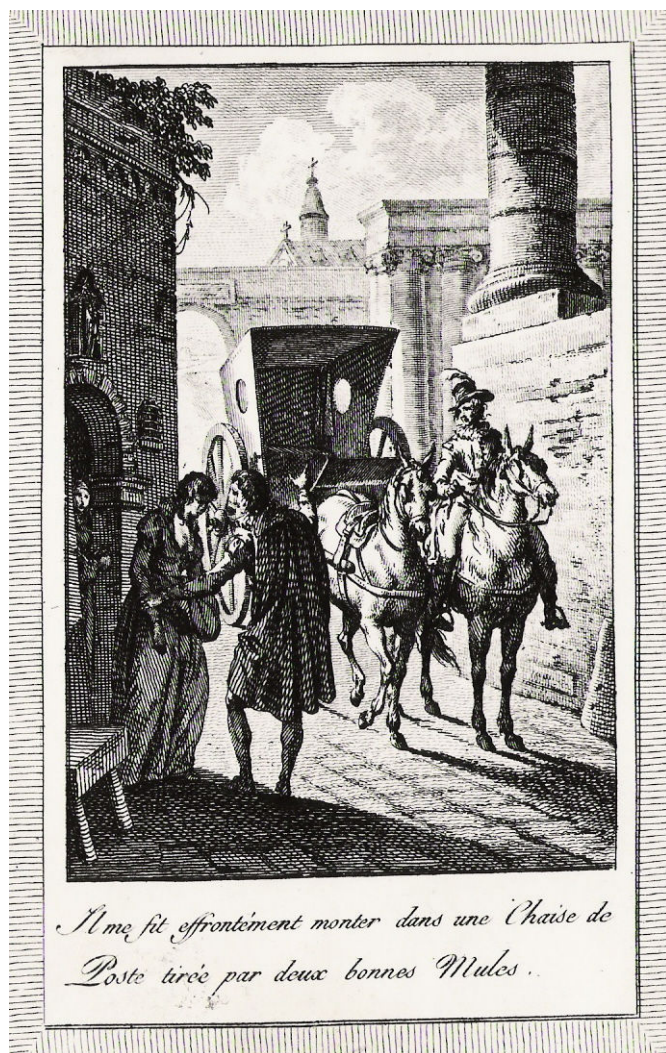
| Vlevo poatilión z knihy *Abbildungen des gemeinen Volkes zu Wien*, Jakob Adam, cca 1770-1780.



Rakouský jízdní posel z roku 1776



Poštovní diligence rok 1761



*Il me fit affrontément monter dans une Chaise de  
Poste tirée par deux bonnes Mules .*

Poštovní francouzský vůz z roku 1640





Jan Antonín Sebenář, dědičný poštmistr a primátor v Táboře.  
Zemřel roku 1773.

Pošta se podle popisu nachází v horní levé části na cestě do Tábora. Je označena písmenem P, je jakoby rozbořená, černá. Obraz zachycuje stav v roce 1621, když byl Tábor obléhán císařským vojskem pod generálem Marradasem, protože se zde nacházela jedna z posledních bašt českých stavů.

Signatura obrazu: Hollar Václav, mědirytový lept po roce 1630,

Husitské muzeum > Tábor, Sběrka obrazy a plastiky, sign. OP - 1562,

340mm x 440mm.



