

Univerzita Karlova v Praze
Přírodovědecká fakulta
katedra sociální geografie a regionálního rozvoje

Miroslav Mareš

**Historicko-geografické příkladové studie o rozvoji oblasti a
sídel při komunikaci Praha – Brandýs nad Labem–Stará
Boleslav**

**(Historical and geographical case studies on the development
of the area and sites with road Prague - Brandýs nad Labem-
Stará Boleslav)**

Diplomová práce

Praha 2010

Vedoucí diplomové práce: RNDr. Miroslav Marada, Ph.D.

Prohlašuji, že svoji diplomovou práci jsem vypracoval samostatně pouze s použitím pramenů a literatury uvedených v seznamu citované literatury.

10. srpna 2010

Miroslav Mareš

Děkuji vedoucímu diplomové práce RNDr. Miroslavu Maradovi, Ph.D. za cenné rady, připomínky a metodické vedení práce.

OBSAH:

ABSTRAKT	5
SEZNAM MAP, TABULEK, GRAFŮ, OBRÁZKŮ A ZKRATEK	7
1. ÚVOD	8
2. METODICKÉ POZNÁMKY	13
2.1. Práce s prameny	13
2.2. Vymezení sledovaných období	13
3. PŘÍKLADOVÁ STUDIE Z PŘEDINDUSTRIÁLNÍHO OBDOBÍ – HISTORICKÁ SILNICE JAKO PŘÍLEŽITOST K LOKALIZACI EKONOMICKÝCH AKTIVIT	15
3.1. Zájezdňní hostince	15
3.2. Velkoobchody se zemědělskou produkcí	19
4. PŘÍKLADOVÁ STUDIE Z INDUSTRIÁLNÍHO OBDOBÍ – LOKÁLNÍ DETERMINANTY PRO ROZVOJ PRŮMYSLU	22
4.1. Potravinářský průmysl	22
4.2. Strojírenský průmysl	25
4.3. Cihlářský průmysl	25
4.4. Vliv absence železnice na rozvoj průmyslu	27
5. PŘÍKLADOVÁ STUDIE ZE SOUČASNOSTI – SUBURBANIZAČNÍ TENDENCE V OBCÍCH	30
5.1. Suburbanizační tendence MČ Praha-Prosek, Praha-Kbely a Praha-Vinoř	31
5.2. Suburbanizační tendence obcí Podolanka, Jenštejn a Dřevčice	33
5.3. Suburbanizační tendence v souměstí Brandýs nad Labem-Stará Boleslav	36
5.4. Shrnutí suburbanizačních tendencí obcí	37
6. ZÁVĚR	39
7. LITERATURA A PRAMENY	40
7.1. Tištěná literatura	40
7.2. Ostatní tištěné prameny	43
7.3. Ústní prameny	44
7.4. Internetové zdroje	45
8. PŘÍLOHY	46

ABSTRAKT - Práce si klade za cíl posoudit historickou cestu jako na významný faktor, který v různých obdobích lokalizuje ve svém bezprostředním okolí určité aktivity socioekonomického charakteru, a popsat, jak se tyto aktivity ve vazbě na dobové okolnosti a místní geografické podmínky modifikují či mění. Tedy jakým způsobem tato cesta v předindustriálním období, v období průmyslové revoluce a též v době transformační a současné ovlivnila území, nejbližší okolní krajinu, přes kterou spojuje dvě významná sídla.

V předindustriálním období byla pozornost věnována dobovým podmínkám a možnostem výskytu zájezdních hostinců a velkoobchodů se zemědělskou produkcí, pro období průmyslové revoluce byla vzhledem k příznivým fyzicko-geografickým podmínkám předpokládána lokalizace potravinářských průmyslových podniků a v kapitole ze současnosti bylo snahou přiblížit suburbanizační procesy ve sledovaných obcích. V práci byly porovnávány dostupné informace získané z citovaných pramenů a rozhovorů, s cílem vytvořit ucelený obraz o sledovaném jevu v daném období a formulovat závěr k předložené hypotéze.

klíčová slova – socioekonomické aktivity, geografické podmínky, cesta, dopravní komunikace, suburbanizace

ABSTRACT - The goal of this study is to have a look on the historic path as an important factor, which locating socioeconomic nature of certain activities at different times in the neighborhood, and see how these activities modify or change in terms of contemporary circumstances and local geography. Thus, how this path affected areas near the surrounding landscape, which brings together over two sites in the pre-industrial period, during the industrial revolution and also at the time of transformation - the present time.

In each of the three chapters, an attention devoted within a defined period of specific activity. In pre-industrial period, special attention was devoted to the contemporary conditions and capabilities of inns and wholesalers of agricultural output, for the period of the industrial revolution a location of the food industry was anticipated and in the chapter of the present time the aim was to bring urban sprawl in terms of monitored communities. During the task all available information obtained from the cited sources and interviews to create a comprehensive picture of the phenomenon

observed in a given period and formulate a conclusion on the proposed hypothesis were compared.

Key words - socio-economic activity, geographical conditions, path, transport communications, suburbanization

SEZNAM MAP, TABULEK, GRAFŮ, OBRÁZKŮ A ZKRATEK

Mapa č. 1: Poutní cesta Praha – Brandýs nad Labem-Stará Boleslav	12
Mapa č. 2: Obec Podolanka	18
Tabulka č. 1: Vývoj počtu obyvatel ve sledovaných obcích v letech 1869 – 1930	23
Tabulka č. 2: Vývoj počtu domů ve sledovaných obcích v letech 1869 – 1930	23
Graf č. 1: Vývoj počtu obyvatel obcí Vinoř, Podolanka, Jenštejn a Dřevčice	31
Graf č. 2: Vývoj počtu domů obcí Vinoř, Podolanka, Jenštejn a Dřevčice	31
Obrázek č. 1: Plánované etapy projektu Nový Jenštejn	35
Obrázek č. 2: Zájezdni hostinec v Podolance, současný stav	47
Obrázek č. 3: Zájezdni hostinec na pražském Proseku, současný stav	47

BSS - Brandýské Strojírny a Slévárny

ČEPRO a.s. – České produktovody a ropovody, akciová společnost

ČSAV – Československá akademie věd

ČSÚ – Český statistický úřad

ČÚZK - Český úřad zeměměřický a katastrální

ČZU – České zemědělská univerzita v Praze

FF MU – Filozofická fakulta Masarykovy univerzity v Brně

MČ – Městská část

MZe ČR – Ministerstvo zemědělství České republiky

n.p. – národní podnik

OKEČ - Odvětvová klasifikace ekonomických činností používaná ČSÚ

SLDB – Sčítání lidu, domů a bytů

SRP - Strategický rozvojový plán

1. ÚVOD

Jak již název práce napovídá, pohybujeme se na půdě historické geografie, pomezí vědy. Tato je podle Semotánové samostatná mezioborová hraniční disciplína, studující stav, vývoj a proměny přírodního a geografického prostředí v minulosti, příčiny, které tyto proměny způsobily, jejich následky a zákonitosti. Rekonstruuje dnes již zaniklou krajinu – prostor, zmizelý v čase – z hlediska vzájemného vztahu člověka a přírody ve smyslu oboustranného působení i samotných, nezávislých vlivů přírodních (o dalším dělení směrů historické geografie více Semotánová 1995). Ve spojitosti s oblastí, kterou cesta spojující dvě v historickém kontextu významná sídla prochází, se jako nejbližší z disciplín historické geografie nabízí historická geografie obyvatelstva, s předmětem zájmu o vývoj a proměny sídelní struktury – zakládání vsí, měst, proces urbanizace – otázky názvosloví, vývoj počtu obyvatel, sociální a profesní skladba, migrace ve vztahu k příslušnému geografickému prostředí a historická geografie hospodářství, zabývající se o vztah prostředí a hospodářské činnosti (Semotánová 1995).

Vývoj stezek a cest je neodmyslitelně spjat s krajinou, kterou procházejí a zanechávají v ní svou stopu.¹ Historické stezky se od svého prvopočátku soustřeďovaly k říční síti, pravěké stezky jsou základem k starověkým cestám, historickým cestám silnicím a ke komunikacím dnešní doby (Květ 2003, s. 7). S lokalizací k říční síti souvisí lepší orientace v terénu a lepší průchodnost krajinou (Květ 2003, s. 13). V síti cest se odráží dobová situace v dané krajině. Hustší síť cest se vytváří až od neolitu, kdy jsou již sídla stálá (střediska ochrany, obchodu), prohlubovalo se osidlování krajiny o cesty, rostla přeprava potravin, surovin, polotovarů, produktů a informací (Květ 2003, s. 14 – 16). S neolitickou revolucí se krajina z přírodní mění na zemědělskou, v průběhu 11. – 13. století došlo k osídlení krajiny do dnešního rozsahu osídlení – zemědělská krajina přechází na kulturní (Květ 2003, s. 63 – 65).

Krajina, kterou cesta ve svých dobových trasách procházela a prochází, lze charakterizovat díky výborným klimatickým a vegetačním podmínkám jako jednu z nejdéle osídlených oblastí Čech. Archeologické nálezy dokládají v této oblasti

¹ Užívání označení „cesta“ a „stezka“ má v této práci synonymní význam a neoznačuje kvalitu či úpravu komunikace.

neolitické osídlení staré 7 000 let (Ložek 2003, s. 81). Vegetační období duben – září a průměrné teploty přes 14°C (Ložek 2003, s. 49) spolu s kvalitní černozemí dávají nejvhodnější podmínky pro obilnářství (Ložek 2003, s. 34) a trvalost osídlení je tomu dokladem.

Jak bylo výše uvedeno, stezky se od počátků držely vodních toků. V případě cesty spojující Prahu a Starou Boleslav je známo, že možná již pravěká trasa vedla pravděpodobně podle toku Vinořského potoka, resp. od místa na území dnešní Prahy vedla také kolem vodního toku, podél Rokytky od jejího ústí do Vltavy v dnešní pražské Libni přes Vysočany a po překonání výškového rozdílu v oblasti pražského Proseka směřovala k prameni Vinořského potoka u Kbel. Přes dnešní Vinoř, Podolanka a Dřevčice pokračovala k brodu v oblasti Brandýsa nad Labem, jehož přesnou polohu nelze dnes určit. Také o místě výstupu z brodu ve Staré Boleslavi se dá usuzovat jen přibližně. O užívání této cesty svědčí mnohé archeologické nálezy z doby neolitu, doby bronzové, železné i ze středověku (Květ 2003, s. 126 – 128). V místě brodu přes řeku Labe vznikla, ostatně jako i na jiných stejně situovaných místech, křižovatka cest (Choc 1965, s. 27). S rozvojem osídlení a vznikem hradske soustavy vznikl při brodu opevněný opěrný bod počínajícího přemyslovského státu (Třeštík 1997, s. 352 – 353). Rozvoj hradiště a přilehlého městečka v období 10. – 1. poloviny 14. století (Boháčová, Frolík, Špaček 1994) přidal spolu s dějinnými událostmi smrti knížete Václava místu i cestě na významu.

Cesta nesla v průběhu středověku a novověku mnoho jmen, pojmenování. Vzhledem k blízkosti Prahy, východiska i křižovatky dálkových cest, se o úseku cesty Praha – Stará Boleslav hovoří v literatuře jako o součástech těchto dálkových tras:

- Žitavská; s pokračováním ve směru Mladá Boleslav, Kuřivody, Mimoň, Německé Jablonné, Petrovice – Žitava (Roubík 1938, s. 31; podrobněji Vávra 1974, s. 38)
- Polská stezka, též Náchodská; s pokračováním po levém břehu Labe ve východním směru Sadská, Libice, Chlumeč n. Cidlinou, Hradec Králové, Jaroměř, Náchod – Kladsko (Květ 1997, s. 19)

Ve spojitosti se svatováclavskou tradicí a mariánským kultem je tato cesta zmiňována jako:

- Boleslavská stezka (Květ 1997, s. 19); též zvaná Svatováclavská (Kuranda 2009). Její trasu přibližuje mapa č. 1.
- Svatá cesta; poutní cesta do Staré Boleslavi s dodnes částečně dochovanými výklenkovými kaplemi (Kuranda 2009).

Průběh cesty krajinou se v době středověku měnil jen minimálně (Choc 1965, s. 31), k výrazným změnám nedošlo ani od zahájení výstavby státních silnic z poloviny 18. století (Roubík 1938, s. 3).

Ve výše uvedeném byl stručně nastíněn vývoj cesty, stezky spojující dvě sídla v průběhu věků. Tímto historickým náhledem se nám dostává obrazu cesty – spojnice dvou míst.

Tato práce však nemá za cíl podat důkladný popis trasy či její místopis, neboť to již v kontextu výše citované literatury učinili velmi podrobně autoři jiní. Práce si za cíl klade podívat se na cestu jako na prvek, pojítka - významný faktor, který v různých obdobích lokalizuje ve svém bezprostředním okolí určité aktivity socioekonomického charakteru, a podívat se, jak se tyto aktivity ve vazbě na dobové okolnosti a místní geografické podmínky modifikují či mění.

Práce ve vybraných obcích ležících při dopravní komunikaci využívané již od středověku sleduje projevy aktivit socioekonomické sféry v různých časových obdobích a zjištěné skutečnosti shrnuje. S ohledem na širokou škálu lidských činností a na zvolený přístup k jejich sledování se práce zaměřila toliko na vybrané aktivity, o kterých se lze domnívat, že pro ně v oblasti existovaly vhodné podmínky.

Každá ze tří příkladových studií se věnuje konkrétní aktivitě v daném dějinném rozsahu. Vymezení sledovaných období je uvedeno v metodické části práce.

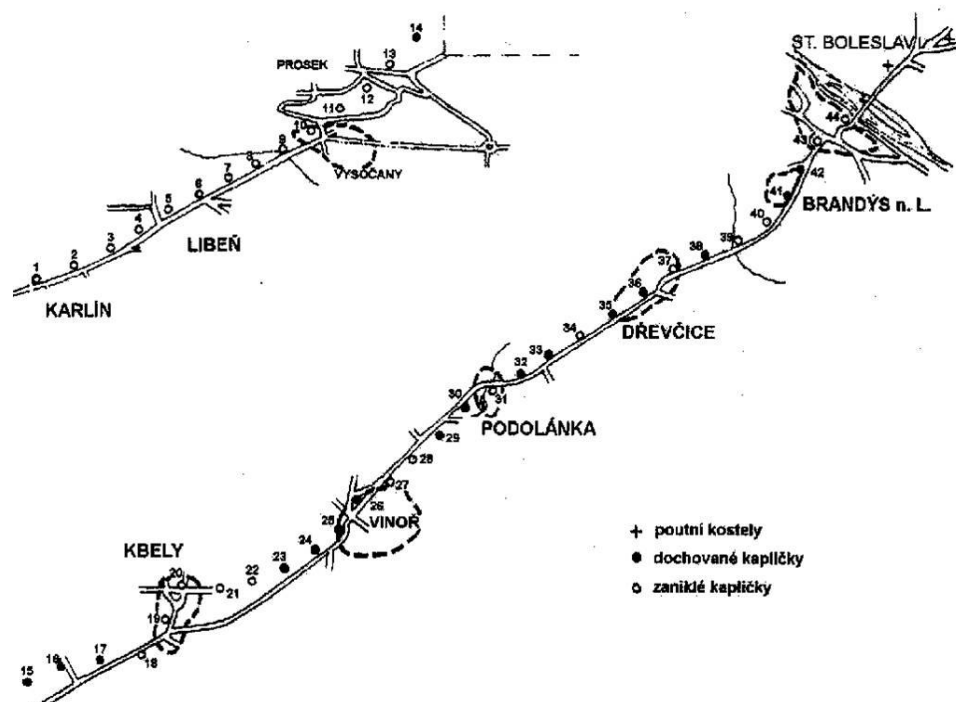
V první příkladové studii, časově sledující předindustriální období, je pozornost upřena na příležitosti ke vzniku zájezdních hostinců a velkoobchodů s místní zemědělskou produkcí s ohlednutím k dopravnímu provozu při frekventované dopravní spojnici dvou větších sídel.

Druhá příkladová studie, v pohledu do industriální éry, hledá vztah mezi dobrou dopravní dostupností, agrárním zaměřením sledované oblasti a vysokou bonitou půdy jako k předpokladu vzniku průmyslových podniků, zejména potravinářského charakteru.

Třetí příkladová studie, věnovaná současnosti, se snaží v jednotlivých obcích popsat a porovnat suburbanizační projevy v kontextu místních podmínek.

Tedy jakým způsobem tato cesta v předindustriálním období, v období průmyslové revoluce a též v době transformační - současné ovlivnila území, nejbližší okolní krajinu, přes kterou spojuje dvě sídla.

Mapa č. 1: Poutní cesta Praha – Brandýs nad Labem-Stará Boleslav



Zdroj: Květ 1997, s. 47

2. METODICKÉ POZNÁMKY

2.1. PRÁCE S PRAMENY

Ve své práci se opírám o podklady tištěného původu, jakými jsou publikace dostupné ve veřejných knihovnách a studovnách (monografie, časopisy, statistiky, apod.). Použitými prameny dále jsou aktuálně platné územní plány sledovaných obcí a městských částí, přístupné na obecních úřadech. Potřebné údaje dále poskytl ČSÚ se sídlem v Praze. Dalším důležitým pramenem pro sběr dat a informací byly obecní kroniky městské části Praha–Kbely, Praha–Vinoř, obcí Jenštejn, Podolanka a Dřevčice. Velké poděkování tak patří pracovníkům místní knihovny MČ Praha–Kbely, vinořskému kronikáři panu Františkovi Filipovi, jenštejskému kronikáři panu Václavovi Kovandovi, paní místostarostce obce Podolanka Květoslavě Šimůnkové a panu starostovi obce Dřevčice Jiřímu Kolářovi. Vedle možnosti zpřístupnění a studia kronik mi poskytl během rozhovorů další informace a upřesnění faktů. Informace z těchto rozhovorů v textu též uvádím. Všechny ostatní prameny, včetně internetových stránek, jsou v seznamu použitých pramenů.

Při práci jsem porovnával dostupné informace získané z citovaných pramenů a rozhovorů, s cílem vytvořit ucelený obraz o sledovaném jevu v daném období a formulovat závěr k předložené hypotéze.

2.2. VYMEZENÍ SLEDOVANÝCH OBDOBÍ

V práci se pohybuji ve třech obdobích českých dějin, která níže vymezuji. Předem podotýkám, že datová hranice mezi předindustriálním a industriálním a mezi industriálním a následujícím nejsou striktní, neboť sledované jevy mají jistou míru setrvačnosti ve svém lokálním trvání.

Předindustriálním obdobím je v této práci míněno období od počátku formování českého státu v průběhu 9. století do období první poloviny 19. století. V socioekonomickém kontextu se jedná o éru před nástupem průmyslové revoluce do

českých zemí. Ten autoři - např. (Purš 1960, cit. v Hlavačka 1990, s. 17) či (Dudek 1973), nověji (Jakubec 2006) - obecně kladou do první poloviny 19. století. Pro nutnost argumentace je v několika pasážích obsaženo i období do konce 19. století.

Industriální období zahrnuje časový úsek od přelomu první a druhé poloviny 19. století do přibližně poloviny 20. století. Pro uvedení do hospodářského kontextu je nutno uvést následující obecně uznávaná fakta. V průběhu tohoto období v českých zemích došlo k rozvoji strojové výroby v nejrůznějších odvětvích, od textilního přes potravinářský ke strojírenskému průmyslu, s vrcholem rozvoje na konci 19. století, výstavbě železniční sítě, rozvoji kapitálu, demografickému růstu a dalším procesům (Bělina 1992, s. 123 – 128). Následně české prostředí prošlo oživením průmyslové výroby po první světové válce, hospodářské krizi 30. let 20. století a sledované období uzavírají hospodářské změny spojené se změnou politického systému po roce 1948 (Bělina 1992, s. 180 – 181 a 271 – 272).

Transformační období zaujímá éru od významného historického mezníku moderních českých dějin - listopadu 1989 - do současnosti. Toto období je specifické rozsáhlými změnami politického, hospodářského, kulturního a myšlenkového charakteru, které jsou vzájemně provázány a projevují se do současnosti.

3. PŘÍKLADOVÁ STUDIE Z PŘEDINDUSTRIÁLNÍHO OBDOBÍ – HISTORICKÁ SILNICE JAKO PŘÍLEŽITOST K LOKALIZACI EKONOMICKÝCH AKTIVIT

Jak bylo v úvodní části uvedeno, cesta procházela oblastí osídlenou již od nepaměti. Představovala významnou spojnicí správního centra, přemyslovského hradiště ve Staré Boleslavi, při brodu přes řeku Labe a centrem rodícího se státu v Praze. Zároveň byla jejich vzájemným nejkratším pěším či jízdám spojením (Květ 2003, s. 126 - 128). Můžeme se domnívat, že rozvoj hradiště a přilehlého městečka v období 10. – 1. poloviny 14. století (Boháčová, Frolík, Špaček 1994), spolu s církevními poutěmi, o nichž je zmínka již z přelomu 11. a 12. století (Květ 1999, s. 3 - 12), představovaly zásadní faktor pro lokalizaci a koncentraci rozličných výrobních a obchodních aktivit. A to zejména v areálu sídel.

Lze oprávněně předpokládat, že i při této komunikaci vznikaly v souvislosti s dopravním provozem podobné aktivity, a to zejména zájezdní hostince a velkoobchody s místní zemědělskou produkcí.

3.1. ZÁJEZDNÍ HOSTINCE

Zájezdní hostince, též zvané obchodní, vznikaly ve městech, na tržištích nebo větších místech a byly určeny pro stálou klientelu. Na dopravních křižovatkách mohly žít jen z lidí procházejících (Ohler 2003, s. 147).

Existují orientační hodnoty rychlosti cestování (Ohler 2003, s. 159). Pro prostředí pevninských cest jsou nejdůležitější tato čísla:

- Chodec: 4 – 6 km/h, denní výkon 25 – 40 km
- Kůň v cvalu: 20 – 25 km/h
- „průměrný cestující“, nespěchající, s doprovodem a zavazadly (např. kupci): denní výkon 30 – 45 km
- Zdatný normální, spěchající jezdec: denní výkon 50 – 60 km

Podobná čísla uvádí i další literatura, když se takřka shoduje: povoz urazil v rovině 30 – 50 km za den (Hoffmann 1992, s. 198), chodec 4 – 5 km/h (Hoffmann 1992, s. 363). Porovnáním těchto čísel se vzdáleností obou sídel dojdeme k závěru, že cestující jak ve středověku, tak i novověku, potřeboval na cestu maximálně necelý den. Přitom nelze pominout, že z bezpečnostních důvodů se cestovalo jen za denního světla (Hoffmann 1992, s. 363), navíc nejen pražské brány se na noc zavíraly (Obvodní národní výbor Praha 9 1969, s. 11). Tomu musela odpovídat i frekvence zastávek k oddechu, zaopatření občerstvení cestujícího i tažných zvířat. Odpočinková místa musela být u cest rozmístěna v pravidelných vzdálenostech.

V oblasti dnešního Proseka nad údolím Rokytky stála již na přelomu 10. a 11. století osada na křižovatce zemské obchodní cesty a pěší stezkou. Svou polohou v těžko průchodném terénu – od nutnosti prosekávání cesty je odvozováno jméno osady - byla posledním odpočinkovým místem za Prahou (Kuranda 1969, s. 2). Literatura zmiňuje (Kuranda 1969, s. 3), že vpád švédských vojsk roku 1648 přežila hospoda. Od roku 1770 dostalo všech 10 stavení stojících v obci čísla popisná. Číslem No. 2 byla označena zájezdni hospoda, dnes restaurace „U Brabců“, jejíž současná budova byla vystavěna po požáru roku 1837 (Kuranda 1999, s. 28). Není ovšem jasné pojítka mezi hospodou přeživší švédský vpád a dodnes stojící budovou. Avšak s ohledem na její blízkost ke kostelu a k dopravní komunikaci se lze domnívat, že se jedná o totožný objekt.

Obec Kbely byla od svého počátku – první zmínka 1130 – zaměřena na zemědělskou činnost. Před třicetiletou válkou byla v porovnání se sousedním Prosekem větším panstvím (Čadilová 2006, s. 15). Počátkem 18. století však téměř celá obec vymřela na mor (Malenínská 2003). Trvalo dlouhé období, přes půl druhého století, než její význam dosáhl původního rozsahu. A tak je ve Kbelích existence hostince zájezdního charakteru zmiňována až ve druhé polovině 19. století (Čadilová 2006, s. 20). Vznik této hospody byl však dle mého názoru podmíněn především průmyslovou revolucí probíhající v celé oblasti. V této době zde vznikly dvě cihelny (1827, resp. 1863), roku 1864 továrna na dehtovou střešní krytinu (Čadilová 2006, s. 20) a v obci se v letech 1869 – 1890 zvýšil počet obyvatel takřka o 56 %. To je největší nárůst v porovnání s Prosekem – zde o 49 % - a Vinoří – o 29 %, když ve stejném období vzrostl počet domů ve Kbelích o necelých 14 %, na Proseku o 39 a ve Vinoří o 21 %,

jak ukazují tabulky č. 1 a č. 2. Vlivu přítomnosti železniční tratě Turnovsko-kralupsko-pražské dráhy, ačkoli byla vedena obcí, na rozvoj obce nelze přikládat výraznější pozornost, neboť zde vlaky pro nezáměr obecních představitelů nestavily (Čadilová 2006, s. 20) a zastávka byla poměrně daleko od tehdejší zástavby.

O Vinoři lze hovořit jako o nejvýznamnějším sídle (vyjma Prahy a Brandýsa) na sledované císařské silnici. Rozsah agrární činnosti i důležitost z hlediska správy území však nebyly podnětem k výstavbě zájezdního hostince. Ačkoli byla Vinoř centrum feudálního panství, je absence zájezdního hostince překvapivým zjištěním. Dokládají to dostupné prameny čerpající ze starších podkladů. Justin Václav Prášek, významný regionální historik a orientalista (Kolmaš 1999), ve svých rozsáhlých monografiích věnovaných regionu (1875, resp. 1913) přítomnost zájezdního hostince neuvádí. Tuto informaci v rozhovoru potvrdil František Filip, současný vinořský kronikář – při činnosti kronikáře čerpající pro nejstarší období právě z Práškových prací.

Z dostupných pramenů vyplývá, že k Brandýsu nejbližší hospodou zájezdního charakteru na této cestě byla hospoda v dnešní obci Podolanka. O jménu Podolanka se objevuje první zmínka roku 1658, jako o označení hospody v místě při císařské silnici z Prahy na Brandýs (a dále pokračující na Mladou Boleslav), přesněji o hospodě stojící při dvou vodních mlýnech nedaleko hradu Jenštejn (Střecha 2002a, s. 7). Kolem těchto mlýnů a zmíněné hospody později vznikla ves Podolanka. Z pramenů není zřejmé (Prášek 1875, resp. Střecha 2002a), zda pojmenování Podolanka příslušelo mlýnům dle blízkosti k hostinci či naopak. Budova této hospody je v dnešní obci dochována a její funkce přetrvává. Její umístění v místní krajině však nejpravděpodobněji určuje původ označení Podolanka. Místo leží na hraně úzkého údolí s potokem, v jinak rovinnaté krajině.²

Ve Cvrčovicích i Kostomlátkách, místních částech dnešní obce Podolanka, byly ještě ve 40. a 50. letech 20. století další 3 hostince, které postupem času zanikly (Střecha 2002a, s. 36). S ohledem na polohu zmíněných částí obce Podolanka vůči výše psané silnici, jak ukazuje mapa č. 2, můžeme konstatovat, že měly tyto hostince toliko místní význam a jako zájezdní nebyly vystavěny a ani využívány.

² Dovolím si tvrdit, že pro cestujícího ve směru od Brandýsa měla její poloha jistě psychologicky pozitivní charakter, neboť stojí na konci stoupání z údolí.

Mapa č. 2: Obec Podolanka



Zdroj: Střecha 2002a, s. 14

Na cestě do Brandýsa je posledním sídlem obec Dřevčice. Již výše uvedený J. V. Prášek (1875, resp. 1913) se o existenci sledovaného typu hostince v obci vůbec nezmiňuje.

Ve vlastním Brandýse nad Labem se zájezdní hostince koncentrovaly do prostoru náměstí, a to zejména při pražské a lipsko-vídeňské cestě, které se zde křížily (Prášek 1910, s. 117 – 120).

K označení „pražská silnice“ je třeba upřesnit její polohu. Ačkoli silnice spojovala významná sídla, byla využívána ve spojitosti s pobytem panovnického dvora a úředníků, přiváděla křesťanské poutníky a byla součástí dálkových cest, vedla cca až do roku 1560 mezi Prosekem - do roku 1922 samostatné obce (<http://www.praha9.cz/index.php?id=154>) - a Brandýsem po trase, na které se žádného sídla přímo nedotýkala. Až s vyšším zájmem dvora - brandýský zámek byl příležitostným sídlem Rudolfa II. v královské honební oblasti - byla tato silnice přeložena do komfortnější trasy, situované cca o 1,5 km jižněji. Původní trasa byla po r. 1623 zvána prostě „starou silnicí“ či „stará Pražská“ (Prášek 1908, s. 11 - 12) a dnes jsou její části patrné v síti místních polních cest. Nová silnice byla po roce 1810 na své

trase ještě drobně upravena při budování státní silnice pražsko-liberecké (Prášek 1908, s. 11 – 12) a používána je jako komunikace II/610 (Autoatlas 1:150 000 2008) dodnes.

Závěrem můžeme konstatovat, že v případě lokalizace zájezdních hospod při silniční komunikaci mezi Prahou a Brandýsem významnou roli sehrál průběh komunikace krajinou, který dal vzniknout těmto službám v místech s křížením komunikací (Prosek, náměstí v Brandýse), a dále při výrazných výškových změnách v profilu cesty (Prosek, Podolanka). Polohu zájezdních hospod znázorňuje příloha č. 1.

3.2. VELKOOBCHODY SE ZEMĚDĚLSKOU PRODUKČÍ

Významným prvkem sledované oblasti je zemědělská činnost. Oblast je v literatuře zahrnována do Polabí a spolu s dolním Povltavím, Poohří označena za prazemědělské území vnitřních Čech (Boháč 1987, s. 64). Rozhodujícími faktory jsou ideální přírodní a klimatické podmínky, bonita půdy a mnohé další. Výsledkem je trvalost osídlení, na čemž se v našem případě shodují i další autoři (Ložek 2003, s. 34, resp. s. 49 či Boháč 1987, s. 59).

Lze se oprávněně domnívat, že s rostoucí produkcí zemědělských komodit v průběhu předindustriálního období došlo ke vzniku velkoobchodů s lokálními zemědělskými produkty.

V obci Prosek ve sledovaném období nebyly dostatečně vhodné podmínky, aby daly vzniknout velkoobchodu, většímu zpracovateli místních zemědělských produktů. Důvodem byla rozloha obdělávaných ploch. Tu obdělávali tzv. chalupáři, což je historické označení pro majitele chalupy, „prosté menší obytné budovy na venkově,s malou výměrou polí“ (Kolektiv autorů 1985, s. 905). Z doložených 4 chalup, přeživších vypálení švédským vojskem (Kuranda 1969, s. 3), nemohla být zemědělská produkce dostatečně vysoká, aby se stala silným motivujícím faktorem k vybudování zpracovatelského subjektu přímo v obci. Domnívám se, že rozloha obdělávané půdy byla limitována i svažitostí terénu na pomezí Proseka a Libně, svažujícího se jižním směrem. K dalšímu rozvoji Proseka došlo až ve druhé polovině 19. století (Kuranda 1969, s. 3).

Sousedící Kbely jistě měly zemědělskou produkci s větším objemem. Toto lze odvodit z větších ploch obdělávaných prostřednictvím 4 velkých statků (plocha odpovídala cca 24 ha) a řadě chalupníků a domkářů (Čadilová 2006, s. 15). Domkářem byl dobově označován „majitel domku s malou výměrou pozemků nebo bezzemek,....v urbaniální a berní praxi sociální kategorie držitele usedlostí“ (Kolektiv autorů 1985, s. 161). A tak jediným větším zpracovatelem místních surovin mohl být toliko pivovar, založený ve druhé polovině 18. století a fungující do roku 1923 (Čadilová 2006, s. 15).

Vinoř jako obec byla v regionu v počtu zemědělských subjektů ve sledovaném období na pomyslné špičce. Z dopadů třicetileté války se totiž Vinoř vzpamatovala nejlépe. Porovnáním zápisů z Tereziánského a Josefinského katastru, mezi jejichž vydáním uplynulo přibližně 40 let, zjišťujeme, že počet selských usedlostí se zvýšil o 225 % (ze 4 na 9) a počet chalupnických usedlostí, obhospodařujících menší plochy půdy, se dokonce zvětšil o 270 % - z 10 na 27 (Filip 2004, s. 116 – 117). Přesto však nebyl ani ve Vinoři žádný větší zpracovatel, velkoobchod se zemědělskou produkcí. Dle rozhovoru s místním kronikářem byl v obci též pivovar a mlýn. Zejména pivovar však jistě nemohl nezpracovávat celou lokální produkci, komoditně i kapacitně.

V případě obcí Podolanka a Dřevčice lze konstatovat, že dostupné prameny (Střecha 2002a, s. 8, resp. Střecha 2002b, s. 33; oba odkazující na nejvěrohodnější pramen o regionu Prášek 1913) lokalizují do Podolanky pivovar a až dva mlýny (oboje v 17. století) a do Dřevčic toliko sýpku, vzniklou úpravou tvrze v 18. století. Avšak ani v těchto obcích žádný větší zpracovatel zemědělské produkce nebyl.

Brandýs představoval nejvýznamnější sídlo sledované oblasti. Výše psaný J. V. Prášek ve městě shledává v 18. a 19. století toliko dva pivovary (zámecký a měšťanský) a sladovnu. Tyto provozy jistě zpracovávaly lokální produkci chmele a obilí, pěstovaných v okolí při levém břehu Labe (Prášek 1908, s. 200 – 215).

Shrnutím je zřejmé, že jedinými většími zpracovateli, odběrateli části lokální zemědělské produkce byly v předindustriálním období ve sledované oblasti pivovary (Kbely, Vinoř, Podolanka a Brandýs). Můžeme se domnívat, že lokální zemědělská produkce zajistila soběstačnost a případné přebytky bylo lépe dopravit do blízkých významnějších odbytišť (Praha, Brandýs).

Jistým vysvětlením, které dokládá nepotvrzení předložené hypotézy je paradoxně skutečnost, že oblast je velmi úrodnou a dopravně velmi dostupnou. Setkáváme se totiž s názorem (Střecha 2002a, s. 9), že „Vedle robotních povinností byly tyto tři vísky³ soustavně zatěžovány téměř nepřetržitým ubytováním vojsk. Přesné doklady jsou sice až od 40. let 19. století, ale lze předpokládat, že tomu tak bylo i předtím. Těmito neustálými pobyty různých vojsk vsi doplácely na svou polohu. Kvalitní císařská silnice a relativní blízkost hlavního města byla pro kvartýr vojsk ideální.“ Myslím, že tomuto tvrzení lze dát za pravdu i v případě dalších sledovaných obcí při cestě.

³ Těmito vískami jsou myšleny Cvrčovice, Kostomlátky a Podolanka.

4. PŘÍKLADOVÁ STUDIE Z INDUSTRIÁLNÍHO OBDOBÍ – LOKÁLNÍ DETERMINANTY PRO ROZVOJ PRŮMYSLU

V průběhu 19. století propukla na celém území českých zemí vlna rozvoje strojové výroby v nejrůznějších odvětvích, od textilního přes potravinářský ke strojírenskému průmyslu a dalším odvětvím. Jedním z důležitých nejnovějších pohledů na vývoj hospodářství v českých zemích pro tuto část práce je ten, že „potravinářský průmysl se zapojil do industrializace českých zemí hned od začátku, v době předbřeznové“ (Jakubec 2006, s. 43), tedy před rokem 1848. Rozhodujícími faktory k rozvoji potravinářského průmyslu byly zdroje surovin a levná dopravní trasa, které vytvořily podmínky pro vznik takových podniků na venkově (Jakubec 2006, s. 44).

Lze oprávněně předpokládat, že v industriálním období v bezprostřední blízkosti komunikace, především v obcích, v souvislosti s dobrou dopravní dostupností, agrárním zaměřením a vysokou bonitou půdy vznikaly zejména průmyslové podniky potravinářského zaměření.

4.1. POTRAVINÁŘSKÝ PRŮMYSL

V 19. století prošlo české zemědělství zásadními změnami. V prvopočátku to byly změny ekonomické, vyvolané poklesem cen obilnin a dalších zemědělských surovin a následným zvýšeným zájmem o náhradu finančních ztrát zavedením pěstování surovin pro rozvíjející se průmysl, zejména cukrové řepy (Dudek 1973, s. 7). Byl to závažný faktor, neboť v tomto období byla cukrová řepa dvakrát výnosnější než obiloviny jako celek (Jakubec 2006, s. 121). Po této první vlně (1820 – 1840) zakládání cukrovarů v nevhodných lokalitách, s nedostatkem suroviny a s tím spojeným malým objemem produkce, většina těchto malých cukrovarů zanikla (Dudek 1973, s. 13). Další změny můžeme nazvat technologickými a proběhly v prvních desetiletích druhé poloviny 19. století a vedly k intenzifikaci zemědělství. Byly jimi přechod od trojpolního systému obdělávání půdy k systému střídavému - pro každou následující plodinu byla vybírána nejvhodnější předplodina a žádná plodina nepřicházela dvakrát po sobě (Jakubec 2006, s. 104, či Dudek 1973, s. 20). Autoři (Jakubec 2006, s. 104, či

Dudek 1976, s. 351) se dále shodují, že zvyšující se nároky na kvantitu a kvalitu suroviny vedly k lokalizaci nově vznikajících cukrovarů do širšího zemědělského okolí měst. Výsledkem byl od šedesátých let 19. století nejen největší podíl cukrovarnického odvětví na spotřební průmyslu jako celku, ale i diverzifikace kapitálu obohacením o venkovské zdroje pro zlepšení zpracování suroviny a zvýšení produkce, včetně produkce na export (Jakubec 2006, s. 45).

V případě vymezené oblasti při frekventované komunikaci se nacházel cukrovar ve VINOŘI – v „přirozeném centru“ cesty, jak VINOŘ označil v rozhovoru její obecní kronikář František Filip. Vedle potřebných „institucí“ pro okolní sídla (lékař, hřbitov, škola) byla - dle kronikářových slov - největším sídlem v oblasti. Údaje o vývoji počtu obyvatel a domů v tabulce č.1 a č. 2 jeho slova potvrzují.

Tabulka č. 1: Vývoj počtu obyvatel ve sledovaných obcích v letech 1869 – 1930

obec	1869	1880	1890	1900	1910	1921	1930
Dřevčice	306	311	384	386	419	429	583
Jenštejn	479	527	496	518	512	476	538
Podolanka	286	414	454	467	509	479	521
Vinoř	906	1065	1167	1163	1090	1213	1958
Kbely	677	898	1054	1322	1518	1765	5546
Prosek	377	454	562	1622	2164	1977	3647

Zdroj: Historický lexikon obcí České republiky 2006

Tabulka č. 2: Vývoj počtu domů ve sledovaných obcích v letech 1869 – 1930

obec	1869	1880	1890	1900	1910	1921	1930
Dřevčice	34	343	41	37	41	43	76
Jenštejn	76	81	83	84	82	84	100
Podolanka	51	51	53	56	57	56	86
Vinoř	91	97	110	115	123	135	331
Kbely	81	89	92	96	121	137	454
Prosek	33	39	46	77	99	108	409

Zdroj: Historický lexikon obcí České republiky 2006

Podanou myšlenku o nutnosti provázanosti cukrovarnického průmyslu s vesnickým kapitálem lze jen potvrdit (Dudek 1976, s. 351). Podobné cukrovary totiž vznikly v Čechách a na Moravě v druhé polovině 19. století, jak historie jednoho z moravských dokládá (Rouča 2007). Vinořský cukrovar, vystavěný v letech 1870 – 1872, totiž vznikl jako spolkový rolnický (Filip 2004, s. 108). Stál v severovýchodní části dnešní obce, což snadno dokládají i místní jména – ulice U Cukrovaru, Cukrovarská, Cukrovarský rybník (<http://amapy.centrum.cz>).

Cukrovar byl po celou dobu svého provozu, do roku 1953, významným prvkem pro rozvoj obcí v nejbližším okolí. Rozsah osevní plochy pro cukrovou řepu se obecně v druhé třetině 19. století zvětšil desetinásobně (Jakubec 2006, s. 45). Cukrovar tak začal zpracovávat suroviny z celého okolí, což se projevilo nejen na využití orné půdy, ale i v samotných obcích. První zpevněná komunikace v sousední obci Jenštejn vznikla právě za účelem transportu suroviny do vinořského cukrovaru - dle slov obecního kronikáře Václava Kovandy - a až roku 1937 jí nahradila štěrková silnice. Zejména v období cukrovarské kampaně se zvyšovala sezónně zaměstnanost a v další obci, v Dřevčicích, vzniklo po druhé světové válce pro zaměstnance Cukrovarské ekonomie Vinoř při silnici v centrální části 11 rodinných domů a s dalším příchodem pracovních sil vzniklo malé sídliště při severním okraji obce (Střecha 2002b, s. 20). Po celou dobu svého provozu vyráběl cukrovar jen surový cukr a veškerá jeho produkce se převážela do cukrovaru v nedalekých Čakovicích⁴ (dnes součást Prahy 18) k rafinaci, jak uvedl v rozhovoru vinořský kronikář František Filip. Ostatně i v Čakovicích na cukrovarnický průmysl odkazují jména několika místních ulic - Cukerní, Cukrovarská, Homolová, Kostková, Krystalová, Třtinová (Krákora 1991).

Světová hospodářská krize 30. let 20. století zasáhla všechna odvětví československého hospodářství (Bělina 1992, s. 181). Dopady hospodářské krize na zemědělskou výrobu jsou v literatuře široce popsány (nově např. Průcha 2004). Jako nejpodstatnější dopady jsou uváděny zhoršení rentability zemědělského hospodářství, omezování poptávky a pokles cen, které vedly k redukci osevní plochy technických plodin (cukrovka, řepka, chmel, čekanka, len, konopí). Uvolněná plocha pak byla následně využita pro pšenici, brambory, krmné řepy a podobné plodiny. Tyto aspekty ovlivnily i sledovanou oblast. Autoři (Filip 2004, s. 108, resp. Klifner 1988, s. 34) se

⁴ Tento cukrovar však ležel mimo studovanou oblast.

shodují, že vionořský cukrovar ukončil svůj provoz „pro nedostatek řepy“, neboť i zde došlo k poklesu osevní plochy. Stalo se tak sice až roku 1953, avšak prvopočátkem byla situace v předválečném hospodářství, kterou protektorátní hospodářství nemohlo zlepšit.

Zmíněný cukrovar v Čakovicích byl založen roku 1850, vedle rafinace surového cukru též zpracovával přímo surovou cukrovou řepu. Počátkem 90. let 20. století začala jeho produkce stagnovat, až celý provoz zanikl (Krákorová 2005, s. 77).

4.2. STROJÍRENSKÝ PRŮMYSL

Potenciál cukrovarnické produkce ve Vionoři se projevil i ve strojírenství. Údržba a následně i potřeba nových hospodářských strojů pro zemědělskou produkci daly vzniknout roku 1896 opravně zemědělských strojů Václava Otakara Deyla. Z malé dílny se roku 1900 stala továrna (s 500 zaměstnanci!) na prvotřídní zemědělské stroje, které se uplatnily právě v českém řepářství a s pozdějším vývozem i ve světě. Výroba zemědělských strojů probíhala úspěšně i během druhé světové války, avšak se začleněním do n.p. Agrostroj roku 1948 došlo ke zmenšení sortimentu. S pokračující socializací zemědělské výroby došlo k návratu k opravnám. Z kdysi prestižní továrny se stala roku 1951 Ústřední opravná strojních a traktorových stanic ve Vionoři, národní podnik. Tradice strojírenské výroby se udržela do současnosti, když v areálu revitalizované původní továrny sídlí více menších podniků, např. Auto-Tech Vionoř s. r. o. (Filip 2004, s. 109 - 110).

V ostatních sledovaných obcích není v dostupných pramenech zřejmá existence dalšího strojírenského podniku.

4.3. CIHLÁŘSKÝ PRŮMYSL

Konfrontace polohy sledovaných obcí s půdní mapou České republiky (Kozák 2009, s. 92) zařazuje obce do oblasti s pokryvem půdním typem černozemě podtypu

modální. Tento podtyp je charakteristický vznikem ze spraší (Kozák 2009, s. 58, resp. Tomášek 2000, s. 43 – 44). A právě spraše jsou základem cihlářských hlín. V oblasti tedy byly vhodné podmínky nejen pro zemědělskou činnost na vysoce bonitní půdě, ale i pro průmysl dnes označovaný dle OKEČ jako zpracovatelský - výroba ostatních nekovových minerálních výrobků (<http://www.czso.cz>).

Můžeme se tedy domnívat, že v industriálním období vznikaly ve sledované oblasti podniky těžící a zpracovávající cihlářské hlíny.

O přítomnosti cihelny na Proseku svědčí jméno jedné z místních ulic – Cihlářská. Toto zjištění je v literatuře potvrzeno a doplněno zmínkou (Kuranda 1999, s. 78) dalších cihelen v místech s větší mocností spraší, a sice v místě dnešní ulic Střížkovská a při úpatí „proseckého“ svahu nad Libní, v ulici Fr. Kadlece. O podobném počtu cihelen hovoří i starší pramen (Jiroutek 1927, s. 12).

Ve Kbelích byla ložiska větší, a proto zde vznikly cihelny dvě – roku 1827, resp. 1863 (Čadilová 2006, s. 20).

Vinořská cihelna patřila k nejstarším cihelnám v oblasti. O jejím provozu je relativně nejvíce známo: o založení se někdy v letech 1780 - 1848 postarali majitelé vinořského panství Černínové a místní hlínu zpracovávala do počátku 20. století. Mezi lety 1902 – 1912 výroba zanikla z důvodu nerentability dovozu hlíny ze vzdálenějších míst (Filip 2004, s. 108, resp. doplnění rozhovorem s autorem – vinořským kronikářem). Dle další dostupné literatury (Kliffner 1988, s. 33) tato cihelna stála při jihozápadním okraji obce, přes císařskou silnici proti budově zámku, a zpracovala celé naleziště suroviny táhnoucí se severním směrem k místní části Ctěnice.

Další ložiska cihlářské hlíny se nacházela v Jenštejně, sousedícím s Podolankou, podél silnice směřující k Vnoři (rozhovor s kronikářem Jenštejna) a při silnici mezi Dřevčicemi a Brandýsem (rozhovor se starostou obce Dřevčice). Místní jména ulic jejich slova potvrzují – ulice U Cihelny (v Dřevčicích i v Brandýse) a V Cihelně při jihozápadním okraji dnešního Brandýsa nad Labem přítomnosti cihelny nasvědčují (<http://www.brandysko.cz/stranka-22.html>). Ulice Nad Cihelnou se nachází již na pravém břehu Labe, v části Stará Boleslav a i z toho názvu můžeme usoudit na místní naleziště cihlářské hlíny. Provozovateli těchto dvou brandýských cihelen byli Jan Kalina a Karel Ponec (Klika 1897, s. 29 a 45).

Z nespojitosti poloh cihelen, jak znázorňuje příloha č. 3, je zřejmé, že nemůžeme mluvit o souvislém „pruhu“ naleziště suroviny pro cihlářskou výrobu. Všechna ložiska byla malého, lokálního charakteru a nedala vzniknout průmyslové činnosti s tak dlouhým trváním, jako tomu bylo v případě cukrovarnického průmyslu. V případě cihlářských provozů byl vliv dopravní cesty marginální, neboť surovina se zpracovávala přímo na místě a většina produkce cihel byla spotřebována v nejbližším okolí.

Oběma průmyslovým odvětvím, pro které byly vhodné podmínky – cukrovarnictví a cihlářství, je společná skutečnost, že jejich provozy zanikly pro nedostatek zpracovávané suroviny. V případě cukrovarnických podniků ve VINOŘI a v ČAKOVICÍCH⁵ došlo k zániku způsobenému úbytkem cukrovou řepou oseté plochy v průběhu 30. až 50. let dvacátého století, s dovršením v podobě stagnace a neekonomičností výroby počátkem let devadesátých. Cihlářské výrobní provozy v obcích zanikly hlavně z důvodu vytěžení cihlářské hlíny zapříčiněné malou velikostí lokálních nalezišť.

4.4. VLIV ABSENCE ŽELEZNICE NA ROZVOJ PRŮMYSLU

Z dosud uvedených skutečností je patrné, že až do druhé poloviny 19. století byla silnice mezi Prahou a Brandýsem nad Labem jedinou významnou komunikací. Změnu v dopravní obslužnosti mohla přinést průmyslová revoluce s jejím výrazným prvkem, jakým byla železnice. Ta přes své pozitivní dopady na vývoj industrializace regionů (Bělina 1992, s. 123), do kterých byla zavedena (podrobněji Hlavačka 1990) obě sídla přímo nespojila.

Mohla se absence železniční dopavy projevit na sledovaném území na omezeném rozvoji místního průmyslu?

Autoři (Čadilová 2006, resp. Krákorová 2005) zmiňují vývoj železniční dopavy ve sledované oblasti toliko v souvislosti s výstavbou Turnovsko-kralupsko-pražské dráhy. Tato dráha do oblasti středních Čech přivážela kladenské uhlí, a to zejména pro potřeby polabských cukrovarů, mlýnů a dalších podniků. Do Kralup dorazila roku 1855,

⁵ Tento cukrovar však ležel mimo studovanou oblast.

s rostoucí poptávkou, včetně Prahy s předměstími, se začala větvit k Turnovu a Praze (Hlavačka 1990, s. 77 - 78).

Zavedení této železniční tratě do oblasti prosadil rytíř Filip Johan Schoeller, člen význačné vídeňské rodiny cukrovarnických průmyslníků, majitel Čakovic a místního cukrovaru. Trať nechal trasovat po hranici svého panství a s areálem cukrovaru jí dal spojit vlečkou a stanicí. Dosáhl tak levného a dostatečně kapacitního dopravního spojení místa produkce se vzdálenými trhy (Krákorová 2005, s. 32). Provoz na trati v Čakovicích byl zahájen roku 1872 (Hlavačka 1990, s. 103). Železniční trať dodnes protíná sledované území ze severozápadu na jihovýchod při východní hranici městské části Kbel. Ve Kbelích trať neměla zastávku pro „nezájem obecního představitelstva“ (Čadilová 2006, s. 20). Trasa železnice v jižním směru pokračuje přes Satalice do Vysočan a dále do centra Prahy. Za Satalicemi se od roku 1873 stýkala s jinou železniční tratí, a sice s úsekem Nymburk - Lysá nad Labem - Praha Rakouské severozápadní dráhy. Avšak tato železniční trať vymezenou oblast zcela míjí (Hlavačka Praha 1990, s. 103 a 174). Slova z rozhovoru s vinořským kronikářem upřesňují problematiku vedení železničních tratí, včetně nerealizovaných projektů spojení Brandýsa přes Vinoř do Satalic jako odbočky Turnovsko-kralupsko-pražské dráhy či jen spojení Vinoře a Satalic. Ke sledovaným obcím vymezeného regionu nebyla, vyjma Kbel, železniční trať vedena údajně z důvodů vysoce bonitní půdy. Půda byla v době projektování tras železničního spojení již několik let osevní plochou pro vysoce výnosnou zemědělskou produkci cukrové řepy. Úpravy terénu při stavbě železnice by znamenaly snížení příjmů z pěstování cukrové řepy jako následek snížení výměry osevní plochy.

Domnívám se tedy, že absence železniční trati v přímém směru Praha – Brandýs neměla výrazně omezující vliv na rozvoj průmyslu ve sledované oblasti. Železniční trať protínala území při jeho jihozápadním okraji a záměrně byla vedena k jednomu z nejvýznamnějších průmyslových podniků v oblasti, k cukrovaru v Čakovicích. Bonita zemědělské půdy představovala dostatečně silný argument k tomu, aby se dráha nevětvila od jihozápadního okraje oblasti severovýchodním směrem k Brandýsu nad Labem, ve směru stávající silnice. V podobně hospodářsky zaměřeném regionu, jakým je kupříkladu Haná, se železniční trati rozvíjely v souvislosti s potřebou svážení cukrové

řepy k dalšímu zpracování (Rouča 2007), avšak tyto trati obsluhovaly podstatně větší území než je námi sledované.

5. PŘÍKLADOVÁ STUDIE ZE SOUČASNOSTI – SUBURBANIZAČNÍ TENDENCE V OBCÍCH

Výrazným fenoménem společnosti, v souvislosti se socioekonomickými změnami probíhajícími od počátku devadesátých let 20. století, je urbanizační proces zvaný suburbanizace. Zejména v posledním desetiletí je suburbanizaci věnována velká pozornost. Vznikají četné práce zabývající se například jejími dopady (Sýkora 2002), spojitostí se sociálním prostředím oblastí, ve kterých probíhá (Ouředníček 2006, s. 128 - 142) apod. Nejnovější zjištění o suburbanizačním procesu v České republice vycházejí z činnosti projektu „Suburbánní rozvoj, suburbanizace a urban sprawl v České republice: omezení negativních důsledků na životní prostředí“, prezentované i v rámci informačního portálu www.suburbanizace.cz.

Suburbanizace je „proces, který vede k vytváření nových typů zástavby a využití území v rámci existujících sídelních struktur“ (Sýkora 2003, s. 219). Úzce „je spojena s nižší hustotou osídlení, rozvolněnou, řídkou, rozptýlenou či roztroušenou zástavbou“ (Sýkora 2002, s. 10) a probíhá „ve výhodných lokalitách při hlavních komunikacích, v návaznosti na stávající zástavbu“ (Ouředníček 2002).

Právě zázemí Prahy se v tomto ohledu vyvíjí v porovnání s dalšími největšími českými metropolitními areály - Brno, Ostrava, Plzeň – nejvýznamněji (Karásek 2010, s. 5). Lze tedy v případě námi sledovaných obcí s kvalitní dopravní dostupností předpokládat, že k suburbanizačním procesům dochází i zde ve velkém rozsahu a z důvodu lepší dostupnosti se šíří právě podél sledované komunikace.

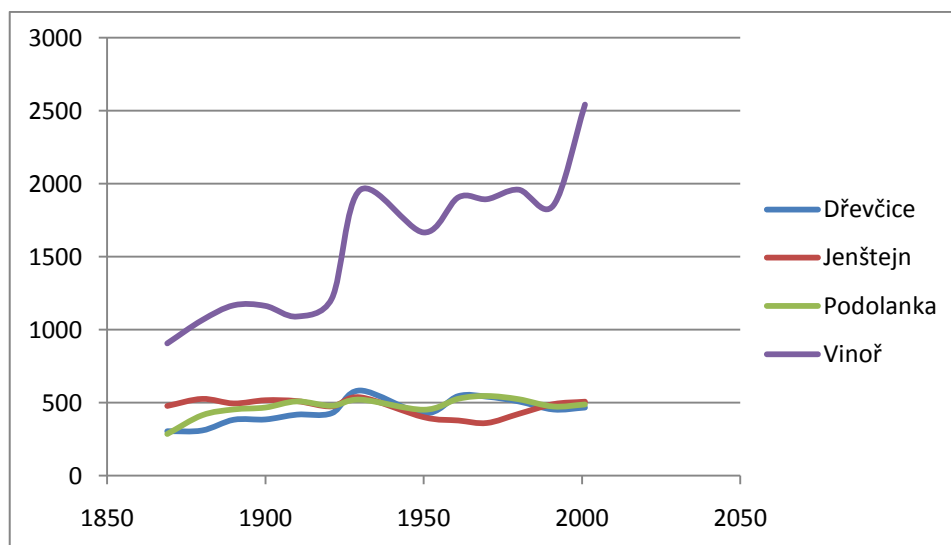
5.1. SUBURBANIZAČNÍ TENDENCE MČ PRAHA-PROSEK, PRAHA-KBELY A PRAHA-VINŮŘ

Prosek, částečně Kbely – zde však převažují bytové domy, v současnosti tvoří vedle Letňan charakteristický celek s panelovou výstavbou, která začala na severovýchodu Prahy vznikat od 70. let 20. století. Spolu s dalšími oblastmi podobné polohy patřily k těm, které rostly v souvislosti s rozvíjející se průmyslovou činností a

koncentrací obyvatelstva z blízkého okolí (Ouředníček 2003, s. 237). V současnosti dochází k revitalizaci panelových domů a lze očekávat rozvoj zejména menších budov – bytových domů a rodinných domků zejména při rozvoji v oblasti služeb.

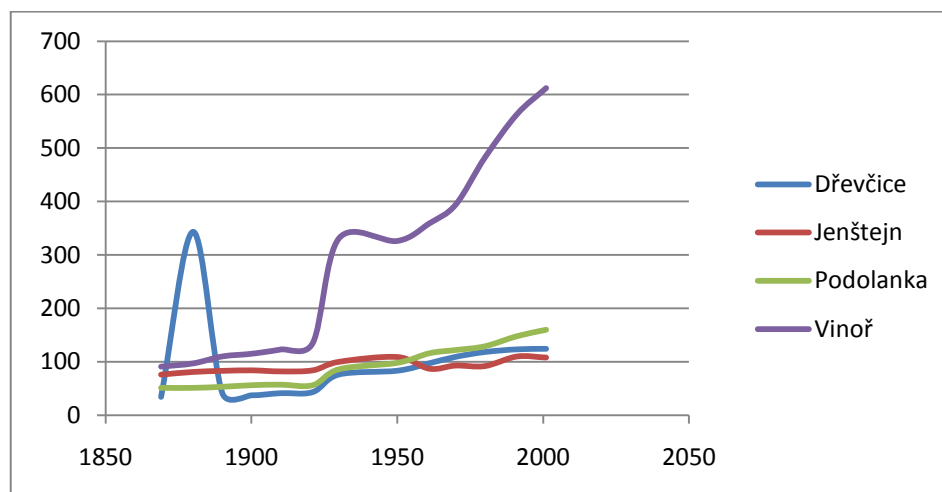
Vinoř je charakterizována (Filip 2004, s. 130) jako „vícefunkční území bývalé vesnice s převažující funkcí bydlení v rodinných domech s vazbou na zemědělskou výrobu, lehkou průmyslovou výrobu a tomu odpovídající občanskou vybavenost“. Vinoř je možné rozdělit na dvě urbanisticky rozdílné části oddělené silnicí II/610 Praha – Brandýs nad Labem-Stará Boleslav. Část obce jižně od komunikace je tzv. Stará Vinoř, zaujímá nejstarší zástavbu Vnoře. Tato se v současnosti urbanizuje v minimálním rozsahu výhradně rekonstrukcemi původních historických domů a dostavbou. Omezené možnosti k výstavbě podtrhuje blízko ležící přírodní rezervace Vnořský park, která přechází do přírodní památky Satalické bažantnice, s níž vytváří biokoridor. Severní část, tzv. Nová Vinoř, se započala rozvíjet již na konci druhé poloviny 19. století během expandující průmyslové základny obce (cukrovar, cihelna, strojírna). K další zástavbě této části, která se projevila výrazným nárůstem počtu obyvatel i domů, jak přibližují grafy č. 1 a 2, došlo ve 20. letech 20. století. Toto rozvojové území městské části Praha-Vinoř se výrazným způsobem suburbanizuje i v současnosti. Do ploch severní části městské části, zejména při komunikacích směřujících na Ctěnice a Přezletice, se soustřeďuje veškerá rezidenční suburbanizace. Zástavba těchto ploch se v územním plánu objevila, jak uvedl v rozhovoru vnořský kronikář František Filip, již v 70. letech dvacátého století s předpokladem dosažení počtu 4 500 obyvatel celé obce. Současný počet obyvatel je 2 542 osob (SLDB 2001) a stále výrazně roste. S ohledem na příslušnost městské části ku Praze je zde patrné úsilí metropole udržet výstavbu v hranicích města a vytvořit kompaktní zástavbu propojenou se stávající (Územní plán hl. m. Prahy, Průvodní zpráva, s. 20, resp. Sýkora 2001, s. 150). Územní plán hlavního města Prahy u této městské části předpokládá, že „bude nadále srůstat s Přezleticemi za hranicí Prahy“ (Územní plán hl. m. Prahy, Průvodní zpráva, str. 20). Komerční suburbánní výstavba je vytěsněna k samé hranici městské části, hlavního města, k páteřní komunikaci sídla. Jsou zde soustředěny provozny lehkého strojírenského průmyslu několika společností. Nelze než dát literatuře (Filip 2004, s. 130) za pravdu a dodat, že zejména její rezidenční funkce nadále zdatelně poroste.

Graf č. 1: Vývoj počtu obyvatel obcí Vinoř, Podolanka, Jenštejn a Dřevčice



Zdroj: Historický lexikon obcí České republiky 2006

Graf č. 2: Vývoj počtu domů obcí Vinoř, Podolanka, Jenštejn a Dřevčice



Zdroj: Historický lexikon obcí České republiky 2006

5.2. SUBURBANIZAČNÍ TENDENCE OBCÍ PODOLANKA, JENŠTEJN A DŘEVČICE

Odlišná situace je v obci Podolanka. Suburbánní výstavba se omezuje výhradně na plochy uvnitř obce, přesněji na rekonstrukci či přestavby již stojících budov. Zásadní roli v tomto opět plní územní plán obce, který v prvním provedení vznikl teprve před několika lety. Pro nové stavby je vhodná toliko malá plocha ve stávajícím areálu místní části Cvrčovice, v severovýchodní části obce (územní plán obce Podolanka a rozhovor s místostarostkou obce). Více než nová zástavba v obci je preferovaná složka ochrany životního prostředí. V katastru obce je mezi místními částmi Podolanka a Cvrčovice podél vodního toku Vinořského potoka vyčleněna klidová zóna s rozsáhlou výsadbou. Překážkou ve významnějším územním rozvoji obce může jistě být, vedle polohy uprostřed rozlehlých ploch bonitní orné půdy, absence veřejné kanalizační sítě (Střecha 2002a, s. 17). Její vybudování v malé obci s výraznými výškovými rozdíly jednotlivých částí představuje doslova náklady astronomické výše, které si, dle slov místostarostky obce, obec s nízkým rozpočtem ani nemůže dovolit. Navíc příchod nových obyvatel by vyvolal vyšší poptávku po infrastruktuře (Ouředníček 2006, s. 131).

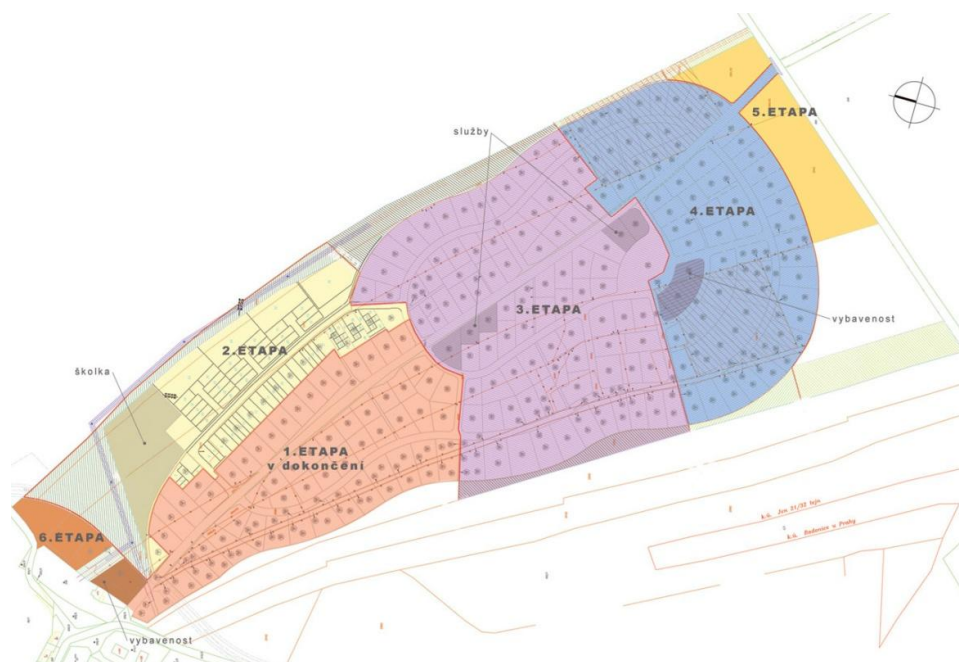
Jedním z významných jevů rozvoje malých obcí v období socialismu byla preference obcí střediskového typu. Příмым důsledkem byl vedle zhoršující se dopravní obslužnosti zejména minimální rozvoj technické infrastruktury nestřediskových obcí (Ouředníček 2003, s. 240). S poklesem počtu pracovních sil potřebných v zemědělské výrobě mohlo dojít ke zrušení obytné funkce malých obcí či přímo jejich zániku (Jeleček 1971, s. 42 - 43). Těmto negativním vlivům byla vystavena obec Jenštejn. Vyhlášením nestřediskového charakteru obce došlo k zastavení stavebních aktivit v obci, čímž byl omezen příliv nových obyvatel. S poklesem celkového počtu obyvatel, jak je patrné z grafu č.1, došlo v demografickém kontextu k výrazné změně věkového složení populace přetrvávající do současnosti. Jenštejn má dlouhodobě výrazně nejvyšší průměrný věk obyvatel v porovnání s okolními sledovanými obcemi - 49,6 let (SLDB 1991 - 2001). Až současnost poskytla Jenštejnu možnost negativní vlivy výše uvedených koncepcí zmírnit. Četné projekty rezidenční i komerční suburbanizace směřují mimo hranice větších sídel do zázemí s nižší cenou pozemků, snadnějšími podmínkami a menšími omezeními ze strany samosprávy (Sýkora 2001, s. 150). Stranou původní zástavby obce, na zelené louce, tak vzniká komplex bytové zástavby

jména Nový Jenštejn. V tomto areálu suburbánní zástavby při jihovýchodním okraji obce je v současné době obydleno přibližně 200 nových domů a další výstavba má pokračovat. Celkový rozsah plánované výstavby představuje obrázek č. 1, když v současné době probíhá již II. etapa. Názory, že „plošný rozvoj suburbánní výstavby ve všech obcích v zázemí Prahy probíhá bez ohledu na jejich dopravní vybavenost“ (Urbánková 2006, s. 79) či o „nových prvcích ve vzorcích soužití starousedlíků a nově příchozích v těchto územích“ (Ouředníček 2003, s. 236) – včetně aspirace nově příchozích do zastupitelstva obce - se v případě obce Jenštejn v rozhovoru s obecním kronikářem potvrzují.⁶

Obec Dřevčice se suburbanizuje toliko v „hranicích obce“. Je k tomu hned několik důvodů. Hlavním důvodem je skutečnost, že územní plán obce s výstavbou mimo stávající výměru sídla vůbec nepočítá. Navíc vedení obce tyto hranice nechce výstavbou překročit. Snaží se naopak vytvořit urbanisticky kompaktní zástavbu, souměrnou podle komunikace II/610 z Prahy-Vinoře na Brandýs nad Labem, která prochází středem obce. Důležitým momentem v tomto směru je kapacita inženýrských sítí, které jsou v obci vybudovány. Sítě byly vytvořeny v průběhu let 1985 – 2003 a jsou dimenzovány na 1 000 obyvatel, tedy cca dvojnásobek současného počtu obyvatel. Od roku 2004 se uskutečňuje na obecních pozemcích, jak ukazuje obrázek č. 2, výstavba nové obytné čtvrti „Na Výsluní“ při jihovýchodním okraji obce, v jediném vhodnějším prostoru. Děje se tak na pozemcích vlastněných přímo obcí, čímž chce obec dle rozhovoru se starostou obce dosáhnout vedle přímého kontaktu se stavebníky i odstranění „developerského mezistupně“. Nedochozí zde tedy k modelovým situacím developerských snah vytvořit novou obytnou lokalitu mimo stávající zástavbu (Sýkora 2001, s. 147). Lze tedy očekávat, že se v obci zvýší počet domů o cca 2/3 současného stavu – tedy cca o 90 domů (Střecha 2002b, s. 20). Pozemky v bezprostředním okolí obce jsou intenzívně zemědělsky využívány a jejich zástavbu tudíž nelze předpokládat. Zajímavým faktorem, který dle slov starosty obce taktéž limituje vznik další rezidenční suburbanizace Dřevčic, je ochranné pásmo kolem produktovodu a přečerpávací stanice společnosti Čepro na trase Mstětice – Kralupy nad Vltavou. Trasy produktovodů přibližuje mapa č. 3.

⁶ Citace z rozhovoru s Václavem Kovandou, kronikářem obce Jenštejn: „To se tady děje v přímém přenosu.“

Obrázek č. 1: Plánované etapy projektu Nový Jenštejn



Zdroj: <http://www.devo.cz/>

5.3. SUBURBANIZAČNÍ TENDENCE V SOUMĚSTÍ BRANDÝS NAD LABEM-STARÁ BOLESLAV

Souměstí Brandýs nad Labem-Stará Boleslav v rámci územního plánu vymezilo plochy pro rezidenční, ale i komerční suburbanizaci. Může tak navázat na období centralizace veřejné správy v 60. letech 20. století, kdy se souměstí stalo střediskovou obcí. Středisková soustava umožnila růst větších obcí a menších měst, jako byly Říčany, Úvaly či Brandýs nad Labem-Stará Boleslav apod, na úkor malých obcí nestřediskového typu (Ouředníček 2003, s. 238), kterou byl v oblasti např. právě Jenštejn, jak bylo v předcházející části uvedeno. Podstatně větší množství ploch pro suburbanizaci se nalézá v místní části Brandýs nad Labem. Nová obytná výstavba je předpokládána zejména při okrajovém pásu města. Plochy v bezprostřední blízkosti hlavních dopravních tras, silnice na Kostelec nad Labem a na Prahu či při železniční trati na Čelákovice, jsou největšími plochami pro suburbánní výstavbu. Výrazný další rozvoj v této části Brandýsa mimo její hranice však nelze v budoucnu očekávat. Roli v tomto hraje připravovaná změna územního plánu, která s novými plochami k obytné výstavbě nepočítá, a přítomnost rychlostní komunikace R10 Praha – Turnov, včetně plánovaného obchvatu v těsném okolí města. Blízkost těchto komunikací je přesto výrazným motivem, a sice ke komerční suburbanizaci (Sýkora 2001, s. 149). Do jižního okraje Brandýsa byly v minulosti soustředěny průmyslové podniky a v současné době se zde industriální provozy obnovují – bývalý areál BSS je největší průmyslovou zónou, prostorem s možností komerční suburbanizace města. V pravobřežní části souměstí, Staré Boleslavi, se může soustředit toliko rezidenční výstavba zejména na volné plochy mezi areálem kasáren Armády ČR, rychlostní komunikací R10 a stávající zástavbou v severní části města. Menší rozvojové plochy jsou též v historické zástavbě Staré Boleslavi. Rozsáhlé nezastavěné plochy v centrální části souměstí nelze pro suburbánní zástavbu využít. Jedná se totiž o záplavové území bývalých ramen Labe, na kterém se obec snaží vedle tvorby rekreačních ploch obnovit lužní lesy (územní plán obce a dokument Brandýs nad Labem – Stará Boleslav: Strategický plán rozvoje 2007 - 2013: Průvodce SRPem 2006). Brandýs nad Labem–Stará Boleslav tak představuje model sídla v zázemí Prahy, které v nedávné minulosti „disponovalo jak kvalitním životním prostředím pro rezidenční suburbanizaci, tak i potenciálem pro rozšíření nabídky

pracovních míst především v průmyslové výrobě“ (Ouředníček 2003, s. 238) a tyto motivační prvky může jistě nabídnout i v budoucnosti.

5.4. SHRNUTÍ SUBURBANIZAČNÍCH TENDENCÍ OBCÍ

Všechny sledované obce jsou v současnosti probíhajícím suburbanizačním procesem ovlivňovány. Klíčovou roli v tomto ohledu hraje především poloha všech obcí v metropolitním areálu Prahy. Praha je zde hlavním zdrojem pracovních i studijních příležitostí, volnočasových a dalších aktivit, zatímco většina obcí se stává zejména prostorem pro bydlení a v dlouhodobém horizontu lze očekávat nárůst počtu obyvatel a domů. Ačkoli tyto obce reprezentují společnou oblast, je v každé samotné suburbanizační proces místními podmínkami výrazně modifikován. Vzniká tak mozaika specifických příkladů suburbánní výstavby obcí ze společného malého území.

Městské části Praha–Prosek, Praha–Kbely disponují potenciálem rozvoje zejména výstavby obytných domů v rámci metropole. Praha–Vinoř poskytuje prostor zejména pro rezidenční zástavbu rodinných domků a rozvoj komerčního typu v rámci revitalizovaných průmyslových ploch – oba typy na pomezí metropole a malých obcí těsně s ní sousedících. Jenštein lze označit za „probouzející se“ sídlo čistě rezidenčního charakteru, se kterými se bylo možné v zázemí Prahy setkat v prvopočátcích suburbanizačního procesu již v polovině devadesátých let 20. Století (Ouředníček 2008).

Literatura uvádí (Ouředníček 2006, s. 130), že „více jak 2/3 starostů obcí v zázemí Prahy jsou přílivu nových obyvatel nakloněny či obec jejich příchod aktivně podporuje“. V případě stavu suburbanizačních podmínek v obcích Podolanka a Dřevčice potkáváme názory „zbylé“ 1/3 starostů - výjimky potvrzující zjištěnou skutečnost. Zatímco Podolanka nemá vhodné lokality a výrazný příliv nových obyvatel nepreferuje, Dřevčice mají pozemky k výstavbě připravené a k přílivu obyvatel je poskytují, další rozvoj nad stávající podmínky však též nepřipouští (územní plány obcí, rozhovory s představiteli obcí). Brandýs nad Labem–Stará Boleslav je typickým větším sídlem s podmínkami pro další komerční a rezidenční rozvoj v zázemí metropole.

Z dlouhodobého pohledu se nabízí sledování, jakým suburbánním rozvojem projde zejména obec Jenštejn. Tato obec se dle mého názoru začala v myšleném jevu vyvíjet s jistou mírou setrvačnosti oproti obdobným obcím. Lze předpokládat, že by suburbanizovaný Jenštejn dosáhl takového rozsahu jako obce, které expandovaly na prvopočátku suburbanizace zázemí Prahy se stejnou intenzitou jevu? Nebo se pokusí lépe usměrňovat vlastní rozvoj za pomoci zjištěných informací od těchto obcí? Dožene pomyslnou „ztrátu“ na tyto obce? Budou rozdíly v intenzitě, délce trvání či projevech stejných jevů?

6. ZÁVĚR

Cílem této práce bylo posouzení cesty spojující dvě významná sídla jako prvku, který ve svém okolí a v sídlech, kterými cesta prochází, lokalizuje určité aktivity socioekonomického charakteru. Dále se podívat na to, jak se tyto aktivity ve vazbě na dobové okolnosti a místní geografické podmínky modifikují či mění. V každé ze tří kapitol byla věnována v rámci vymezeného období pozornost výskytu určitého jevu.

V předindustriálním období byly předmětem zájmu dobové podmínky a možnosti výskytu zájezdních hostinců a velkoobchodů se zemědělskou produkcí. Komparací pramenů odborných i narativních se podařilo hypotézu výskytu hostinců potvrdit. V problematice existence velkoobchodů se zemědělskou produkcí bylo dosaženo dílčího zjištění, avšak předloženou hypotézu nelze zcela potvrdit či vyvrátit.

Pro období průmyslové revoluce byla formulována hypotéza o lokalizaci potravinářských průmyslových podniků. Činnost těchto podniků byla v oblasti obcí při historické komunikaci potvrzena. V návaznosti na místní podmínky a lokalizované provozy byla zjištěna další průmyslová odvětví, která nebyla prvotní hypotézou předpokládána.

Pro současné období bylo snahou přiblížit suburbanizační podmínky ve sledovaných obcích. Obecné závěry odborné literatury byly konfrontovány s územními plány obcí a představiteli jejich samospráv. Bylo dosaženo zjištění, že ve sledovaných obcích, ač jsou z jediné, malé lokality, jsou celkem výrazné rozdíly.

Lze potvrdit, že zejména v případě suburbanizace je prostor pro sledování tohoto procesu dostatečně široký a současnou odbornou činností bohatě využívaný. Kvalitní dopravní dostupnost v tomto případě hraje výraznou roli, avšak domnívám se, že zde podstatným faktorem ovlivňujícím suburbanizační činnost je připravenost obci na jednání s developery a schopnosti vedoucích představitelů obcí.

Porovnáním rozvoje nově suburbanizovaného sídla s podobně situovanými obcemi srovnatelné velikosti, které již prvotní vlnu suburbanizace prožily, se nabízí příležitost k získání novým zjištěním a jejich interpretaci.

7. LITERATURA A PRAMENY

7.1. TIŠTĚNÁ LITERATURA

- BĚLINA, P. a další (1992): Dějiny zemí Koruny české. II., Od nástupu osvícenství po naši dobu. Paseka, Praha, 308 s.
- BOHÁČ, Z. (1987): Postup osídlení a demografický vývoj českých zemí do 15. století. Historická demografie, 12, Praha, s. 59 - 87
- BOHÁČOVÁ, I., FROLÍK, J., ŠPAČEK, J. (1994): Stará Boleslav: archeologický výzkum 1988-1994. Městské muzeum, Čelákovice, 23 s.
- ČADILOVÁ, O. (2006): Praha–Kbely a okolí. Maroli, Praha, 144 s.
- DUDEK, F. (1976): Vývoj cukrovarnického průmyslu na území Velké Prahy v období průmyslové revoluce. Historická demografie, 14 - 15, Praha, s. 329 – 367
- DUDEK, F. (1973): Počátky řepného cukrovarnictví v Čechách. Oblastní muzeum, Poděbrady, 68 s.
- FILIP, F. (2004): Vinoř: Od minulosti k dnešku, 1088 – 2002. Místní úřad, Praha–Vinoř, 231 s.
- HLAVAČKA, M. (1990): Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce. Academia, Praha, 179 s.
- HOFFMANN, F. (1992): České město ve středověku. Panorama, Praha, 453 s.
- CHOC, P. (1965): Vývoj cest a dopravy v Čechách do 13. století. Sborník Československé společnosti zeměpisné, 70, Praha, s. 16 – 33
- JAKUBEC, I., JINDRA, Z. (2006): Dějiny hospodářství českých zemí: od počátku industrializace do konce habsburské monarchie. Karolinum, Praha, 471 s.
- JELEČEK, L. (1971): K metodologickým otázkám historické geografie sídel. Historická demografie, 6, 1971, s. 29 – 53
- JIROUTEK, A. (1927): Obec Prosek. Sokol, Praha, 47 s.
- KARÁSEK, M. (2010): Vývoj obyvatelstva vybraných metropolitních areálů v transformačním období
(http://www.suburbanizace.cz/analyzy/1_KARASEK,_M._2010_Vyvoj_obyvatelstva_vybranych_metropolitnich_arealu_v_transformacnim_obdobi.pdf)

- KLIFNER, F. (1988): Vinoř 900 let. Svépomoc, Praha, 45 s.
- KLIKA, F. (1897): Adressář cihelen v Čechách, na Moravě a ve Slezsku. Časopis Reklama, Praha, 75 s.
- Kolektiv autorů (1985): Malá československá encyklopedie, 2. D – CH. Academia, Praha, 969 s.
- KOLMAŠ, J., KRUPA, K., OPATRŇY, J. A KOLEKTIV (1999): Čeští a slovenští orientalisté, afrikanisté a iberoamerikanisté. Libri, Praha, 620 s.
- KOZÁK, J. A KOLEKTIV (2009): Atlas půd České republiky. MZe ČR ve spolupráci s ČZU, Praha, 149 s.
- KRÁKORA, J. (1991): Abecední seznam pražských ulic s PSC a dodávacími poštami. Progress, Plzeň, 206 s.
- KRÁKOROVÁ, J. A KOL. (2005): Čakovice, Miškovice, Třeboradice. Železný, Praha, 159 s.
- KURANDA, M. (2009): Z Prahy do Staré Boleslavi svatou cestou podél 44 kapliček a svatováclavskou cestou ze Staré Boleslavi do Prahy. Samostatný náklad, Brandýs nad Labem-Stará Boleslav, 121 s.
- KURANDA, M. (1999): Městská část Praha 9, 2., Prosek. Maroli, Praha, 140 s.
- KURANDA, M. (1969): 1 000 let Proseka, Obvod Praha 9. Samostatný náklad, Praha, 8 s.
- KVĚT, R. (2003): Duše krajiny: staré stezky v proměnách věků. Academia, Praha, 195 s.
- KVĚT, R. (1999): Poutní cesty. Staré stezky – Sborník referátů ze 4. pracovního setkání. Památkový ústav, Brno, s. 3 – 12
- KVĚT, R. (1997): Staré stezky v České republice. Moravské zemské muzeum, Brno, 55 s.
- LOŽEK, V., CÍLEK, V., KUBÍKOVÁ, J., (2003): Střední Čechy: příroda, člověk, krajina. Dokořán, Praha, 127 s.
- MALENÍNSKÁ, J. (2003): Kbely byly původně vsí. Večerník Praha, 12, č. 45, s. 21
- OBVODNÍ NÁRODNÍ VÝBOR PRAHA 9 (1969): Nástin historie Hloubětína: Obvod Praha 9. Obvodní národní výbor Praha 9, Praha, 25 s.
- OHLER, N. (2003): Cestování ve středověku, H&H, Praha, 516 s.

- OUŘEDNÍČEK, M. (2008): Suburbanizace a vývoj měst. In: Ouředníček, M. a kol.: Suburbanizace.cz. Přírodovědecká fakulta Univerzity Karlovy, Praha, s. 9 – 17.
- OUŘEDNÍČEK, M., PULDOVÁ, P. (2006): Změny sociálního prostředí v zázemí Prahy jako důsledek procesu suburbanizace. In: Ouředníček, M. (ed.): Sociální geografie Pražského městského regionu. Přírodovědecká fakulta Univerzity Karlovy, Praha, s. 128 – 142
- OUŘEDNÍČEK, M. (2003): Suburbanizace Prahy. Sociologický časopis, 39, č. 2, s. 234 – 253
- OUŘEDNÍČEK, M. (2002): Suburbanizace v kontextu urbanizačního procesu. In: Sýkora, L. (ed.): Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky. Ústav pro ekopolitiku, Praha, s. 39 – 54
- PRÁŠEK, J. V. (1913): Brandejs nad Labem: Město, panství i okres, 3., sv. I. Brandejs nad Labem, 886 s.
- PRÁŠEK, J. V. (1910): Brandejs nad Labem: Město, panství i okres, 2. Brandejs nad Labem, 406 s.
- PRÁŠEK, J. V. (1908): Brandejs nad Labem: Město, panství i okres, 1. Brandejs nad Labem, 440 s.
- PRÁŠEK, J. V. (1875): Okres Brandejsský nad Labem: Nástin historicko-archaeologický. Fr. A. Urbánek, Praha, 240 s.
- PRŮCHA, V. A KOLEKTIV (2004): Hospodářské a sociální dějiny Československa 1918-1992, 1., období 1918 – 1945. Doplněk, Brno, 578 s.
- ROUBÍK, F. (1938): Silnice v Čechách a jejich vývoj. In: Edice Stopami věků - Monografie z československých dějin kulturních, 4 – 5. Společnost přátel starožitností čsl., Praha, 113 s.
- ROUČA, V. (2007): Dějiny rolnického podniku na příkladu cukrovaru v Holicích u Olomouce. Bakalářská diplomová práce. Historický ústav FF MU, Brno, 38 s.
- SEMOTÁNOVÁ, E. (1995): Historická geografie – zmizelý prostor a čas. Český časopis historický, č. 93, s. 177 – 188
- STŘECHA, A. (2002): Dřevčice: 950 let první zmínky. Obecní úřad, Dřevčice, 64 s.
- STŘECHA, A., OČENÁŠKOVÁ, E. (2002): Cvrčovice, Kostomlátky, Podolanka. Obecní úřad, Podolanka, 40 s.

- SÝKORA, L. (2003): Suburbanizace a její společenské důsledky. Sociologický časopis, 39, č. 2, s. 217 – 233
- SÝKORA, L. (2002): Suburbanizace a její důsledky: výzva pro výzkum, usměrňování rozvoje území a společenskou angažovanost. In: Sýkora, L. (ed.): Suburbanizace a její sociální, ekonomické a ekologické důsledky. Ústav pro ekopolitiku, Praha, s. 9 – 19
- SÝKORA, L. (2001): Proměny prostorové struktury Prahy v kontextu postkomunistické transformace. In: Hampl, M. a kol.: Regionální vývoj. Přírodovědecká fakulta Univerzity Karlovy, Praha, s. 127 – 166
- TOMÁŠEK, M. (2000): Půdy České republiky. Český geologický ústav, Praha, 67 s.
- TŘEŠTÍK, D. (1997): Počátky Přemyslovců. Lidové Noviny, Praha, 658 s.
- URBÁNKOVÁ, J., OUŘEDNÍČEK, M. (2006): Vliv suburbanizace na dopravu v Pražském městském regionu. In: Ouředníček, M. (ed.): Sociální geografie Pražského městského regionu. Přírodovědecká fakulta Univerzity Karlovy, Praha, s. 79 - 95
- VÁVRA, I. (1974): Žitavská cesta. Historická geografie, 12, Historický ústav ČSAV, Praha, s. 27 – 83

7.2. OSTATNÍ TIŠTĚNÉ PRAMENY

- Brandýs nad Labem–Stará Boleslav: Strategický plán rozvoje 2007 - 2013: Průvodce SRPem (2006).
- Česká republika, Autoatlas 1:150 000 (2008), Kartografie, Praha, 240 s.
- Historický lexikon obcí České republiky 1869 – 2005 (2006), ČSÚ, Praha, 759 s.
- Obecní kronika městské části Praha-Kbely
- Obecní kronika městské části Praha–Vinoř
- Obecní kronika obce Dřevčice
- Obecní kronika obce Jenštejn
- Obecní kronika obce Podolanka

- OKEČ, ČSÚ, Praha
([http://www.czso.cz/csu/klasifik.nsf/i/okce_d/\\$File/021603vd.pdf](http://www.czso.cz/csu/klasifik.nsf/i/okce_d/$File/021603vd.pdf))
- Sčítání lidu, domů a bytů 1991 (1992), ČSÚ, Praha
- Sčítání lidu, domů a bytů 2001 (2002), ČSÚ, Praha
- Územní plán hl. m. Prahy - Průvodní zpráva
- Územní plán města Brandýs nad Labem-Stará Boleslav
- Územní plán městské části Praha-Kbely
- Územní plán městské části Praha-Vinoř
- Územní plán obce Dřevčice
- Územní plán obce Jenštejn
- Územní plán obce Podolanka

7.3. ÚSTNÍ PRAMENY

- Rozhovor s kronikářem obce Jenštejn panem Václavem Kovandou, 19. května 2010, Jenštejn
- Rozhovor s kronikářem městské části Praha-Vinoř panem Františkem Filipem, 5. května 2010, Vinoř
- Rozhovor s místostarostkou obce Podolanka paní Květoslavou Šimůnkovou, 3. května 2010, Podolanka
- Rozhovor s pracovnící odboru územního rozvoje a památkové péče pracoviště Praha Městského úřadu Brandýsa nad Labem-Stará Boleslav paní Ing. Alenou Valentovou, 26. května 2010
- Rozhovor se starostou obce Dřevčice panem Jiřím Kolářem, 3. května 2010, Dřevčice

7.4. INTERNETOVÉ ZDROJE:

- <http://amapy.centrum.cz>
- http://geoportal.cuzk.cz/cuzk_wmsklient/
- <http://www.brandysko.cz/stranka-22.html>
- [http://www.czso.cz/csu/klasifik.nsf/i/okce_d/\\$File/021603vd.pdf](http://www.czso.cz/csu/klasifik.nsf/i/okce_d/$File/021603vd.pdf)
- <http://www.devo.cz/main.php?pageid=104>
- <http://www.praha9.cz/index.php?id=154>
- <http://www.suburbanizace.cz/>

8. PŘÍLOHY

PŘÍLOHA Č. 1: Přibližná poloha doložených zájezdních hostinců na sledované komunikaci



Zdroj: Geoprohlížeč ČÚZK, vlastní úprava

Poznámka: Zdrojem mapového podkladu Základní mapa ČR 1 : 50 000 získaná prostřednictvím aplikace Geoprohlížeč ČÚZK. Tato aplikace je dostupná na http://geoportal.cuzk.cz/cuzk_wmsklient/. Nebylo v možnostech zahrnout všechna sídla – Praha a Brandýs nad Labem-Stará Boleslav jsou zobrazeny jen částečně. Poloha doložených zájezdních hostinců na pražském Proseku a v Podolance je zde určena dle informací zjištěných v citované literatuře. Jejich současný stav ukazují obrázky č. 2. a 3. v příloze č. 2.

PŘÍLOHA Č. 2: Zájední hostinec v Podolance a na pražském Proseku

Obrázek č. 2: Zájední hostinec v Podolance, současný stav



Foto: Miroslav Mareš

Obrázek č. 3: Zájední hostinec na pražském Proseku, současný stav



Foto: Miroslav Mareš

PŘÍLOHA Č. 3: Přibližná poloha cihlen ve sledovaných obcích



Zdroj: Geoprohlížeč ČÚZK, vlastní úprava

Poznámka: Zdrojem mapového podkladu Základní mapa ČR 1 : 50 000 získaná prostřednictvím aplikace Geoprohlížeč ČÚZK. Tato aplikace je dostupná na http://geoportal.cuzk.cz/cuzk_wmsklient/. Nebylo v možnostech zahrnout všechna sídla – Praha a Brandýs nad Labem-Stará Boleslav jsou zobrazeny jen částečně. Poloha jednotlivých cihlen na pražském Proseku, v MČ Praha-Vinoř, Jenštejně, Dřevčicích a v Brandýse nad Labem je určena dle informací zjištěných v citované literatuře. Nejedná se o znázornění velikosti plochy lokálních nalezišť.