

UNIVERZITA PARDUBICE
FAKULTA FILOZOFICKÁ

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

2011

Eliška ŠUPEJOVÁ

Univerzita Pardubice
Fakulta filozofická
Ústav historických věd

Péče o silnice samosprávy Holic do 1. světové války

Eliška Šupejová

Bakalářská práce

2011

Univerzita Pardubice
Fakulta filozofická
Akademické rok: 2010/2011

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE (PROJEKTU UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Eliška ŠUPELOVÁ**
Osobní číslo: **H07389**
Studijní program: **B7105 Historické vědy**
Studijní obor: **Spisová a archivní služba**
Název tématu: **Péče o silnice samosprávy Holice do 1. světové války**
Zadávající katedra: **Ústav historických věd**

Zásady pro vypracování.

Studentka bude ve své práci vycházet jednak z existující obecné literatury a obecných zastupitelských, dále z regionální literatury, týkající se Holice ve sledovaném období. Další částí její práce bude průzkum archivního fondu Okresní zastupitelstvo Holice, kde si bude všimnout toho, co se týká péče o silnice ve sledovaném období. Jako pomocný zdroj bude využívat archivní fond AM Holice v těch částech, které se týkají péče o silnice. Získané informace budou zpracovány do textu, který si bude velmi stručně všimnout systematické péče o silnice zhruba v poslední čtvrtině 19. století jak v obecné rovině, tak podrobněji v konkrétním případě samosprávného okresu a města Holice.

úzasah grafických prací:

úzasah pracovní zprávy:

Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**

Seznam odborné literatury:

Státní Okresní Archiv Pardubice: Archiv města Holice. Státní Okresní Archiv Pardubice: Okresní zastupitelstvo Holice. HLADÍK, Pavel. Holice: Kapitoly z historie města. Holice, 1980. HLADÍK, Pavel. Holice 1336-1986. Holice, 1986. HLADÍK, Pavel - KLEMENŤ, Milošlav. Holice: Historický lexikon 1336-2001. Holice, 2001. ŠAFARÍK, Antonín - POSPÍŠIL, Otokar. Holice: Obraz vývoje a současnosti. Holice, 1911. Instrukce pro cestáře (1878,1881) HLAVAČKA, Milan. Doprava: Stručné dějiny oborů. Praha, 2006. HLAVAČKA, Milan. Zlatý věk české samosprávy 1862-1913: Samospráva a její vliv na hospodářský, sociální a intelektuální rozvoj Čech 1862. Praha, 2006. KYNCL, Jan. Historie dopravy na území České republiky. Praha, 2006. KLADIWA, Pavel. Lesk a bída obecních samospráv Moravy a Slezska 1850-1914. I. díl. Ostrava, 2007.

Veřejně bakalářské práce:

doc. PhDr. Marie Macková, Ph.D.
Ústav historických věd

Datum vydání bakalářské práce: **30. dubna 2010**

Termín odevzdání bakalářské práce: **31. března 2011**

prof. PhDr. Petr Vorel, CSc.

děkan

L.S.

prof. PhDr. Tomáš Fišer, Ph.D.
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 30. listopadu 2010

Prohlášení autora

Prohlašuji, že jsem tuto práci vypracovala samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využila, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byla jsem obeznána s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

V Pardubicích dne 25. června 2011

Eliška Šupejová

Anotace

Tato práce se zabývá samosprávou v Holicích do 1. světové války se zaměřením na péči o komunikace na Holicku. V práci jsou přiblíženy historické události, které s tématem souvisejí. Práce je nejvíce zaměřena na péči o silnice a cesty, které se nachází v blízkosti Holic, a na objekty, které se nachází v těsné blízkosti silnic.

Klíčová slova

Holice, samospráva, silnice, údržba, cestáři, dějiny

Annotation

This work deals with autonomy in Holic by World War I, focusing on care of the communication of Holic. The work approximated the historical events that are related to the topic. The work is most focused on the care of roads and paths, which is located near the Holic, and the objects that are located in close proximity to roads.

Keywords

Holic, local governments, autonomy, road maintenance, road mender, history

Poděkování

Touto cestou bych chtěla poděkovat své vedoucí bakalářské práce doc. PhDr. Marii Mackové Ph. D. za pomoc při výběru a vhodného zaměření tématu této bakalářské práce a za odborné připomínky a návrhy při zpracování práce.

Poděkování také patří zaměstnancům Státního okresního archivu v Pardubicích za ochotu a užitečné informace.

OBSAH

ÚVOD.....	1
1. MĚSTO HOLICE.....	3
2. SAMOSPRÁVA.....	8
2.1. Okresní samospráva.....	8
2.2. Obecní samospráva.....	12
2.2.1 Samospráva Holic.....	14
3. HISTORIE SILNIČNÍ DOPRAVY OD POL. 19. STOL.....	21
3.1. Vývoj dopravy.....	21
3.2. Dopravní prostředky.....	26
4. DOPRAVA NA HOLICKU.....	28
4.1 Výstavba.....	42
4.2. Údržba.....	43
4.2.1 Cestáři.....	43
4.2.2 Instrukce pro cestáře.....	44
4.2.3. Cestáři - osobnosti.....	47
4.3 Dozor cestmistrů.....	49
4.3.1 Přestupky.....	50
4.3.2. Stížnosti a prosby na péči o silnice.....	51
4.3.3 Silniční policie.....	53
Závěr.....	55
Seznam zkratk.....	58
Použité prameny a literatura.....	59
Archivní prameny:.....	59
Tištěné prameny.....	59
Literatura.....	60
Seznam tabulek.....	61
Seznam příloh.....	62
Přílohy.....	63
Resumé.....	65

ÚVOD

Tato bakalářská práce měla za cíl sledovat vývoj samosprávy města Holice, se zaměřením na její péči o silnice. Sledované období je vymezené hlavně polovinou 19. století, kdy započala vznikat samospráva obcí, a končí počátkem 1. světové války.

Pro tuto práci byla využita existující obecná literatura o okresních zastupitelstvech, dále regionální literatura, týkající se Holic ve sledovaném období. Další potřebnou literaturou byla dobová literatura, bez které by nebylo možné pracovat. Vycházelo se především z literatury o Holicích, jako například Holice: Obraz vývoje a současnosti od Antonína Šafaříka a Otokara Pospíšila, Holice: Kapitoly z historie města od Pavla Hladíka a Holice: Historický lexikon 1336 – 2001 od autorů Pavla Hladíka a Miloslava Kmenta. Pro kapitolu, která se týkala historického vývoje dopravy bylo použito dvou knih od Milana Hlavačky, a to zejména Doprava: Stručné dějiny oborů a Cestování v éře dostavníků. Další knihou k dopravě byla kniha od Jana Kyncla Historie dopravy na území České republiky nebo Silnice v Pardubickém kraji: Historie a současnost od autorů L. Štěpána a J. Pražana. Dále bylo použito informací z knihy Jaroslava Ryby K historii silniční dopravy na území České republiky. Pro kapitolu, týkající se samosprávy bylo vycházeno z Dějin správy v českých zemích: od počátků po současnost od autorů Z. Hladíková, J. Janák a J. Dobeš.

Pro další fázi této bakalářské práce byl velmi důležitý průzkum archivního fondu Okresní zastupitelstvo Holice, kde bylo čerpáno ze všeho, co se týkalo péče o silnice ve sledovaném období. Jako další pomocný zdroj byl využit fond Archiv města Holice, kde se opět čerpaly informace, týkající se péče o komunikace.

Práce je rozdělena do několika částí. První část se zabývá geografii, pro přesnější představu o umístění Holic, a obecnou historií města Holice.

Ve druhé části se práce zabývá vývojem správních orgánů s důrazem na samosprávu okresní a obecní. Důležité je zde přiblížit vývoj správních dějin v celé Habsburské monarchii. V další části je rozebírána obecná historie silniční dopravy v 19. stol a počátku 20. stol na našem území, bez které by tato práce o silnicích neměla smysl, a dále, v další části práce, se zaměřuji na dopravu na konkrétním území Holic. Této části je věnována největší pozornost, jelikož se tato celá bakalářská práce zabývá péčí o komunikace na Holicku.

K dosavadnímu stavu bádání tohoto tématu bylo vydáno pouze několik prací, zabývajících se samostatnou samosprávou Holic a nebo naopak pouze historií komunikací na našem území, ale zatím nikdy nebylo spojeno těchto dvou oblastí do jedné práce.

Pro tuto bakalářskou práci byly využity fondy Archivu města Holice. Tyto fondy může využít každý historik a nebo každý, kdo se zajímá o cestování a konkrétněji všichni se zálibou v silnicích a všem, co předcházelo stavbu silnice, až po její skutečnou realizaci. Dále by tyto fondy byly velmi pomocné těm, kteří se zajímají o samosprávu Holic a vesnic, které spadají pod Holice.

Mezi cíle této bakalářské práce patří vybádat, jaké druhy silnic se nacházely v okolí Holic, jaký byl jejich stav a podle jakých předpisů a nařízení se silnice stavěly. Důležité je také zjistit, kdo a jak se staral o tyto silnice a jak tito zaměstnanci - cestáři byli placeni a v jakém poměru měli rozděleny silnice. Tato bakalářská práce si nevšímala jen silnicí a cest, ale je velmi důležité pro představu uvést, co se nacházelo v jejich těsné blízkosti a o co se starali cestáři, jako např. stromořadí nebo vytyčující mezníky. Silnice tudíž nezahrnují jen cestu ale i objekty, které s provozováním silnice nebo provozem na nich souvisejí.

1. MĚSTO HOLICE

Geografie

Město Holice se nachází v Pardubickém kraji a to východním směrem od města Pardubice. Vzdálenost mezi těmito dvěma městy je asi 16km.

Holice se skládají ze sedmi městských částí – samotné Holice, Staré Holice, Roveňsko, Kamenec, Podlesí, Podhráz a Koudelka. Město leží u hlavní silnice mezi Svitavami a Hradcem Králové a také Holicemi prochází silniční trasa z Pardubic do Rychnova nad Kněžnou. Katastrální výměr tohoto města je 19, 69 km² a žije zde 6250 obyvatel.

Holice mají charakter průmyslově-zemědělský a leží v nadmořské výšce 245 m.n.m. Původně šlo o ves, která spadala pod Chvojnovské panství náležejícího králi Janu Lucemburskému.

Historie města Holice do 1. světové války

K vlastnímu městu Holice přiléhají i jiné obce, jako například Staré Holice, které byly původně vsí, s řetězem hospodářských usedlostí a domků, které v úzkém pruhu lemují silnici vedoucí ke vsi Veliny. Pro představu, k roku 1893 stálo ve Starých Holicích 118 dřevěných, 60 polodřevěných a 130 zděných domků.¹

V nejstarších dobách se vesnice přejmenovávaly skoro každých 100 let, než se ustálilo používat název jen jeden neměnný název. V historii byly Holice pojmenovány německým jménem Eklinsdorf a latinským označením Eklinivilla². Velmi důležitá je také kromě vývoje názvu Holic i jejich první písemná zmínka, která se nachází v diplomatárii muzejním.

Holice v historii častokrát měnily svého majitele, mezi které patřil např. pan Jindřich z Lichtenburka a páni ze Šternberka³, kteří byli poddaní pánů Holických, jejichž rod vymřel po meči Janem Václavem roku 1712. Po husitských nepokojích se opět změnil majitel, kterým se stal pan Neptalim z Frimburka, který koupil Holice roku 1481⁴. Během této doby Holice vzkvétaly, jelikož Neptalim z Frimburka byl dobrodincem města a osvobodil město od daní a robot, čímž je zbavil od poddanství a udělil městu právo vařit pivo a daroval vesnici poplužní dvůr. Mezi další majitele patřili roku 1493 Hynek Bradlecký z Mečkova, r. 1507

¹ Státní okresní archiv Pardubice, Archiv města Holice (1558) 1850-1945(1948), Inventář, F.Ottmar, Holice 1964.

² ŠAFAŘÍK, Antonín, POSPÍŠIL, Otokar. *Holice : Obraz vývoje a současnosti*. 1. vyd. Holice 1911, str 23.

³ tamtéž, str. 25.

⁴ tamtéž, str. 30.

Vilém z Pernštejna na Pardubicích (Helffenštejně)⁵. V roce 1560 panství zakoupil český král Ferdinand svému synu Maxmiliánovi. Takto to zůstalo při komoře české až do poloviny 18. století⁶. Jako prvním představitelem města je zmíněn Petr Krejčí roku 1563⁷.

Během třicetileté války Holice procházely velkou krizí. Příčinou toho bylo plenění nepřátelskými vojsky a také jejich loupění a ukořisťování, především potravin. Města v této době měla povinnost se o vojáky starat a ubytovávat je na své vlastní náklady a poskytovat jim i potraviny. Po válce měšťané začali opět stavět a opravovat zničené stavby.

Od počátku 17. století je možno již podrobněji sledovat složení i akt obnovy sboru konšelů, který řídil a prováděl hejtman na pardubickém zámku. První úplné zaznamenání úřadu konšelského z roku 1618 je uvedeno v městské památné knize. Jmenují se zde starší (primas) Adam Pekař⁸ a konšelé.

Na počátku 18. století Holicemi procházela další vojska, a to během války o španělské dědictví, ale další válečná tažení, nyní s Napoleonem Bonapartem, se Holic vůbec nedotkla. Po všech válkách byly městům povolovány trhy, aby měšťané mohli zlepšit svoji finanční situaci a dokoupit chybějící suroviny a nástroje.

V polovině 18. stol. bylo obci povoleno vybírat mýto za formanské vozy a obec Holice taktéž vybírala i poplatek plynoucí z dobytka, který byl honěn na trh za účelem prodeje⁹.

Roku 1773 se obec Holice rozhodla, že je nutné z orientačního hlediska poprvé očíslovat domy v jedné číselné řadě ve směru od Podhráze na Staré Holice. Celkem v té době bylo očíslováno 228 domů¹⁰. Během dalších let se obec Holice začala rozrůstat. V roce 1826 je zaregistrováno 463 domů a 3056 obyvatel¹¹, roku 1869 už 747 domů a 4277 obyvatel¹², a v roce 1880 je zaregistrováno již 5060 obyvatel a 794 domů¹³.

Za zmínku stojí i počátek výstavby císařské silnice vedoucí k Hradci Králové. Tato silnice byla započata roku 1819. Silnice byla vyměřena přes náměstí v Holicích a přes hráz rybníka

⁵ ŠAFAŘÍK, Antonín, POSPÍŠIL, Otokar. *Holice : Obraz vývoje a současnosti*. 1. vyd. Holice 1911, str. 41.

⁶ tamtéž, str. 43.

⁷ Státní Okresní Archiv Pardubice: Archiv města Holice (1558) 1850-1945(1948), Inventář, F.Ottmar, Holice 1964.

⁸ Státní Okresní Archiv Pardubice: Archiv města Holice (1558) 1850-1945(1948), Inventář, F.Ottmar, Holice 1964.

⁹ HLADÍK, Pavel – KLEMENT, Miloslav. *Holice: Historický lexikon 1336-2001*. Holice, 2001. str. 11.

¹⁰ HLADÍK, Pavel – KLEMENT, Miloslav. *Holice: Historický lexikon 1336-2001*. Holice, 2001. str. 12.

¹¹ HLADÍK, Pavel – KLEMENT, Miloslav. *Holice: Historický lexikon 1336-2001*. Holice, 2001. str. 14.

¹² HLADÍK, Pavel – KLEMENT, Miloslav. *Holice: Historický lexikon 1336-2001*. Holice, 2001. str. 19.

¹³ HLADÍK, Pavel – KLEMENT, Miloslav. *Holice: Historický lexikon 1336-2001*. Holice, 2001. str. 20..

Muška. Dříve silnice vedla do Hradce Králové kolem kostela přes Podlesí a Vysoké Chvojno¹⁴.

Pro další účely této bakalářské práce je třeba i zmínit to, že dne 15. září roku 1828 se započalo v Holicích vybírat silniční clo na nové silnici. Clo se vybíralo na dvou mýtních místech, a to u pošty a u obecního vězení. V této době se velmi rozmáhala stavba silnic. Proto není divu, že roku 1830 započala stavba další silnice, vedoucí z Pardubic do Holic. Rozvoj silnic a dopravy měl dobrý vliv na rozvoj cestování, neboť Holice potřebovaly být spojeny s větším městem. O několik let později byla projednávána další stavba silnice, která by vedla z Holic, přes Veliny až do Borohrádku. Tato silnice byla započata roku 1848 a dokončena byla roku 1852¹⁵.

Dne 22. září 1849 se po zrušení panských úřadu a jejich postátnění Holice staly sídlem okresního politického úřadu, okresního soudu a berního úřadu. Úřady byly umístěny do budovy radnice, ve kterém byl pro tento účel zrušen zájezdni hostinec. Okresní soud zahájil činnost dne 20. června roku 1850. V tomto roce se konaly i první volby do obecního zastupitelstva podle obecního zřízení z roku 1849. Starostou se v té době stal František Kašpar¹⁶.

Další volby se konaly až po 11 letech a to v roce 1861. V těchto volbách byl zvolen starostou Moric Formánek, I. radním František Holub, II. radním Jan Jeřábek, III. radním Matěj Holub a IV. radním se stal František Vohralík¹⁷.

Při volbách v roce 1880 byl zvolen obecní výbor se 30 členy a 15 náhradníky a představenstvo o šesti členech. V srpnu r. 1864 proběhly další obecní volby, které byly uskutečněny podle nového volebního řádu. Proti tomuto průběhu voleb byl podán protest a volby se musely v září znovu opakovat. Starostou byl zvolen opět Moric Formánek, radními František Formánek, František Marek, František Vlček a František Růžička¹⁸.

Na základě těchto voleb z roku 1864 bylo roku 1865 zvoleno 1. okresní zastupitelstvo jako samosprávný orgán a okresním starostou byl zvolen Jan Jarkovský z Bělče. Holice byly ve výboru zastupovány farářem Jakubem Jindrou¹⁹. Další změnou v samosprávě bylo sloučení

¹⁴ HLADÍK, Pavel – KLEMENT, Miloslav. Holice: Historický lexikon 1336-2001. Holice, 2001. str. 13.

¹⁵ HLADÍK, Pavel – KLEMENT, Miloslav. Holice: Historický lexikon 1336-2001. Holice, 2001. str. 15.

¹⁶ HLADÍK, Pavel – KLEMENT, Miloslav. Holice: Historický lexikon 1336-2001. Holice, 2001. str. 16.

¹⁷ HLADÍK, Pavel – KLEMENT, Miloslav. Holice: Historický lexikon 1336-2001. Holice, 2001. str. 17.

¹⁸ Státní Okresní Archiv Pardubice: Archiv města Holice (1558) 1850-1945(1948), Inventář, F.Ottmar, Holice 1964.

¹⁹ HLADÍK, Pavel – KLEMENT, Miloslav. Holice: Historický lexikon 1336-2001. Holice, 2001. str. 18.

působnosti okresního politického úřadu a tak byly Holice přiřčeny roku 1868 pod okresní hejtmanství v Pardubicích.

Pro zlepšení přístupnosti z města Holice k železnici byla roku 1870 započata další výstavba silnice do Moravan. Silnice se stavěla dva a půl roku.

Po volbách v roce 1876 byl starostou Holic jmenován Karel Dudych, náměstkem a 1. radním František Vojtěch. Jako dalšími radními byli zvoleni Jan Provazník a Václav Sitta. V obecním výboru (zastupitelstvu) tohoto roku zasedalo dalších 23 mužů²⁰.

Obecní zastupitelstvo se na jednání roku 1882 rozhodlo označit jednotlivé části města římskými číslicemi pro lepší orientaci²¹. Toto označení se prakticky využívalo dalších 100 let. Dále se také na jednání obecního zastupitelstva rozhodlo o novém a dalším pojmenování ulic²².

Jako poslední v základní komunikační síti byla započata roku 1883 výstavba silnice vedoucí k Poběžovicím. Tímto se Holice spojily s ostatními svými obcemi, které spadaly pod Holice.

Při příležitosti Národopisné výstavy v Praze byla v Holicích sbírkovou činností vytvořena menší výstava pořádaná v prostorách školy roku 1894.²³

Při volbách roku 1901 bylo zvoleno 28 zastupitelů a také proběhla volba starosty a radních. Starostou se stal MUDr. Čeněk Zemánek. Jeho volbu však okresní hejtman zrušil, protože jako městský lékař nemohl být zvolen za starostu. Nová volba proběhla o tři měsíce později, kdy byl starostou zvolen JUDr. Ludvík Hofman. V radě zasedli Alexandr Vaníček, Václav Rychlík, František Holub, Jaroslav Šoulavý, František Vorel, Bohumil Provazník, Jan Zahrádka a Josef Konrád²⁴. Roku 1904 podal starosta a městská rada rezignaci za základě novinových článků, ve kterých se jim vyčítalo špatné hospodaření města. V následujícím roce proto byla provedena revize hospodaření za roky 1899-1903, a to oficiálně zemského výboru Františkem Mocem, kde však nebylo zjištěno žádné pochybení.

V červenci 1905 v Holicích proběhly obecní volby, ve kterých bylo ve třech volebních sborech zvoleno 36 členů obecního zastupitelstva a starostou byl zvolen MUDr. Václav Baur²⁵.

K volbám v roce 1909 podaly kandidátky tři strany, a to strana mladočeská, sociálně demokratická a státoprávně pokroková. Každá volební skupina získala třetinu mandátů. Každá volební skupina získala třetinu mandátů²⁶.

²⁰ HLADÍK, Pavel – KLEMENT, Miloslav. Holice: Historický lexikon 1336-2001. Holice, 2001. str. 19.

²¹ I. Nové Holice, II. Staré Holice, III. Koudelka, IV. Kamenec, V. Podlesí, VI. Podhřát, VII. Roveňsko

²² HLADÍK, Pavel – KLEMENT, Miloslav. Holice: Historický lexikon 1336-2001. Holice, 2001. str. 20.

²³ ŠAFARÍK, Antonín, POSPÍŠIL, Otokar. *Holice: Obraz vývoje a současnosti*. 1. vyd. Holice 1911, str. 69.

²⁴ HLADÍK, Pavel – KLEMENT, Miloslav. Holice: Historický lexikon 1336-2001. Holice, 2001. str. 25.

²⁵ HLADÍK, Pavel – KLEMENT, Miloslav. Holice: Historický lexikon 1336-2001. Holice, 2001. str. 26.

V této době se značně rozšířila výstavba města. Kromě nových silnic a cest se stavěly i nové domy. Byla zde i postavena nová tovární budova.

²⁶ Státní Okresní Archiv Pardubice: Archiv města Holice (1558) 1850-1945(1948), Inventář, F.Ottmar, Holice 1964.

2. SAMOSPRÁVA

Samospráva byla v českých zemích zcela novou institucí. Zavedením ústavnosti v roce 1848 byla změněna politická správa v souvislosti se zrušením poddanství bylo nutné rozhodnout, na které úřady se přenesla správa vykonávaná patrimonií. Důležité bylo, aby všechna politická správa byla svěřena do rukou státním politickým úřadům. Některé z povinností politické správy byly svěřeny občanstvu, které bylo organizováno jako veřejná korporace. Bylo důležité, aby taková samospráva navazovala na předešlý vývoj a to na jednotlivé korunní země. Země měly jen zákonodárné a správní kompetence a mohly si spravovat své věci volenými orgány. Samospráva byla provedena na úrovni zemí a nižších samosprávných celcích, jako byly obce, okresy a kraje, kterým byla svěřena část veřejné správy, kterou vykonávaly volenými orgány²⁷.

Myšlenky a zásady se objevily již v návrhu kroměřížské ústavy a přešly i do březnové ústavy.

2.1. Okresní samospráva

Okresy patří mezi střední stupeň územní samosprávy a tento stupeň byl vytvořen jen v Čechách.

Na našem českém území byla možnost zřídit si okresní zastupitelstva ve všech sídlech okresních úřadů až na základě zemského zákonem z 25. července 1864.

Orgánem okresní samosprávy bylo okresní zastupitelstvo, která měla vždy od 18 do 36 členů, podle početnosti obyvatel v okrese. Zastupitelé byli voleni vždy na tříleté období.

Ze středu okresního zastupitelstva byl zvolen okresní starosta, který byl potvrzen císařem, a okresní výbor. Výbor se skládal z okresního starosty a dalších 6 členů. Výbor byl výkonným orgánem a zastupoval okres navenek. Do okresních zastupitelstev se volilo jako do zemských sněmů a to podle zásady zastoupení zájmů. Jeho členy byly zástupci velkostatku, zástupci průmyslu a obchodu, zástupci měst a zástupci venkovských obcí. Každá tato skupina si zvolila jednoho zástupce a zbytek míst byl obsazen podle volby plné shromáždění²⁸.

Na Moravě a ve Slezsku byly vytvářeny starostenské sbory a okresními silničními výbory. Okresní zastupitelstvo bylo zřízeno v každém sídle okresního úřadu. Při reorganizaci politické

²⁷ JANÁK, J., HLEDÍKOVÁ, Z. Dějiny správy v českých zemích od počátků státu po současnost. Praha: Lidové noviny, 2005, str. 297.

²⁸ JANÁK, J., HLEDÍKOVÁ, Z. Dějiny správy v českých zemích od počátků státu po současnost. Praha: Lidové noviny, 2005, str. 304.

správy v roce 1868 byly zřízeny velké politické okresy, ve kterých se nacházelo i několik okresních zastupitelstev.

V roce 1868 došlo k reorganizaci politické správy. V této době byly zřízeny velké politické okresy, ve kterých působilo více okresních zastupitelstev. Mezi záležitosti okresního zastupitelstva patřily ty, které se týkaly společného prospěchu okresu a jeho příslušníků. Tato působnost se dělila na samostatnou a přenesenou, ve které se vykonávaly některé záležitosti vojenské správy.

Do působnosti okresních zastupitelstev patřilo zřizování a udržování okresních silnic, péče o zdravotnictví, péče o chudinství, o výchovu mládeže atd.

Dohled nad okresními zastupitelstvy vykonával zemský výbor a současně i orgány státní správy²⁹.

Dějiny okresního zastupitelstva v Holicích

Samosprávný okres holický vznikl roku 1865 podle zákona ze dne 2. července 1864 a tvořilo jej 29 obcí soudního okresu Holice: Albrechtice, Běleč, Bělečko, Býšť, Bělešovice, Čeradice, Chvojenc, Chvojno (Vysoké Chvojno), Dašice, Hoděšovice, Holice, Komárov, Kostěnice, Litětiny, Moravany, Moravanský (Kostěnice), Nová Ves, Ostřetín, Platěnice, Pobežovice, Prachovice, Roveň Dolní a Horní, Ředice Dolní a Horní, Slepotice, Štěpánovsko, Veliny a Vysoká u Holic³⁰.

Počet obyvatel samosprávného okresu činil podle stavu z roku 1850 celkem 17 628 obyvatel a v roce 1885 se počet zvýšil na 20 743 obyvatel.

Hlavním orgánem okresu bylo 18členné, později 24členné okresní zastupitelstvo. První volby se konaly 11. září 1865, kdy byl okresním starostou zvolen Jan Jarkovský z Bělče a za členy výboru: za velkostatek J.Liebige berní Bedřich Nemájovský, za města Jakub Jindra, farář z Holic, za skupinu venkovských obcí Jan Krátký z Moravan, Karel Císař, starosta z Prachovnic, Josef Roček, starosta z Horní Rovně a František Šťastný rolník z Býště. V okresním zastupitelstvu dále zasedali: Moric Formánek starosta města Holice, Jan Provazník člen obecního výboru z Holic, Josef Hájek starosta města Dašic, Jan Habětínek starosta z Dolní Rovně, František Polák starosta z Velin, František Komárek starosta

²⁹ JANÁK, J., HLEDÍKOVÁ, Z. Dějiny správy v českých zemích od počátků státu po současnost. Praha: Lidové noviny, 2005, str. 305.

³⁰ Státní Okresní Archiv Pardubice, Okresní zastupitelstvo v Holicích 1865 – 1928, Inventář, F.Ottmar, Holice 1964. str. 1.

z Komárova, Jan Brouček z Bělče, Václav Marek představený z Albrechtic, Václav Vondra, Jan Špaček a za velkostatek pardubický Egon Siebrt³¹.

První zasedání okresního zastupitelstva se konalo 26. listopadu 1865 a první zasedání okresního výboru 4. prosince 1865. Oběma sborům předsedal okresní starosta. V této funkci se v Holicích střídali: Jan Jarkovský (1865-1873), František Šťastný (1874-82), Karel Císař (1882-86), Břetislav Štěpánek (86-95), Josef Tužil (1894-1923)³².

Organizace okresní samosprávy trvala téměř beze změny do počátku Československé republiky. Po změně volebního řádu bylo okresní zastupitelstvo v Holicích výnosem zemské politické správy ze dne 25. září 1919 rozpuštěno a dosazena okresní správní komise.

Úřadovny okresu byly původně umístěny v najatých místnostech v domě čp.9 v Holicích a teprve roku 1894 přemístěny do vlastní jednopatrové budovy čp.10 na náměstí, kde kromě úřadoven byla umístěna Okresní hospodářská záložna a okresní spořitelna.

Okresní zastupitelstvo vykonávalo dohled na místní samosprávu a rozhodovalo o odvoláních v záležitostech samostatné působnosti obcí. Staralo se o správu okresního jmění, okresních podniků, ústavů a zařízení, pečovala o okresní komunikace, o věci týkající se zemědělství, požárů, chudinství a školství. Dohlížela při sčítání lidu, ve věcech vojenských a vystupovala na obranu občanských a jazykových práv³³.

Zasedání okresního zastupitelstva Holice

Okresní zastupitelstvo v Holicích zasedalo poprvé dne 26. listopadu 1865³⁴. Z této události se zachovala Kniha zápisů schůzí okresního výboru a zastupitelstva. Na první schůzi se jednalo o tom, zda – li se má ustanovit a sestavit odbor pro přejetí silnic. Do odboru byl ustanoven Karel Císař jako výbor a referent, Moric Formánek, Jan Habětínek, Václav Vondrouš a František Komárek. Tento odbor nejprve prohlédnul silnice s inženýrem a znalcem silnic a pak se rozhodnul o tom, které silnice budou přejety pod okresní správu.

Dne 22. ledna 1866 jednalo okresní zastupitelstvo o prodeji lip, které rostly podél okresních silnic. Nejdříve bylo určeno, že se mají vysekat a prodat ovocné stromky a až naposledy se bude jednat o lipách. Bylo zde také důležité určit uspořádání služeb pro obecní cestáře.

³¹ Státní Okresní Archiv Pardubice, Okresní zastupitelstvo v Holicích 1865 – 1928, Inventář, F.Ottmar, Holice 1964. str. 1.

³² Státní okresní archiv Pardubice: Okresní zastupitelstvo v Holicích 1865 – 1928, Inventář, F.Ottmar, Holice 1964. str. 1.

³³ Státní Okresní Archiv Pardubice: Okresní zastupitelstvo v Holicích 1865 – 1928, Inventář, F.Ottmar, Holice 1964. str. 2.

³⁴ Státní okresní archiv Pardubice, Okresní zastupitelstvo v Holicích 1865 -1928, inv. č. 1, kn. 1, Kniha zápisů schůzí okresního výboru a zastupitelstva 1865 – 1871.

Každému z nich bylo uděleno napomenutí, aby silnice udržovali v lepším stavu a bylo také určeno, že jsou podřízeni obecnímu představenému a komisařům okresních silnic, kteří měli dohlížet na dodržování všech předpisů a zákonů, kterými se cestáři museli řídit. Kdyby cestáři neuposlechli a nebo nevykonávali svoji práci tak jak měli, hrozil jim finanční postih a nebo propuštění z práce.

Na dalších jednáních se projednávalo rozšíření kanálů nebo pronájem honitby a myslivosti. Jednalo se také o odhlasování subvencí na stavby silnic, jako v případě, kdy se jednalo o obecní silnici Ostřetínskou, kdy bylo odsouhlaseno vyplacení finanční podpory ve sjednané výši³⁵. Projednávala se také volba nového výboru a byla vydána zpráva o činnosti dosavadního okresního výboru. Dále se vydával rozpočet okresního fondu na rok 1894, kde vykazovaly všechny finanční příjmy a výdaje z okresního rozpočtu. V roce 1894 se na zasedání okresního zastupitelstva v Holicích projednávaly žádosti cestářů o zvýšení mzdy. Zastupitelstvo rozhodlo, že si měl každý cestář dojít na úřad osobně, aby mohla být jeho žádost projednána osobně a jednotlivě³⁶.

Na schůzi v květnu roku 1895 žádala ves Litětiny subvenci na stavbu silnice, vedoucí k obci Vysoké. Zastupitelstvo se rozhodlo vyplatit zálohu na stavbu silnice ve výši 50 zl.

Roku 1895 se okresní zastupitelstvo rozhodlo částečně financovat silnici vedoucí směrem k okresní silnici Holicko – Moravanské od Platěnic. Částka 100 zl na silnici byla splatná ve třech letech a to od roku 1896³⁷. O rok později, roku 1896, byla na schůzi projednáván pronájem dovozu šterku pro následující rok 1897. Bylo zde usneseno, že se do rozpočtu mělo vzít o 20% menší množství šterku, než tomu bylo v roce předcházejícím. Šterk se měl dovést na silnici z Holic do Moravan. Odtud se šterk rozdělil podle předem stanovených kritérií cestářům a na další silnice³⁸.

Roku 1897 žádala okresní zastupitelstvo obec Bejšťka, aby zřídili ukazatele cesty na okresní silnici v Bejšti. Kde přesně se měly ukazatele nacházet měl upřesnit okresní výbor. Obec Bejšťka musela požádat stavební úřad v Litomyšli, aby erár přispěl na zařízení a zbudování ukazatelů na erárních silnicích.

³⁵ Státní okresní archiv Pardubice, Okresní zastupitelstvo v Holicích 1865 - 1928, inv. č. 3, kn. 3, Kniha zápisů schůzí okresního výboru a zastupitelstva 1889 – 1897.

³⁶ Státní okresní archiv Pardubice, Okresní zastupitelstvo v Holicích 1865 - 1928, inv. č. 3, kn. 3, Kniha zápisů schůzí okresního výboru a zastupitelstva 1889 – 1897.

³⁷ Státní okresní archiv Pardubice, Okresní zastupitelstvo v Holicích 1865 - 1928, inv. č. 3, kn. 3, Kniha zápisů schůzí okresního výboru a zastupitelstva 1889 – 1897.

³⁸ Státní okresní archiv Pardubice, Okresní zastupitelstvo v Holicích 1865 - 1928, inv. č. 3, kn. 3, Kniha zápisů schůzí okresního výboru a zastupitelstva 1889 – 1897.

V další zachované knize zápisů ze schůze z let 1897 – 1906³⁹ se nacházejí např. námítky obce Holice na přeložení mostu, stížnosti obecního starosty nebo žádosti o příspěvky na cokoliv. Dále se jednalo např. o zhotovení čepic pro cestáře, které bylo zadáno panu Františku Petřížátkovi, nebo prohlubování kanálů, které bylo nařízeno okresním hejtmánstvím, ale nebylo do této doby splněno, protože proti hloubení protestují majitelé pozemků. Ze schůze ze dne 29. listopadu 1897⁴⁰ se zachoval návrh okresního inženýra pana Pavla Pulpána, ve kterém navrhuje nové přerozdělení cestářských míst na silnicích. Měl v úmyslu dát jen některým cestářům, kteří jsou zodpovědní, větší pravomoci a tím i lepší finanční ohodnocení. Proběhlo tak hodnocení cestářů, jak zvládají svoji dosavadní práci a v jaké kvalitě zanechávají silnice. Těm nejzručnějším byla nabídnuta delší trasa silnice a také lepší finanční ohodnocení. Cestářů se týkala i schůze konaná dne 12. února roku 1901, kdy byly na programu odměny. Tyto odměny cestářům byly rozděleny podle návrhu inženýra Pulpána.⁴¹

Všechny výše uvedené schůze se zabývaly i jinými záležitostmi, ale pro tuto práci byly vybrány jen ty, které se nějakým způsobem týkaly silnic, cest a ulic. Projednávalo se zde schvalování rozpočtů, zprávy o prozkoumání obecních účtů, žádosti obcí na odprodej pozemků atd.

2.2. Obecní samospráva⁴²

Obce dostaly tzv. Stadiónovým prozatímním obecním zřízením z 20. března 1849 svou první zákonnou úpravu. Na začátku nařízení byla vytyčena zásada, že „základem svobodného státu je svobodná obec“⁴³.

Obec se tak stala nejnižším článkem a instancí územní samosprávy. Každá obec se nacházela v oblasti některého z okresu a každá osoba musela patřit do svazku některé obce. U místních obcí se podle zákona rozeznávali obecní občané a obecní příslušníci a nebo cizinci. Prozatímní obecní zřízení jednotným zákonem, který platil pro všechny obce, okresy a kraje.

Podle Stadionova zřízení se rozlišovaly dva typy obce se svojí vlastní působností. Zaprvé to byla obec s přirozenou působností, jenž měla na starosti své vlastní obecní záležitosti,

³⁹ Státní okresní archiv Pardubice, Okresní zastupitelstvo v Holicích 1865 - 1928, inv. č. 4, kn. 4, Kniha zápisů schůzí okresního výboru a zastupitelstva 1897 – 1906.

⁴⁰ Státní okresní archiv Pardubice, Okresní zastupitelstvo v Holicích 1865 - 1928, inv. č.4, kn. 4, Kniha zápisů schůzí okresního výboru a zastupitelstva 1897 – 1906.

⁴¹ Státní okresní archiv Pardubice, Okresní zastupitelstvo v Holicích 1865 - 1928, inv. č.4, kn. 4, Kniha zápisů schůzí okresního výboru a zastupitelstva 1897 – 1906.

⁴² JANÁK, J., HLEDÍKOVÁ, Z. Dějiny správy v českých zemích od počátků státu po současnost. Praha:Lidové noviny, 2005, str. 298-303.

⁴³ JANÁK, J., HLEDÍKOVÁ, Z. Dějiny správy v českých zemích od počátků státu po současnost. Praha:Lidové noviny, 2005, str. 298.

ve kterých obec nebyla omezována. A za druhé, to byla přenesená působnost, která zahrnovala obstarávání veřejných věcí, které byly obci přikázány přímo státem⁴⁴.

Každá obec si zřídila dva orgány – obecní výbor, který byl volený na tři roky a byl kolegiálním orgánem a rozhodoval většinou hlasů. Tento výbor měl usnášecí a dozorcí pravomoc. Z obecního výboru se volilo své obecní představenstvo, které se skládalo z purkmistra a dalších dvou radních, kteří byli pomocným orgánem purkmistra, který byl výkonným orgánem a tak prováděl usnesení obecního výboru⁴⁵.

Obecní výbor měl právo zřídit si poradní a přípravné komise, jehož počet členů byl stanoven obecním výborem.

Počátek obecní samosprávy se datuje k roku 1850, kdy byly uvedeny do chodu nově zřízené státní politické úřady. V tomto období byly některé obce sloučeny a jiné rozděleny a z některých se staly pouhé osady.

Podle *Zásad o organických zařízeních v korunních zemích rakouského císařství* z roku 1852 bylo zasaženo i do nerozvinuté obecní samosprávy. Tyto zásady byly vpracovány i do nového obecního zřízení z roku 1859. Představenstva městských obcí měly potvrzovat krajské úřady a členové představenstva museli složit věrnostní přísahu při potvrzování do úřadu. Když uplynulo v r. 1854 tříleté funkční období obecních orgánů, dosavadní orgány byly ponechány ve svém úřadě, protože se nepořádaly nové volby. Jen na místech, kde se počet členů zmenšil, jmenoval ministr vnitra členy na návrh místodržitele. Po vydání *Říjnového diplomu* byly postupně odstraněny zásahy do samosprávy. Až na jaře roku 1861 byly vypsány nové volby do obecních orgánů.

Podle rámcového říšského obecního zákoníku z března 1862, byly vedle místních obcí znovu zřízeny obce okresní a krajské⁴⁶. Ve skutečnosti byla však obec dána pod dvojí dohled, vyšších obcí a dozor státu.

Všechna zřízení rozeznávala dva druhy osob, které se v obci nacházeli. Byli to občané, kteří měli v obci domovské právo, a přesporní, kteří neměli volební právo do obecních orgánů.

Volební právo do obecních orgánů bylo podmíněno majetkovým censem, které bylo založeno na principu zastoupení jmění. Volební právo měli i právnické osoby, obchodní

⁴⁴ JANÁK, J., HLEDÍKOVÁ, Z. Dějiny správy v českých zemích od počátků státu po současnost. Praha: Lidové noviny, 2005, str. 298.

⁴⁵ JANÁK, J., HLEDÍKOVÁ, Z. Dějiny správy v českých zemích od počátků státu po současnost. Praha: Lidové noviny, 2005, str. 298.

⁴⁶ JANÁK, J., HLEDÍKOVÁ, Z. Dějiny správy v českých zemích od počátků státu po současnost. Praha: Lidové noviny, 2005, str. 299.

společnosti, honorace, mezi které patřili státní úředníci, duchovní, doktoři, vyšší učitelé...⁴⁷. V Čechách se uplatnilo i virilní zastoupení poplatníka, který odváděl alespoň 1/6 přímých daní. Volby do obcí se konaly ve třech voličských sborech, do kterých byli voliči rozděleni.

Voliči volili obecní výbor na tři roky. Počet členů obecního výboru závisel na počtu obyvatel v obci, nejčastěji 8 – 36 členů. Z obecního výboru bylo zvoleno obecní představenstvo, které bylo tvořeno starostou a obecními radními.

Působnost obcí se znovu dělila na samostatnou, kam patřila správa obecního majetku a záležitosti vztahující se k obecnímu svazku, a přenesenou, ve které byly obce povinny vykonávat záležitosti přenesené na ně zákonem⁴⁸. Členění působností obcí na samostatnou a přenesenou mělo důležitý význam pro dozor a dohledací právo na obce.

Rozhodující dozor na samosprávnými úřady měly orgány státní správy.

Finanční problémy vedly ke krizi v obecní samosprávě koncem 19. stol, když se rozrůstala její agenda.

2.2.1 Samospráva Holic⁴⁹

Již od roku 1493 jsou nám známy zástupci obce jako dědiční rychtáři, kteří hospodařili na svém gruntu a dále měli příjem z provozování krčmy. Rychtář také měl nižší soudní pravomoc. Jeho vliv na správu obce různě, podle období, klesal a tak se ustanovil sbor konšelů, kteří tak rozšiřovali svá práva. Jako první dochovaná zmínka o prvních představitelích městečka je ta z roku 1563, kdy je purkmistrem zvolen Petr Krejčí a starším obce Václav Kadlec.

Do druhé poloviny 16. stol obstarávali obecní správu volení konšelé v čele s rychtářem, který řídil i soudnictví. Na každý rok se volilo 12 konšelů (starší), kteří se střídali v purkmistrovství. Právem a povinností purkmistra bylo pečovat o městskou pečeť, která byla symbolem městské samosprávy. Purkmistr mohl používat pečeť jen v přítomnosti dalších dvou konšelů. Obnovování úřadu konšelů se vždy konalo na Pardubickém zámku.

Od počátku 17. století lze sledovat složení a renovace konšelského sboru, který řídil hejtman na pardubickém zámku. Konšelský úřad se obnovoval každý rok a pouze výjimečně po letech. Primasem mohl být jeden muž i několikrát za sebou jako Vavřinec Zářecký, který byl v čele konšelského úřadu od roku 1645 do roku 1681. Při úmrtí jednoho člena jmenoval hejtman na pardubickém zámku ze tří jmenovaných toho nejschopnějšího a pak obnovil,

⁴⁷ JANÁK, J., HLEDÍKOVÁ, Z. Dějiny správy v českých zemích od počátků státu po současnost. Praha: Lidové noviny, 2005, str. 300.

⁴⁸ JANÁK, J., HLEDÍKOVÁ, Z. Dějiny správy v českých zemích od počátků státu po současnost. Praha: Lidové noviny, 2005, str. 301

⁴⁹ ŠAFARÍK, Antonín, POSPÍŠIL, Otokar. *Holice : Obraz vývoje a současnosti*. 1. vyd. Holice 1911.

a nebo jmenoval konšelský úřad. Za tento úkol se platilo, jak to vypovídá záznam v městské knize. Právě zvolení konšelů se vždy vraceli přes Sezemice a Ředice. Po tomto aktu vždy primas vystrojil sboru pořádnou hostinu.

Primas⁵⁰ byl vždy jmenován jako první mezi 12 konšeli. Mezi jeho povinnosti patřilo řídit obecní hospodářství po celý rok.

Purkmistr předsedal sboru konšelů a dbal o řádnou docházku. Měl také za úkol pokutovat pozdě příchozí a nebo ty, kteří se z nějakého důvodu nedostavili. Jeho úřadování trvalo vždy 4 neděle a na konci období předložil výkaz o vydaných penězích. Dalšími jeho úkoly bylo urovnávat sousedské vztahy, dohlížet při odhadech majetku po mrtvých a jejich podrobných soupisech, a opatroval městskou pečeť, kterou směl použít jen v přítomnosti dalších dvou konšelů. Tuto pečeť nosili přivěšenou na provázku kolem krku, aby ji měli vždy u sebe ve chvílích potřeby.

Počet konšelů se časem snižoval a roku 1749 bylo zvoleno sedm a roku 1757 jen šest konšelů, z nichž byli 2 asesoři⁵¹. V purkmistrovském úřadu se střídali jen primátor a další tři konšelé, takže každý úřadoval čtvrt roku a dělili se společně o jeden roční plat.

K úřadu dále příslušel městský rychtář, který měl policejní funkci, rozhodoval ve drobných sousedských sporech a udržoval pořádek v obci. Od roku 1763 jsou ve službě dva rychtáři - starší a mladší. Dalším zaměstnancem obce byl servus, který vykonával pochůzky po obci a další drobné služby. Mezi další patřili právní poslové, kteří konaly pochůzky a objížděly. Funkce hlásných byla v časech nebezpečí sloučena s ponocným.

Na sklonku 18. stol se Holice domáhaly na zřízení regulovaného magistrátu, ale pro nepřízeň vrchnosti byla tato možnost zamítnuta. Kvůli všem změnám v roce 1816 požádalo představenstvo o propuštění kvůli místním nepokojům. Kvůli obnovení úřadu přijela komise z Pardubic, která volby řídila. Z každého cechu bylo vybráno po 6 lidech a z občanstva po 12 volitelích. Všech 36 volitelů si zvolilo za svého představeného Františka Jiřího Sedláka, dva radní, dva starší obecní, dva policejní rychtáře. Tento nový sbor spravoval obec dlouhých 14let.

Roku 1830 byl do čela obce zvolen Josef Křičenský a roku 1842 Václav Lohnický, který se zde udržel do roku 1848, kdy události rozvířily veřejný život i v Holicích. To mělo dopad na správu celého města. V dubnu tohoto roku se sešla celá obec a odstranila z funkce Lohnického kvůli nesrovnalostem v pokladně a byl zvolen 14členný výbor.

⁵⁰ primátor, dříve pan starší, starší obce

⁵¹ asesoři = přísedící

Po zrušení patrimoniálních úřadů a po správních reformách se staly Holice sídlem smíšeného okresního úřadu s funkcí okresního soudu a berního úřadu a tím byl značně zvýšen význam města jako úředního správního střediska.

Roku 1850 na základě obecního zřízení byly vykonány v Holicích první volby do obecního zastupitelstva a starostou byl zvolen František Kašpar. Roku 1850 byla provedena volba měšťanosty, kterým se stal František Kašpar a 4 radní, kteří měli na starost správu obecního jmění a také policejní dozor. Úřad měšťanosty převzal roku 1858 Moric Formánek, který po volbách roku 1861 znovu nastoupil do čela obecního zastupitelstva o 18 členech.

Roku 1861 se konaly další obecní volby a starostou se stal Moric Formánek.

Po vydání únorové ústavy dne 26. února 1861 bylo pomýšleno na nové upravení obecních záležitostí. Tím se rozeznával samostatný a přenesený obor působnosti obcí, zahrnující hospodářskou agendu (správa obecního jmění, místní policie...), a přenesený obor působnosti (inventarizace branců, sčítání lidu....). Působnost okresního úřadu v Holicích skončila roku 1868 a ve městě zůstal jen okresní soud a berní úřad. Roku 1865 bylo ustanoveno okresní zastupitelstvo a okresní výbor jako vyšší samosprávné instance.

První volby v Holicích do obecního výboru podle Nového volebního řádu se uskutečnily 21., 23. a 24. srpna 1864. Voliči byli rozděleni podle výše placených daní do 3 sborů.

Po volbách zůstal ve funkci Moric Formánek, za něhož byl ustaven sbor důvěrníků k rovnání rozporů mezi občany, pětičlenný školní sbor, policejní dozorce...

Volby do obecního zastupitelstva se konaly vždy po 3 letech. Zastupitelstvo volilo svého starostu, městskou radu a příslušné komise. Dále ve službách Holic byli čtyři ponocní, čtyři polní hlídači, dva hajní, tři cestáři a jeden hrobník.

Jednání obecního zastupitelstva

Ve fondu Archiv města Holice, který je uložen v Pardubickém archivu, se nalézají několik kartonů a knih, zachycující jednání obecního zastupitelstva a rozpočty příjmů a výdajů obce. Na tomto místě bakalářské práce jsou zhodnoceny rozpočty obce Holice a přiblížen program zasedání obecního zastupitelstva a také upřesněny události a problémy, které se zde projednávaly, se zaměřením na ty, které se týkaly silnic.

V knize protokolů obecního zastupitelstva a rady ze schůzí 1. listopadu 1850 až 21. listopadu 1865 se uvádí v tabulce jaké je pořadové číslo porady, v jaký den se schůze koná, jaký je předmět porady a její výsledek. Na schůzi z 19. října 1851 se např. řešilo, zda má být

vystavěna silnice k Borohrádku. Výsledkem byla kladná odpověď, která byla již před několika měsíci přislíbena podkrajské komisi.⁵²

Na dalších schůzích se jednalo o zvýšení mzdy pro cestáře, kde na silnici má být přesně umístěn kanál, schvalovaly se rozpočty, jaké silnice by se měly upravit...

Uchovalo se nám i několik rozpočtů obce Holice. Tak si aspoň můžeme přiblížit přesnější částky zlatých, které se vynakládaly na různé obecní věci. Rozpočet ze 27. prosince 1897⁵³ nám přibližuje částky vydané na stromořadí a na opravu silnic. V tomto roce bylo na obecní stromořadí vynaloženo 98 zl a příjem z těchto stromů byl 120 zl. Na opravu náměstí bylo dáno 36 zl, na opravu ulic 50 zl, na opravu silnice a cesty dohromady 966 zl. Na opravu mostů a lávek bylo dáno 85 zl. Z toho vyplývá, že obec měla dohromady za všechno příjem 11 958 zl 44 kr a celková suma vydání byla 17 627 zl a 56 kr. Z rozdílu těchto dvou sum byl vytvořen schodek, který v tomto případě tvořil 5 669 zl a 12 kr. K urovnání schodku se odsouhlasila vždy určitá přírážka ke všem přímým daním.

Z dalších obecních jednání z let 1875 – 1894 se zachovaly i pozvánky psané rukou ale i tištěné. Na programu schůze z 4. února 1881⁵⁴ bylo např. zda se chodník, který se nachází za zahradami v Holicích, vedoucí k východní části náměstí až po erární silnici stane veřejným majetkem. Důvodem zde byla skutečnost, že se nikdo o chodník nestaral, a tím byl během špatného počasí lidem nebezpečný. Holice odsouhlasily chodník za svůj majetek. Ze stejné schůze se také zachovala petice občanů Podhrazských, kteří se tak přimlouvali za vyštěrkování veřejné cesty. Obecní zastupitelstvo vyštěrkování odsouhlasilo a stanovilo přesnou dobu vyštěrkování. Na jednání bylo také schváleno vydání na rok 1881⁵⁵. Na veřejnou bezpečnost bylo v předchozích letech 1879 vydáno 1 336 zl 15 kr. Pro rok 1881 se částka jen o málo zvýšila na částku 1 356 zl 47 kr. Na bohoslužbu bylo dáno 33 zl 78 kr a na rok 1881 bylo odsouhlaseno 69 zl 56 kr. Na, pro nás důležité, komunikace bylo dříve dáno 313 zl 59 kr a pro další rok odsouhlasena částka 390 zl. Celkově stouply výdaje z 7 167 zl 58 kr na sumu 10 432 zl 71 kr. Přitom příjmy na rok 1881 byly jen 6 360 zl 60 kr. To znamená, že schodek byl určen výší 4 071 zl 11kr. K urovnání přesně tohoto schodku se musela vypsát přírážka 10% ke všem přímým daním. V dalších letech 1883 bylo potřeba

⁵² Státní okresní archiv Pardubice, Archiv města Holice (1558) 1850 – 1945 (1948), inv. č. 237, kn. 233, Kniha protokolů obecního zastupitelstva a rady. Schůze 1. listopadu 1850 – 21. listopadu 1864. 1850-1864.

⁵³ Státní okresní archiv Pardubice, Archiv města Holice (1558) 1850 – 1945 (1948), inv. č. 419, kn. 415, Kart. 9, Rozpočet příjmů a výdajů 1898.

⁵⁴ Státní okresní archiv Pardubice, Archiv města Holice (1558) 1850 – 1945 (1948), inv. č. 613, kart. 51, Jednání obecního zastupitelstva 1875 – 1894.

⁵⁵ Státní okresní archiv Pardubice, Archiv města Holice (1558) 1850 – 1945 (1948), inv. č. 613, kart. 51, Jednání obecního zastupitelstva 1875 – 1894.

na komunikace 847 zl, takže celková potřeba obce byla 8 753 zl 12 kr. Příjmy obce činily 7 086 zl 20 kr. Z toho vyplývá, že schodek ročního rozpočtu byl 1 666 zl 92 kr⁵⁶. Jako v předchozích případech se rozpočtový schodek řešil určitou procentuální přírůžkou k přímým daním.

Z jednání dne 26. prosince 1885 se zachoval výsledek ve věci žádosti o subvenci⁵⁷ na udržování a postavení silnice Holice – Poběžovice. Na stavbu silnice tedy byla dána částka 3 576 zl 16 kr v roce 1884 a v roce 1886 další suma ve výši 980 zl 77 kr.

Na jednání dne 9. dubna 1890 prosili občané Prokopovy ulice a Závodské ulice, pomocí petice, obec Holice, aby nechala opravit tyto ulice, protože jejich stav je velmi špatný a nesjízdný. Rozhodnutí o opravě ulic se muselo odložit kvůli nízké účasti zástupců obce. Dále se na jednání jednalo o návrhu silniční komise, v jakém pořadí se měly ulice opravovat. Na programu bylo také další petice občanů z Podhráze, kteří by uvítali silniční spojení s erární silnicí Královehradeckou.

Obsazení pracovního místa obecního cestáře na silnice z Holic do Borohrádku se jednalo na schůzi dne 22. listopadu roku 1891. Na této schůzi bylo také projednáván obecní rozpočet. V něm byl určen příjem za stromořadí částkou 32 zl 45 kr za rok 1889 a v roce 1891 ve výši 60 zl. Na doplnění stromořadí byla ustanovena částka 45 zl. O dva roky dříve byla tato částka 59 zl 76 kr. Z tohoto údaje je jasné, že se stromy do stromořadí doplnily již dříve, a proto nebylo za potřeby vynakládat další takto velkou částku. Na opravy ulic bylo vydána obrovská částka 1 045 zl oproti 337 zl 83 kr, které byly na opravy vydány o dva roky později. To má na svědomí povodeň, která zničila a nebo jen částečně poničila některé ulice. V roce 1889 bylo na silnice a cesty dána částka 1 171 zl 66 kr. O dva roky později v roce 1891 byla částka již o polovinu nižší. Náklad na opravu a stavbu silnic byl jen 521 zl. Na komunikace tedy byla dohromady dána částka 2 171 zl na rok 1891.

Zde je vidět, jak se postupně, rok za rokem, zvyšovaly všechny částky, které obec vynakládala. Bylo to zapříčiněno postupně se zvyšujícími cenami za suroviny i za práci, ale také větší potřeba kvalitnějších ulic, cest a silnic. Na výši vydaných peněžních prostředků měly vliv různé události, jako např. povodeň nebo nepokoje.

⁵⁶ Státní okresní archiv Pardubice, Archiv města Holice (1558) 1850 – 1945 (1948), inv. č. 613, kart. 51, Jednání obecního zastupitelstva 1875 – 1894.

⁵⁷ subvence = hmotná podpora nebo výpomoc z veřejných prostředků na určitý obor činnosti

Tabulka č. 1: Představení města Holice⁵⁸

Rychtáři:

1493 Ondřej	1685 Jiří Kment
1517 Šimek	1687 Václav Synek
1563 Jiří Děrávek	1695-97 Josef Blažek
1618 Mikuláš Lehký	1786 Václav Šoulavý
1619 Václav Lehký	1787 Josef Holub, postmistr
1643 Ondřej Čapek	1817 Josef Černý, st. rychtář
1644 David Balcar	„ Mat. Holub, ml. rychtář
1675 Václav Lehký	1832 Frant. Jedlička
1678 Jan Rautenkranz	„ Ondřej Lohnický

Starší:

1563 Petr Krejčí	1621 Mikuláš Lehký
1614 Adam Pekař	1622-1626 Václ. Zběhlík
1619-1620 Mikuláš Holický	1627-1636 Mikul. Lehký

Primasové:

1636-1639 Jan Krahulík	1711-1720 Jakub Rychter
-1645 Václ. Bláha	-1732 Jan Kment
-1649 Vavřinec Zářecký	-1738 Jakub Michálek
-1650 Václ. Bláha	-1747 Jan Sedlák
-1665 Vavřinec Zářecký	-1749 Frant. Poláček
-1666 Václ. Vaniš	-1750 Jan Sedlák
-1678 Vavřinec Zářecký	-1772 Frant. Poláček
-1680 Jan Doubrava	-1775 Matěj Faltys
-1684 Vavř. Zářecký	-1780 Václ. Velínský
-1695 Jan Doubrava	-1781 Václ. Baur, postmistr
-1698 Václ. Synek	-1785 Jan Jos. Holub
-1710 Jiří Kment	-1801 Jakub Jan Vlček

⁵⁸ ŠAFARÍK, Antonín – POSPÍŠIL, Otokar. Holice: Obraz vývoje a současnosti. Holice, 1911. str. 92.

Představení:

1801–1816 Jan Holub	-1842 Jos. Křičenský
-1830 Frant. Sedlák	-1850 Václ. Lohniský

Starostové:

1850-1857 Frant. Kašpar	-1901 Ant. Wišo
-1865 Moric Formánek	1901 20./4.-17./7. MUDr. Čeněk Zemánek (nepotvrzen, že byl městským lékařem)
-1871 Kar. Holub za krámy	-17./7. 1905 JUDr. Ludvík Hofman
-1878 Jan Jeřábek	-28./2. 1910 MUDr. Václ. Baur
-1880 Karel Dudych	- JUDr. Ludvík Hofman
-1882 Václ. Sitta	
-1883 Fr. Holub	
-1892 Bohumil Holub	

3. HISTORIE SILNIČNÍ DOPRAVY OD POL. 19. STOL

3.1. Vývoj dopravy⁵⁹

První konkrétnější zprávy o prvních pozemních dopravních cestách jsou datovány kolem roku 805. Byly to především stezky, které nebyly příliš upravovány a do 13. stol byly bez existence mostů.

Mezi základní síť stezek patří např. stezka z Francie přes Cheb do Prahy a nebo stezka „Haberská“, která vedla z Vídně přes Znojmo, Havlíčkův Brod, Čáslav do Prahy. Těchto stezek bylo na našem území mnohem více, ale jejich kvalita povrchu a upravenosti nebyla zdaleka dostačující. Většinou jimi byly úzké průseky v lesích, které byly většinou neupravené nebo vypadaly také jako pouhý ušlapaný pruh půdy.

Na podmáčených místech byly cesty a stezky vyloženy tzv. hatěmi. To znamená, že byly do cesty příčně položeny a svázány kmeny stromů. Na těchto stezkách vznikala místa, kde místní šlechta vybírala clo a mýtné, a tím do jejich pokladnice přitékal větší obnos peněz. Stav komunikace se tím nezlepšil, protože šlechtice stav silnic a stezek vůbec nezajímali. Kromě mýtnic zde vznikaly i zájezdní hostince a kovárny.

Hlavním vlivem na rozvoj dopravy měla hlavně poloha českých zemí v centru Evropy, v jejímž středu se setkávaly všechny stezky vedoucí ze všech stran Evropy. Vývoj všech druhů dopravy ve středověku byl velmi pomalý. Udržovat pořádek na cestách patřilo do kompetencí a povinností šlechty, která měla právo vybírat mýtné, přednostně určené na údržbu silnice. To však nefungovalo, protože šlechta tyto své povinnosti přesouvala na sedláky a robotníky, kteří měli ale dostatek své vlastní práce a tak opravovali cesty jen z donucení a proto tyto opravy byly na nízké kvalitní úrovni a nedostatečné.

Ve středověku nebylo potřeba žádného typu dopravy na kvalitních a upravených silnic, protože vše co města a vesnice potřebovaly mohly nalézt ve svém okolí. Cestovalo se většinou na koních a kromě městských ulic s nepravidelnou dlažbou se veřejnost moc nezabývala o úpravu cest. V této době si lidé mysleli, že dobré cesty jsou nevýhodně, kvůli snadnějšímu přístupu nepřátel do země ale i do měst.

Podmínky se zlepšily za Karla IV., za kterého se zvýšila kvalita cest, na nichž bylo bezpečněji. Po husitských válkách a třicetileté válce obchod silně ochabl, ale po tomto období se obchod začal pomalu oživovat, a s tím rostl i počet mýt na pozemních cestách, které byly

⁵⁹ KYNCL, Jan. Historie dopravy na území České republiky. Praha, 2006. str. 11-26.

vybírány králem, šlechtou, městy a nebo kláštery. Kupci proto hledali způsoby, jak se placení vyhnout a tak např. pašovali zboží v noci do města.

Od tohoto období se také zvýšil počet pravidelných poštovních spojů a formanů⁶⁰, zájezdních hostinců a celkové zvýšení osobní dopravy.

Stav silnic se nezlepšoval ani na počátku v 18. stol, kdy byla nejrozšířenější koněspřežná doprava. Roku 1716 vzniká ve Francii Státní silniční a mostní správa, která se o úpravu a udržování silnic starala. Toto později začaly přebírat i ostatní evropské země, které udržovaly silnice z veřejných prostředků.

Vznik silniční sítě na našem území se datuje kolem roku 1725, kdy za vlády Karla VI. byla stanovena silniční komise pro řízení silničních prací. Stát tak převzal odbornou péči o výstavbu a údržbu silnic. První silnice, která měla kamennou konstrukci s povrchovou vrstvou šterku a písku, spojovala Prahu s Vídní. V tomto období byla výrazně zlepšena a rozšířena síť silnic, vytvořených uměle.

V druhé polovině 18. stol byl v Rakousku – Uhersku vypracován dlouhodobý plán na výstavbu státních (císařských a erárních) silnic, který byl postupem času realizován. Trvalo ale téměř půl století než došlo k výstavbě silnic pod řízením silničních stavebních ředitelství⁶¹. Také v 18. stol nastává výstavba základní sítě umělých pozemních komunikací. Důvodem byly hlavně vojenskostrategické důvody. Těchto hlavních říšských silnic s kamenným podkladem v přímém směru a šířkou kolem 14 m bylo v Čechách vystavěno ze státních prostředků Rakouska – Uherska v roce 1791 přes 490 km a na Moravě 683 km⁶².

Za Marie Terezie výstavba silnic postupovala pomalu, takže tu bylo jen 562 km upravených státních silnic. Až po roce 1800 se začaly postupně stavět silnice širší a byly označovány milníky.⁶³

Výstavba silnic se postupem času stále zrychlovala a modernizovala, nejvíce však po skončení napoleonských válek. Toto období vyvrcholilo ve 30. a 40. letech 19. stol.⁶⁴

Hlavní obchodní silnice (komerční), které měly kvalitní vozovku bez štetového kamene z vrstvy šterku, měly šířku 5 m, a byly bez většího stoupání. Tyto silnice byly vždy po 478 m osázeny milníky. Roku 1842 byla jejich šířka zvětšena na 13,3 m. Silnice měly postranní

⁶⁰ Forman = speciální dopravce, který přepravoval vlastními povozy

⁶¹ RYBA, Jaroslav. *K historii silniční dopravy na území České republiky : Zájmová sdružení v silniční dopravě v letech 1990-2000 na území České republiky* . 1. Pardubice : Institut Jana Pernera, 2010. 412 s. ISBN 978-80-86530-65-9. str.24.

⁶² RYBA, Jaroslav. *K historii silniční dopravy na území České republiky : Zájmová sdružení v silniční dopravě v letech 1990-2000 na území České republiky* . 1. Pardubice : Institut Jana Pernera, 2010. 412 s. ISBN 978-80-86530-65-9. str. 25

⁶³ KYNCL, Jan. *Historie dopravy na území České republiky*. Praha, 2006. str. 11-26.

⁶⁴ HLAVÁČKA, Milan. *Stručné dějiny oborů*. Doprava. Praha 2002. str. 7-21.

příkopy, opěrné zárubní zdi, klenuté propustě a mosty, zábradlí, patníky a byly vyroubeny alejemi stromoví, většinou ovocného. Na Moravě pokračovala výstavba silnic v mnohem pomalejším tempu⁶⁵.

Zlomem v dopravě je v letech 1844 - 1890 vydání uherského silničního zákona, který rozděloval silnice na státní, župní, příjezdné, veřejné, obecní a soukromé.

V polovině 19. stol byly na území Čech silnice o délce přes 3 800 km, a tím předběhly i silnice na Moravě. Nejznámějším způsobem budování byly tzv. silnice šoseované. Toto slovo je z francouzského slova *chaussée*, které znamená umělá cesta a nebo silnice.

Silnice sloužily především k vojenským a poštovním účelům při přepravě formanů a pošty. K hlavním komunikacím se sbíhala síť méně kvalitních místních silnic, jejichž délka přesahovala 12 000 km v Čechách v 19. století. Na Moravě byla polovina délky těchto menších silniček.

Další vývoj souvisel s rozvojem poštovní a soukromé osobní dopravy ve 20. a 30. letech 19. stol. S tím také souvisejí počátky hromadné osobní dopravy v soukromých dostavnících, společenských vozech a nebo omnibusech.⁶⁶

Dalším zlomem byl vynález parního stroje a tím se rozdělila doprava na silniční a železniční. Dne 23.9.1815 projel Prahou první parní automobil, jehož autorem byl Josef Božek. Dalším pohonem byla elektřina, která také byla použita na vozidlech. Konstruktorem elektromobilů byl František Křižík, který v roce 1895 dokončil první elektromobil a své vynálezy stále vylepšoval. Ve 2. pol. 19. stol, s nástupem průmyslové revoluce, se rozvoj silniční dopravy znovu dostal do popředí, kdy převzala dopravu mezi železničními stanicemi a poštami. Za nějaký čas na našem území byla snaha o sjednocení podmínek v silniční dopravě, především o užívání komunikací mezi chodci, automobily, povozy, a dalšími uživateli. Proto se Rakousko-Uhersko připojilo k Mezinárodní smlouvě o jízdě automobily v Paříži roku 1909.⁶⁷

V 50. letech 19. stol byla skončena výstavba říšských silnic. Během tohoto období ustalo jakékoliv budování hlavních tahů až do poslední třetiny 19.stol, kdy došlo opět k intenzivní výstavbě méně kvalitních okrasních a obecních silnic, kterými se spojovaly města s vesnicemi. Bylo totiž důležité spojit prosté obyvatelstvo s nejbližším nádražím nebo

⁶⁵ RYBA, Jaroslav. *K historii silniční dopravy na území České republiky : Zájmová sdružení v silniční dopravě v letech 1990-2000 na území České republiky* . 1. Pardubice : Institut Jana Pernera, 2010. 412 s. ISBN 978-80-86530-65-9. str. 25.

⁶⁶ Omnibus = nekolejové vozidlo tažené koňmi, určené pro veřejnou hromadnou dopravu po stanovené trase podle jízdního řádu, předchůdce linkového autobusu

HLAVÁČKA, Milan. *Stručné dějiny oborů. Doprava*. Praha 2002. str. 9.

⁶⁷ KYNCL, Jan. *Historie dopravy na území České republiky*. Praha, 2006. str. 17.

tržnicí.⁶⁸ Koncem první poloviny 19. stol bylo na našem území kolem 5 300 km silnic, z nichž na Moravu připadalo pouze 820 km a na Slovensko něco kolem 680 km⁶⁹.

Dekrety z dvorní kanceláře z let 1803 a 1843 stanovovaly šířku státních silnic na 9,48 m, vozovky na 6,32 m a krajnice měly stanovenou šířku 1,58 m⁷⁰.

Jako reakce na rozvoj nově vznikajícího podnikání - zasilatelství měl vliv rakouský živnostenský řád z roku 1860, který umožňoval sjednocení stejných živností a tak vznikl svaz vídeňských speditérů, později přetvořený na rakouský a jehož činnost se rozšířila na celou monarchii. V českých zemích byl v roce 1885 založen Spolek pražských zasilatelů.⁷¹

První řád silniční policie byl pro Čechy vydán v roce 1866, který však neplatil pro území města Prahy. Pro Moravu byl vydán v roce 1874 a pro Slezsko v roce 1878. Rozdělení silnic na státní a ostatní veřejné silnice v Čechách stanovil zákon českého zastupitelstva č. 46 z 12. 8. 1864 tzv. Konkurenční zákon. Státní silnice byly ve vlastnictví státu a byly označovány jako erární. Ostatní silnice, které nebyly udržovány státem, se rozdělovaly na zemské, okresní a obecní cesty. Náklady na zemské silnice byly hrazeny ze zvláštního zemského silničního fondu⁷². Významným článkem správy silnic byly v Čechách, zvláště po roce 1864, kdy bylo nové politické a správní uspořádání země, okresní zastupitelstva, která převzala do své péče v roce 1850 celkem 10 141 km zpevněných silnic a nezpevněných cest, které spojovaly jednotlivé obce. Některé nezpevněné cesty prošly přestavbou⁷³.

Do roku 1875 se silniční síť rozrostla na délku 19 825 km a z toho více než 12 000 km okresních a obecních silnic.

Na počátcích motorizace silniční dopravy v roce 1910 se zde nacházelo již 32 732 km silnic, z toho 24 339 km vedlejších silnic. Pro představu, na Moravě v tuto dobu bylo k dispozici celkem 13 216 km. Dohromady se na území českých zemí nacházelo na 40000 km silnic v roce 1910⁷⁴, což představovalo kolem 40% všech předlitavských silnic⁷⁵.

⁶⁸ HLAVAČKA, Milan. *Stručné dějiny oborů. Doprava*. Praha 2002. str. 13.

⁶⁹ RYBA, Jaroslav. *K historii silniční dopravy na území České republiky : Zájmová sdružení v silniční dopravě v letech 1990-2000 na území České republiky*. 1. Pardubice : Institut Jana Pernera, 2010. 412 s. ISBN 978-80-86530-65-9. str. 26.

⁷⁰ RYBA, Jaroslav. *K historii silniční dopravy na území České republiky : Zájmová sdružení v silniční dopravě v letech 1990-2000 na území České republiky*. 1. Pardubice : Institut Jana Pernera, 2010. 412 s. ISBN 978-80-86530-65-9. str. 26.

⁷¹ KYNCL, Jan. *Historie dopravy na území České republiky*. Praha, 2006. str. 11-26.

⁷² RYBA, Jaroslav. *K historii silniční dopravy na území České republiky : Zájmová sdružení v silniční dopravě v letech 1990-2000 na území České republiky*. 1. Pardubice : Institut Jana Pernera, 2010. 412 s. ISBN 978-80-86530-65-9. str. 27.

⁷³ RYBA, Jaroslav. *K historii silniční dopravy na území České republiky : Zájmová sdružení v silniční dopravě v letech 1990-2000 na území České republiky*. 1. Pardubice : Institut Jana Pernera, 2010. 412 s. ISBN 978-80-86530-65-9. str. 27.

⁷⁴ HLAVAČKA, Milan. *Stručné dějiny oborů. Doprava*. Praha 2002. str. 19.

Pro stále rozvíjející se automobilovou dopravu byl stav vedlejších silnic nevyhovující, kvůli nepřilíživě důkladné a nekvalitní stavbě komunikací a nepravidelné a nedostačující údržbě povrchu.

Vše bylo bržděno domácí výrobou motorových vozidel a také kvůli vysokému zdanění automobilů a špatně dostupným a drahým pohonným hmotám.

Dalším faktorem byla i nízká movitost obyvatelstva. I přes tyto překážky jsou Čechy se svými 1076 automobily a 2802 motocykly hned za Vídní s 2545 auty a 1769 motorkami. Tím Čechy patřily k zemím s největším počtem motorových vozidel před první světovou válkou.⁷⁶

Technické školství⁷⁷

Počátky technického školství lze nalézt již kolem roku 1707. V této době vznikla první inženýrská škola ve střední Evropě a o několik let později v roce 1718 byla zahájena výuka na Stavovské inženýrské škole v Praze, která vznikla dříve než pařížská Mostní a silniční škola.

Stavovská škola byla v roce 1803 přetvořena na polytechnickou školu, jako součást pražské univerzity. V jejím čele byl František Josef Gerstner. V roce 1863 byla polytechnika zřízena jako vysoká škola a její obory byly rozděleny do 4 oborů: vodního a silničního stavitelství, pozemního stavitelství, strojnictví a chemie. Čeština se zde stala rovnoprávným jazykem s němčinou, ale roku 1869 zde nastaly rozpory mezi česky a německy mluvícími učiteli a studenty a tak byla z tohoto důvodu univerzita rozdělena na dva samostatné ústavy, český a německý. Od roku 1879 škola používá název Vysoká škola technická⁷⁸.

Střední odborné školství u nás započalo založením první průmyslové školy na Zbraslavi v Čechách.

Jako další byla založena dvojjazyčná česko-německá nedělní průmyslová škola v Praze, další školy s večerní výukou, odborné obecné školy a první státní průmyslová škola ve Vídni roku 1870, která se stala vzorem pro ostatní průmyslové školy na našem území.

Roku 1873 byla v Praze otevřena denní průmyslová škola a to znamenalo přelom ve vývoji průmyslového školství v českých zemích.

Vedle státních škol byly také zřízeny obecní a městské školy, které byly dotovány státem, a školy soukromé.

⁷⁵ Předlitavsko – tvořeno: Horní a Dolní Rakousy, Salcbursko, Štýrsko, Korutany, Tyrolsko, Istrie, Terst, Dalmácie, Čechy, Morava, Slezsko, Halič a Bukovina

⁷⁶ HLAVÁČKA, Milan. Stručné dějiny oborů. Doprava. Praha 2002. str. 20.

⁷⁷ KYNCL, Jan. Historie dopravy na území České republiky. Praha, 2006. str. 25-26.

⁷⁸ KYNCL, Jan. Historie dopravy na území České republiky. Praha, 2006. str. 25.

S vypuknutím první světové války nastávají ve školství problémy s financováním vzdělání a také s učiteli, kteří odcházejí do války a také se ze všech škol stávají nemocnice. Světová válka také zastavila vývoj civilní dopravy, a proto měla Československá republika po válce problém s obnovou dopravy na našem území a odborným školstvím⁷⁹.

3.2. Dopravní prostředky

Od 14. stol se na silnicích objevují první vozy s lehkou konstrukcí, do kterých jsou zapřažené koně. O století později v 15. stol začíná do konstrukce vozů pronikat přední náprava otočná kolem spojovacího čepu tvořeného hřebem, který usnadňuje otáčení vozu. K dalšímu zlepšení jízdy pomáhaly menší přední kola. Nejčastěji cestovala většina obyvatel pěšky.

V 17. stol se na silnicích začaly objevovat kočáry, tzv. „karosy“, které se vyznačovaly těžkou korbou. Tyto druhy kočárů měly buď střechu z plachty upevněnou na sloupcích a nebo byly úplně uzavřené. Těžší odpérované vozy byly dostavníky, jenž se využívaly od 18. stol pro pravidelnou přepravu cestujících a nebo poštovních zásilek. Mezi další povozy vyskytující se na silnicích patřily těžké formanské vozy s plachtou. Tento druh vozu byl tažen dvěma páry koní⁸⁰.

Na silnicích se také objevovali jezdcí na koních, pěší, poslové, vandráci a obchodníci např. s trakařem.⁸¹

Situace se radikálně mění až v polovině 19. stol s příchodem moderních dopravních prostředků. Účelem cesty se nestává někdy jen přesun z jednoho bodu do druhého, ale cesta sama. Cestování ztrácí punc dobrodružnosti a nepříjemnosti. Z literatury, která informuje zájemce o cestování, jak se na cestu připravit a jak bez větších obtíží na cestách přežít, se stávají turistické průvodce baedekrového typu. Nový životní styl a nové dopravní možnosti zrodily moderní turismus⁸².

První spalovací motor, na jehož pohon byl použit svítiplyn, byl sestaven roku 1859 Francouzem jménem Jean Lenor a o další 4 roky byl použit jako pohon těžkého silničního vozu.

Roku 1867 postavili Němci Nikolaus Otto a Eugen Langen dvoutaktní plynový motor, který byl převeden nejprve na Světové výstavě v Paříži.⁸³

⁷⁹ KYNCL, Jan. Historie dopravy na území České republiky. Praha, 2006. str. 26.

⁸⁰ KYNCL, Jan. Historie dopravy na území České republiky. Praha, 2006. str. 28.

⁸¹ ŠTĚPÁN, L. – PRAŽAN, J., Silnice v Pardubickém kraji. Historie a současnost. Pardubice, 2009. str. 27-87.

⁸² HLAVÁČKA, Milan. Cestování v éře dostavníků. Praha, 1996. str. 29.

⁸³ KYNCL, Jan. Historie dopravy na území České republiky. Praha, 2006. str. 11-26.

Přelom 19. a 20. stol znamenal hlavně pomalé a postupné užívání parostrojů, které bylo omezeno od roku 1875 vyhláškou *O jízdách silničními parostroji*. Dále se v této době na silnicích objevují první cyklisté.⁸⁴

Roku 1886 byla představena světu tříkolka s benzinovým motorem, jehož autorem byl Karl Benz. Ve stejném roce zkonstruoval další Němec Gottlieb Daimler motocykl a automobil na benzinový pohon a započal jej také vyrábět sériově ve své vlastní továrně.

V roce 1894 se konal první automobilový závod mezi Paříží a Rouenem, jehož délka byla 126 km.⁸⁵

První automobil s dovezeným benzinovým motorem postavila jako první v habsburské monarchii kopřivnická továrna v roce 1897. Pojmenovali ho názvem President. Byl to kočár s dovezeným Benzovým motorem o výkonu pěti koní a s koly bez pneumatik. Na jaře roku 1898 vykonal úspěšnou zkušební jízdu na trati Kopřivnice-Vídeň.

První domácí benzinový motor byl vyroben ve firmě Laurin a Klement v Mladé Boleslavi roku 1899 a pak se postupně přidávaly ve výrobě i další firmy a strojírny. Jako např. firma Walter vyrobila benzinový motor roku 1900 a automobil sestrojila v roce 1912.

Před rokem 1914 zahájilo výrobu automobilů a motocyklů i několik českých a moravských strojírenských firem. Mezi tyto další firmy patřila Praga, Wikov, Jawa, ČZ⁸⁶.

První autobusová doprava byla zahájena roku 1908 v našem kraji mezi městy Pardubice – Holice a Pardubice – Bohdaneč autobusy značky Laurin a Klement.⁸⁷

⁸⁴ ŠTĚPÁN, L. – PRAŽAN, J., *Silnice v Pardubickém kraji. Historie a současnost*. Pardubice, 2009. str. 27-87.

⁸⁵ KYNCL, Jan. *Historie dopravy na území České republiky*. Praha, 2006. str. 11-26.

⁸⁶ HLAVÁČKA, Milan. *Stručné dějiny oborů. Doprava*. Praha 2002. Str. 20-21

⁸⁷ ŠTĚPÁN, L. – PRAŽAN, J., *Silnice v Pardubickém kraji. Historie a současnost*. Pardubice, 2009. str. 27-87.

4. DOPRAVA NA HOLICKU

Silnice v období 1750-1850

Toto období je charakteristické vznikem základní modernější silniční sítě, která byla udržovaná podle patentu Marie Terezi z r. 1778, v našem Pardubickém kraji od r. 1781. Ostatní silnice zajišťovaly napojení na nově budované císařské. Stavěly a udržovaly se vrchností a městem bez účasti státu. Ty pak v r. 1850 přešly do správy nově zřízených okresů. Výstavba byla zlepšena především novým způsobem trasování a konstrukcí vozovek. Silnice, které byly budovány a nebo upravovány ze silničního fondu z r. 1781 byly pouze silnice Čáslav – Chrudim a Polička – Chrast – Chrudim – Pardubice – Hradec Králové⁸⁸. Od roku 1804 byly státní silnice budovány tzv. dobrovolnou konkurencí. Poddaní tak převzali v poměru podle vzdálenosti dovoz materiálu a částečně i dělnickou práci. Vrchnost hradila jen náklady na zděné stavby (mosty, kanály, opěrné zdi) a stát platil pouze výstavbu větších objektů. Hotové úseky po kolaudaci přecházely do státní správy. Výstavba státních silnic proběhla v letech 1812 – 1814, kdy začala vznikat silnice Litomyšl – Vysoké Myto a v letech 1818 až 1826 silnice Hradec Králové – Pardubice – Chrudim⁸⁹. Byla také dokončena stavba silnice Holice – Hlinsko.

Polovina 19. stol do roku 1918

Tato doba je charakteristická výstavbou okresní silniční sítě, komunikacím vedoucích k nádraží, ukončení výstavby dálkových silnic a postupným přenášením dálkové i oblastní dopravy na železnice. Je to také obdobím nástupu motorizované dopravy. Při této příležitosti bylo nutné řešit železniční přejezdy a sjednotit silniční značení.

Státní silnice tvořily základ silniční sítě ve skoro stejném rozsahu jako v polovině 19. stol. V roce 1915 převzal stát zemskou silnici vedoucí z Pardubic do Vysoké u Holic. Do roku 1870 řídily správu státních silnic dosavadní silniční komisariáty v Chrudim, Poličce a Vysokém Mýtě. Pro představu o počtu cestářů na státních silnicích umožňuje výkaz o okresu Chrudim, kde se nacházelo na silnici Vysoké Mýto – Chrudim – Čáslav v délce 27 km 8 cestářů, Pardubice – Chrudim v délce 4 km jeden cestář a Krouna – Hlinsko – Chlum v délce 13 km čtyři cestáři. Práce státních cestářů se od roku 1913 řídila *Služebním řádem pro cestáře na říšských silnicích v Království českém*. Tento řád měl 33 paragrafů, ve kterých

⁸⁸ ŠTĚPÁN, L. – PRAŽAN, J., Silnice v Pardubickém kraji. Historie a současnost. Pardubice, 2009. str. 41.

⁸⁹ ŠTĚPÁN, L. – PRAŽAN, J., Silnice v Pardubickém kraji. Historie a současnost. Pardubice, 2009. str. 42.

se podrobně vysvětlovaly povinnosti a práva cestáře, požadavek na umístění jeho bydliště, vedení služební knihy, kterou měl mít stále u sebe a tresty za služební přečiny⁹⁰.

Po r. 1850 usilovaly okresní úřady o výstavbu silnic převážně dle důležitosti a někde také podle tlaku místních obyvatel. Mezi první silnice patřily ty, které spojovaly hlavní tahy, např. Hlinsko – Trhová Kamenice. Okresní silnice měly předepsanou přesnou šířku 6m, štětovaná vozovka šířku 4m o síle 20 cm. Dalším obdobím stavby okresních silnic je období před první světovou válkou, kdy v důsledku zmírnění nezaměstnanosti stát poskytl okresům zvláštní příspěvky⁹¹. Na přelomu 19. a 20. stol byly náklady na stavbu okresních silnic hrazeny takto: obec zajistila pozemky včetně zaknihování, výsadbu stromořadí, zeminu k navázkám a 1/3 ostatních nákladů. Okres hradil dokumentaci, stavební dozor a 2/3 nákladů⁹².

Od počátku založení Holic byla hlavní tepnou dopravy cesta vedoucí Holicemi, která spojuje dvě sousední města Vysoké Mýto a Hradec Králové. Byla také odbočkou od hlavní obchodní stezky „trstenické“ vedoucí z Moravy přes Litomyšl k Vysokému Mýtu a Chrudimi.

Ve druhé polovině 17. stol byla hlavní silnicí zde byla komunikace vedoucí od Kolína na Přelouč –Pardubice-Vysoké Mýto-Litomyšl-Moravská Třebová a dál na Olomouc.⁹³

Další cesty vedly Ředicemi k Pardubicím, druhá cesta směřovala k Borohrádku, třetí cesta k Moravanům a čtvrtá k Poběžovicím. Toto byly to jen vozové cesty. To znamená, že byly velice široké s vyjetými kolejiemi a špatně sjízdné za deštivého počasí. Kvůli špatné dostupnosti kamene na dláždění, bylo vždy nejprve nutné vydláždít alespoň důležitější cesty.

Období do poloviny 18. stol je ve znamení snahy o zlepšování hlavních komunikací zpevňováním a rozšiřováním a o bezpečnost provozu. Na opravě cest a mostů se podílela vrchnost a poddaní. K této povinnosti byla šlechta vybízena českou komorou a zemským sněmem, aby se odvraceli od „*zvratlivých, šlakovitých, vejvratných, zarostlých, zabahněných a temenišřovaných silnic s bezednými úvozy, v nichž jezdit bylo životu lidí i koní nebezpečné*“⁹⁴

Cesty a stezky spojovaly vesnice, sídla, tržiště, města, kostely a hřbitovy a zdroje surovin.

Stav cest se zhoršuje vyháněním dobytka přes vsi. Od roku 1804 byly státní silnice budovány tzv. dobrovolnou konkurencí, při které poddaní v poměru podle vzdálenosti převzali dovoz materiálu a částečně i dělnickou práci. Vrchnosti hradili pouze náklady na zděné stavby jako

⁹⁰ ŠTĚPÁN, L. – PRAŽAN, J., Silnice v Pardubickém kraji. Historie a současnost. Pardubice, 2009. str. 59.

⁹¹ ŠTĚPÁN, L. – PRAŽAN, J., Silnice v Pardubickém kraji. Historie a současnost. Pardubice, 2009. str. 61.

⁹² ŠTĚPÁN, L. – PRAŽAN, J., Silnice v Pardubickém kraji. Historie a současnost. Pardubice, 2009. str. 66.

⁹³ ŠTĚPÁN, L. – PRAŽAN, J., Silnice v Pardubickém kraji. Historie a současnost. Pardubice, 2009. str. 33.

⁹⁴ ŠTĚPÁN, L. - PRAŽAN, J., Silnice v Pardubickém kraji. Historie a současnost. Pardubice 2009. str. 29.

mosty, kanály a opěrné zdi. Stát platil pouze výstavbu větších objektů. Hotové úseky silnic po kolaudaci přecházely do státní správy.

Roku 1819 bylo překročeno ke stavbě erární silnice vedoucí přes Holice. Silnice spojovala Pardubice a Hradec Králové. Péče o silnice byla zaměřená hlavně na přestavbu nevyhovujících mostů, na značení silnic, vysazování stromů podél cest, ale hlavně na zlepšení a zkvalitnění povrchu silnice. Péči o silnice a pořádku na nich byla svěřována do rukou cestářů.

V roce 1825 proběhla výstavba úseku okresní silnice Vysoké Mýto-Holice-Hradec Králové. Silnice byla nejprve pouze kamenitá, v důsledku nedostatečných financí. Silnice byla o dva měsíce později vyspravena a dosahovala stejné kvality jako jiné nově vystavěné silnice. Do poloviny 19. stol byla vystavěna ještě řada dalších silnic. V roce 1828 bylo v Holicích zřízeno silniční clo a to na dvou místech. Všech 6 cest měřilo dohromady 12 mil.

Císařská silnice vedoucí přes náměstí se opravovala v letech 1842 až 1845 nákladem 160 zlatých. Tuto stavbu měl pronajatu Herman Poper. Stavbu nebo opravu silnice si mohl pronajmout každý občan. Jeho povinností bylo zajistit stavbu silnice. Měl na starosti dovoz kamení a zajištění pracovních sil.

Ruch na silnicích končí rokem 1845, kdy byla zahájena jízda po nově vystavěné železniční trati.

Na konci 1. poloviny 19.stol je Pardubicko obohaceno nejen o vlakové spojení, které započalo od roku 1845 na trati Olomouc – Praha, ale i o další silnice spojující Pardubice s okolními sídly a navazující na císařskou silnici Hradec Králové – Pardubice - Chrudim. V roce 1839 to byla silnice prodloužena do Přelouče a do Holic. V dalších letech 1845 až 1848 do se silnice vystavěla až do Dašic a později do Vysoké u Holic, kde se napojila na císařskou silnici Vysoké Mýto – Hradec Králové.

Po roce 1850 se stavějí silnice jen podle důležitosti a také podle tlaku místní honorace, která tak tlačila na okresní úřady. Okresní silnice měly přesně předepsané, že měly mít šířku 6 m, štětovaná vozovka 4 m. Na některých místech silnice byly ale uděleny výjimky. Okresní zastupitelstva dokumentovaly rozmach výstavby, její financování a zadávání ve svých zápisech z jednání, která jsou uložena v archivu v Pardubicích.

Od roku 1880 se u nás provádělo válcování šterku pomocí válce taženého koňmi, později parními válci, které si okresy občas půjčovaly od státních silnic. Roku 1883 byla započata výstavba další silnice k Poběžovicím a na konci 19. stol vznikají první bezprašné vozovky

tvořené z dlažebních kostek. Takto se dláždily průtahy městy a postupně časem i další silnice.⁹⁵

Okresní zastupitelství v roce 1909 dalo v důsledku zastavení jízdy autobusové dopravy uválcovat vypůjčeným válcem silnici na hranice okresu Pardubického. Od roku 1910 se pak postupně dávaly válcovat všechny silnice, nalézající se v okrese. Pro tyto účely byl zakoupen parní válec za 23424K.⁹⁶

Na počátku 20. stol byly náklady na výstavbu a údržbu silnic téměř 80% okresního rozpočtu. Výstavbu silnic zadávala okresní zastupitelstva a to hlavně drobnějším podnikatelům z okolí. Náklady na výstavbu okresních silnic na přelomu 19. a 20. století hrazeny takto: obec zajistila pozemky potřebné pro výstavbu včetně zaknihování, zasazení stromořadí, zeminu k navážkám a 1/3 ostatních nákladů. Okres hradil dokumentaci, stavební dozor a 2/3 nákladů.

V roce 1915 stát převzal od okresu silnici Pardubice - Vysoká u Holic. Správu státních silnic v naší oblasti do roku 1870 spravovali silniční komisariáty v Chrudimi, Poličce a ve Vysokém Mýtě.⁹⁷

Správa silnic na Holicku

Do roku 1725 byly silnice, stezky a cesty spravovány jen příslušnými vrchnostmi, na jejichž území se cesty nacházely. Po roce 1725 byly pro řízení výstavby císařských (státních) silnic ustanovena silniční komise s c.k. silničními komisaři, které v roce 1775 nahrazují silniční ředitelství⁹⁸.

Po roce 1794 byly pro správu císařských silnic, které se nacházely v rámci silničního ředitelství, zřízeny silniční komisariáty v Chrudimi, Poličce a ve Vysokém Mýtě.

Další změny ve správě nastaly v letech 1850-1855, kdy byly ustaveny okresní silniční správy. Ve sledované oblasti byly okresní silniční správy řízené zemským výborem v okresech: Chrudim, Pardubice, Lanškroun, Litomyšl a Vysoké Mýto. Na moravské straně řídí silnice okresní silniční výbory Jevíčko a Moravská Třebová.

Silnice postavené vrchností v minulém období jsou v její správě, údržbu řídí vrchní lesmistr, jako např. silnice Chrudim - Ždírec n. Doubravou⁹⁹.

⁹⁵ ŠTĚPÁN, L. – PRAŽAN, J., Silnice v Pardubickém kraji. Historie a současnost. Pardubice, 2009. str. 27-87.

⁹⁶ ŠAFARÍK, A. – POSPÍŠIL, O., Holice: Obraz vývoje a současnosti. Holice, 1911. str. 213-220.

⁹⁷ ŠTĚPÁN, L. – PRAŽAN, J., Silnice v Pardubickém kraji. Historie a současnost. Pardubice, 2009. str. 27-87.

⁹⁸ ŠTĚPÁN, L. – PRAŽAN, J., Silnice v Pardubickém kraji. Historie a současnost. Pardubice, 2009. str. 7.

⁹⁹ ŠTĚPÁN, L. – PRAŽAN, J., Silnice v Pardubickém kraji. Historie a současnost. Pardubice, 2009. str. 8.

Roku 1870 státní silnice začínají spravovat dozorčími obvody. Zřízení dozorčích obvodů bylo vždy pro několik okresů. Pro naši oblast je tento obvod v Chrudimi a v Litomyšli, kde jej vede vrchní inženýr a dozor vykonávají cestmířtři¹⁰⁰.

Inventární soupis silnic

1. 1865-1866

Tento inventární soupis silnic pochází z let 1865 až 1866 a je soupisem okresních silnic v Holickém okresu.

Tabulka č. 2: Inventární soupis silnic 1865 - 1866: Dozorství Chvojno¹⁰¹

	dohlížitel	silnice	cestář	délka (sáhy)	bankety (střevíce)	příkopy po každé straně	ovocné stromy	divoké stromy
1865	Josef Kamenický	Dašicko-Chvojenská okres silnice v cestářském čísle 5.	Vencl Machatý z Ředic	1426	3	5	465	329
		okresní silnice v cestářském č. 6	Josef Hendrych z Chvojna	1348	3	5	250	315
		Bejšťka okresní silnice v cestářském č.1	Josef Kantner z Bejšťe	1130	3	5	458 z nich 22 suchých	40

Každý cestář měl k dispozici 1 motyku, 1 lopatu, 1 kladivo, 1 železné hrábě, 1 pohrabáč, 1 kolečko a 1 provázek.

¹⁰⁰ ŠTĚPÁN, L. – PRAŽAN, J., Silnice v Pardubickém kraji. Historie a současnost. Pardubice, 2009. str. 9.

¹⁰¹ Státní oblastní archiv Pardubice, Okresní zastupitelstvo v Holicích 1865-1928, inv. č. 181, kart. 149, Podrobný popis okresních silnic 1865-1866.

Tabulka č. 3: Dozorství Holické¹⁰²

	dohlížitel	silnice	cestář	délka	bankety	příkopy	ovoc. stromů	divokých stromů	
1865	M. Formánek	Holicko-Pardubická okresní silnice cest. č. 1	Josef Tužil z Holic	1551				303 lípy	kolečko, lopata, motyka, špic, hrábě, pohrabáč, kladivo
		cest. č. 2	Janomeřský Jan z Ředic	1672			1322 všech		kolečko, lopata, motyka, hrábě, pohrabáč, špic, kladivo, šňůra
		cest. č. 3	Václav Zeman z ředic	360				101líp	kolečko, lopata, motyka, pohrabáč, kladivo, šňůra, lev z mosaze
		Holicko-Borohradská okresní silnice cest. č. 1	Václav Kašpar Nostaň z Holic	1414			110švestek, 24 jabloní	134líp +6jasa nů	kolečko, hrábě, pohrabáč, špičák, lopata, motyka, šňůra

2. 1878

Inventář pochází z konce roku 1878 a je soupisem všech silnic, které se nacházely v blízkosti Holic. Každému z cestářů bylo k dispozici kolečko, železné hrábě, pohrabáč, špičák, lopata, motyka, kladivo, provázek a odznak lva. Dohromady měla délka všech silnic v Holickém okrese 18390 sáhů, tj. 4,5 míle.

Celkem se okolo těchto silnic nacházelo 868 lesních stromů a 4921 stromů ovocných.

¹⁰² Státní oblastní archiv Pardubice, Okresní zastupitelstvo v Holicích 1865-1928, inv. č. 181, kart. 149, Podrobný popis okresních silnic 1865-1866, inv. č. 181, kart. 149.

Tabulka č. 4: 1. okresní silnice Hrochův Týn – Dašice – Chvojensko¹⁰³

Na této silnici se nacházelo 29průtoků a mostů a dohromady měřila 8080 sáhů.

číslo cestáře	jméno cestáře	počet sáhů silnice, které měl cestář na starost (sáhy)	roční mzda (zlaté)
č. 1	cestář František Hlásek z Kostěnic	1341 sáhů	70 zl
č. 2	cestář František Beran z Dašic	1154	70 zl
č. 3	cestář Antonín Zahálka z Dašic	1333	65 zl
č. 4	cestář František Horák z Komárova	1478	65 zl
č. 5	cestář Josef Balada z Ředic	1426	60 zl
č. 6	cestář Josef Hendrych z Chvojna	1348	60 zl

Tabulka č. 5: 2. okresní silnice Holicko – Borohradská¹⁰⁴

Tato silnice měla celkovou délku 4330 běžných sáhů a nacházelo se na ní 20mostů a průtoků.

Po obou stranách silnice se bylo vysazeno 476 ovocných stromů a 380 stromů lesních.

číslo cestáře	jméno cestáře	počet sáhů silnice, které měl cestář na starost (sáhy)	roční mzda
č. 1	Šimon Křištofik z Holic	1414	70 zl
č. 2	František Záleský z Holic	1516	65 zl
č. 3	František Bureš z Velim	1400	65 zl

¹⁰³ Státní oblastní archiv Pardubice, Okresní zastupitelstvo v Holicích 1865-1928, inv. č. 182, kart. 149, Výkazy o délce okresních silnic a udržování 1893-1927.

¹⁰⁴ Státní oblastní archiv Pardubice, Okresní zastupitelstvo v Holicích 1865-1928, inv. č. 182, kart. 149, Výkazy o délce okresních silnic a udržování 1893-1927.

Tabulka č. 6: 3. okresní silnice Holicko – Pardubická¹⁰⁵,

která měla délku 3583 sáhů a bylo zde 10 průtoků. Dále se zde nacházelo 32 lesních stromů a 1541 stromů ovocných.

číslo cestáře	jméno cestáře	počet sáhů silnice, které měl na starost	roční mzda (zlaté, koruna)
č. 1	Josef Tužil z Podhráze	1790	70 zl 42 K
č. 2	Václav Kamenický z Ředic	1793	70 zl 42 K

4. okresní silnice Dašicko - Pardubická

Tato silnice měla délku 1267 sáhů a bylo zde 5 mostů, z toho byly 2 klenuté a 3 průtoky. Po stranách silnice se nacházelo 35 ovocných stromů. Cestářem, který se staral o tuto silnici, byl František Velf z Dašic za roční mzdu 65 zl.

5. okresní silnice Rokyto – Bejštka

Celková délka této silnice měřila 1308 sáhů. Průtoků se zde nacházelo 6. Kolem silnic se nacházelo i 458 ovocných stromů. O silnici se staral Josef Zintler z Bejště. Jeho roční plat se pohyboval ve výši 60 zl.

6. část silnice Chrudimsko - Tuněchody – Dašická

Tato část silnice měla délku 133 sáhů. Byl zde jen jediný průtok. O silnici pečoval cestář Josef Hroch z Kostěnic.

7. okresní silnice Holicko – Mordvanská

Silnice měřila 4462 sáhů. První oddělení Holické silnice měřilo 1090 sáhů a bylo pod správou majitele sousedních polí. Druhé oddělení k Dolní Rovni mělo délku 2136 sáhů. Nacházelo se zde i 9 propustek. Tuto část spravovali 2 cestáři, Josef Michálek z Holic za 65 zl ročně a Petr Borovec z Rovně za mzdu 65 zl ročně. A nacházelo se zde 1363 ovocných stromů. Třetí oddíl Platenické silnice měl 958 sáhů se 7 propustkami. Čtvrté Moravanské oddělení dosahovalo délky 278 sáhů silnice se 475 ovocnými stromy. Obě poslední silnice spravoval cestář Josef Kubiznák z Platenic za mzdu 70 zl.

¹⁰⁵ Státní oblastní archiv Pardubice, Okresní zastupitelstvo v Holicích 1865-1928, inv. č. 182, kart. 149, Výkazy o délce okresních silnic a udržování 1893-1927.

8. okresní silnice Bějšťsko – Třebechovická

Tato silnice měla 733sáhů, ale byla v tomto roce nedodělaná. Nacházely se zde 2 průtoky. Za roční mzdu 65 zl se o silnici staral cestář Jan Fuksa z Rovně.

3. 1904

Tento inventární výkaz o obecních silnicích města Holice pochází z 31. července roku 1905, ale popisuje silnice koncem roku 1904.

Tabulka č. 7: Inventární výkaz o obecních silnicích města Holice¹⁰⁶

č.	pojmenování silnic	délka m	šířka m	poznámání
1	Holicko - Borohrádecká po obecní les zadní	1340	10	
2	odbočná staroměstská silnice od kanálu při čís.pop.106II po čís.133II	510	4,5-5	
3	obecná silnice od mostu proti č.215II za školou staroměstskou po okresní silnici	669	6-7	
4	od okresní silnice a mostu proti čís. 215II směrem ku Blažkovým-Dolům	200	5	
5	obecní silnice Holice-Poběžovská	3767	6-7	
6	obecní silnice od okresní silnice u dívčí školy - Maršovým dvorem po okresní silnici Holicko - Pardubickou	109	3.5- 5.5	
7	obecní silnice v Palackého třídě	152	5.5- 10.9	
8	obecní silnice v Prokopové silnici	181	5-8.8	
9	obecní silnice v Podhrází od sochy sv. Jana směrem ku c. k. erární silnici	380	4.6- 6.8	
10	obecní silnice od okresní silnice Holicko - Moravanské po zastávku „Roveňsko“	133	6.5	
11	obecní silnice od mostu u kovárny č.p.169II	180	6	
12	obecní silnice v cestě k Novému Roveňsku	66 60	5 5	

¹⁰⁶ Státní okresní archiv Pardubice, Městský úřad Holice (1558) 1850-1945 (1948), inv. č. 322, kn. 318, kart. 7 Inventární soupis nářadí, mostů, silnic, kanálů, mezníků a stromořadí 1904-1905.

Tyto soupisy silnic v určitých letech jsou velkým zdrojem důležitých informací. Lze na nich sledovat rozrůstající se délku a šířku silnice, která byla vždy měněna podle potřeby provozu na pozemní komunikaci. Během let došlo k ustálení těchto rozměrů také proto, že se v nařízeních města ustálila i hmotnost a šíře povozů, které na silnici jezdily. Dále je zde možné sledovat délku silnic, která se během let rozšiřovala a spojovala další a další obce, vesnice a města.

O tyto silnice pečovali cestáři. Každý cestář měl na starost svůj kus silnice, na které pracoval. Seznam cestářů a jejich přesné určení silnice byl uložen na obecním úřadě, kde byl k dispozici vrchním cestářům. Ti tento seznam potřebovali k tomu, aby věděli koho a kde musí zkontrolovat. Z výsledků, které zjistil silniční dozor na komunikacích vyplývalo i to, jak byl který cestář zručný. Podle toho se mu mohl zvednout plat a také mohl dostat na starost i delší úseky. Čím větší byly úseky, na nichž cestář pracoval, tím větší byla mzda, kterou dostával. Mzdy se během let zvyšovaly, ale ne o moc. Jak to dokazují různé prosby a stížnosti na obecním úřadě. Cestáři si jistě představovali, že budou lépe finančně ohodnoceni. Nejvíce práce měli cestáři během zimních období, kdy napadl sníh. Museli totiž udržovat na cestě předepsanou vrstvu sněhu, po které mohl snadno klouzat kočár a saně. Dále musel udržovat silnice a cesty posypané pískem, aby tak zabránil většímu klouzání a tím i nehodě. Dalším obdobím, kdy cestáři měli hodně práce, bylo období dešťů. V té době museli seškrabávat bahno ze silnic a museli zajistit i odvoz, aby se nenacházely kupy bahna vedle v příkopech, které se musely udržovat v čistém stavu, aby nebránilo nic tomu, aby voda mohla hladce stékat ze silnic.

Značení

V polovině 18. stol dochází ke značení důležitých cest a silnic kamennými sloupky-milníky, které byly umístěny po určité vzdálenosti a to po mílích z výchozího bodu a také označovaly rozcestníky, kterými byly vybaveny hlavně komerční silnice.

Kromě kamenných milníků a rozcestníků se na silnicích objevovalo další značení jiných blízkých silnic¹⁰⁷.

Guberniální nařízení z roku 1830 říká: „ *Kde mají sloupy za ukazatele cest sloužit, jest nejlépe postaviti tu 6 neb 7 stop vysoké sloupy a přidělati na ně nahoře buď desku nebo trojhranný, dvěma plochama opatřený nástavek, na nějž by se vyznačení místa, k němuž cesta vede, úplně a zřetelně napsati mohlo (...) namířený šíp neb ruka s nataženým ukazatelem (...)*

¹⁰⁷ ŠTĚPÁN, Luděk. PRAŽAN, Jaromír. Silnice v Pardubickém kraji. Historie a současnost. Pardubice 2009. str. 34.

*Na místech, kde cesty se křižují, buď topolové nebo jiné, pro podnebí a místní poměry se hodící a rychle rostou stromy se vysazovaly, a aby na ně, až by v přiměřenou tloušťku vyrostly, ukazovatelé cesty přidělaly.*¹⁰⁸

Do poloviny 19. stol se datuje také označování názvů obcí. Guberniálním nařízením z roku 1841 se určoval přesný rozměr a text tabulky, na které se uvádělo označení vsi, obce, kraje a nebo později okresu a země. Tyto cedulky vysely ve výšce sedmi víd. stop (221 cm) na žlutočerném pruhovaném sloupu.

Směrové značení se řídí předpisy z let 1830 a 1841¹⁰⁹. I vyznačování směru podléhá zákonu z roku 1864, podle kterého není určen způsob značení a tak se využívaly rozcestníky dřevěné a i kamenné.

Výstražné značky na silnicích řešil Mezinárodní silniční kongres v roce 1908 na mezinárodním sjezdu automobilových klubů v Paříži. Ten se zabýval výstražnými signály a rozhodl o používání těchto značek: „*překážka napříč silnicí, prudké zatáčky, přejezd přes koleje a nebezpečné křížení*“¹¹⁰.

Pískovcové milníky Holicko¹¹¹

Z inventárního seznamu z roku 1905, nacházejícím se ve fondu Městský úřad Holice, se dochoval přesný soupis všech pískovcových mezníků, které označovaly hranice obvodů města Holice a obecních pozemků.

Na obecních pozemcích vedoucích k Rovni se nacházelo přesně 33 mezníků, u městského hřbitova jich bylo 9 a na obecních pozemcích k Poběžovicím 27. Tento výčet ale není u konce. Další 33 milníků se nacházelo na louce za rafinerií, 49 na pozemku a v lese pod Kamenci a nebo také 47 na cestách ku Podlesí.

Na všech cestách vedoucích z Holic byly vysázeny tyto ukazatele vzdálenosti. Například na pozemcích k Borohrádku jich bylo 44.

Tyto milníky také vyznačovaly přesné hranice obvodů města. Na hranicích s obcí Poběžovice je jich 44, na hranicích s Ředicemi 17 mezníků, s Chvojenskou obcí 8, s Rovní 49 a s obcí Ostřetínem mají Holice 49 mezníků.

¹⁰⁸ ŠTĚPÁN, Luděk. PRAŽAN, Jaromír. Silnice v Pardubickém kraji. Historie a současnost. Pardubice 2009. str. 49.

¹⁰⁹ ŠTĚPÁN, Luděk. PRAŽAN, Jaromír. Silnice v Pardubickém kraji. Historie a současnost. Pardubice 2009. str. 50.

¹¹⁰ ŠTĚPÁN, L. – PRAŽAN, J., Silnice v Pardubickém kraji. Historie a současnost. Pardubice, 2009. str. 75.

¹¹¹ Státní okresní archiv Pardubice, Městský úřad Holice (1558) 1850-1945 (1948), inv. č. 322, kn. 318, kart. 7, Inventární soupis náradí, mostů, silnic, kanálů, mezníků a stromořadí 1904-1905.

Celkem bylo původně v roce 1885 zasazeno 639 mezníků. Při kontrolní přehlídce těchto milníků v roce 1904 bylo zjištěno hospodářským radním panem Janem Zahrádkou a členem obecního výboru panem Františkem Formánkem, kolik mezníků schází na určitých silnicích a pozemcích. Ve většině případů mezníky chyběly, kromě dvou případů, kdy se jich našlo o několik více. Po celkové kontrole tedy bylo zjištěno, že jich schází celkem 48 kusů a proto jich zbývá 591.

Pískovcové milníky na Holicku měli na starosti cestáři. Každoročně měli za úkol obejít všechny silnice a do předem stanoveného formuláře museli zapsat kolik milníků je na které silnici. Tento formulář se jako všechny ostatní odevzdával na Holickém úřadě, kde byl silničními inspektory porovnáván s formuláři z minulých let. Pokud se zjistil nějaký nedostatek, bylo za potřebí, oznámit příslušnému cestáři, jak má celou věc napravit. Většinou šlo o opravu rozbořených milníků a nebo jejich úplnou náhradu za nové.

Hospody, kovárny

Od středověku jsou součástí cest a silnic také nezbytné hospody a kovárny, které vznikaly většinou u důležitějších cest a silnic. Většinou šlo o formanské a nebo zájezdní hospody, které měly vždy celodenní provoz a byly pro cestovatele označeny zelenými věnci. Hospoda se skládala z velkého dvoru se stájemi a studny. Postupem času se začaly tyto hospody stavět na vsích i samotách¹¹².

Během poloviny 19. stol se formanské hospody rozšiřují i na oblasti mimo větší města. Jejich součástí byly i nezbytné kovárny¹¹³.

Celnice, mýta

Celnice patřily k dalšímu vybavení silnic. Celnice pocházející ze 17. stol jsou zachyceny na Stihově mapě z roku 1676, kdy větší část dnešního Pardubického kraje podléhala vysokomýtskému celnímu obvodu. Působilo zde přes 40 celnic.

V roce 1737 došlo k veřejnému ohlášení povinných silnic pro dovoz zahraničního zboží, které se musely využívat při obchodních cestách.

Již od 13. stol král povolil vybírat poplatek za využívání silnic, cest a mostů. Mýtné se mělo využívat hlavně k opravám a k budování hradeb.

¹¹² ŠTĚPÁN, Luděk. PRAŽAN, Jaromír. Silnice v Pardubickém kraji. Historie a současnost. Pardubice, 2009. str. 36.

¹¹³ ŠTĚPÁN, Luděk. PRAŽAN, Jaromír. Silnice v Pardubickém kraji. Historie a současnost. Pardubice 2009. str. 56.

Od roku 1706 měly krajské úřady zajistit kontrolu oprávnění na vybírání soukromých mýt a v roce 1736 byl vydán patent o mýtu se soupisem mýtních stanic. Dále se tímto patentem měly odstranit všechny závady a zregulovat vybírání mýt na soukromých místech. Po roce 1850 došlo k výběru jednotného mýtného do státní kasy¹¹⁴. V roce 1783 byla v zemi zrušena soukromá mýta, kromě mýt na mostech a přívozech. Státní silnice si pronajímali soukromí pachtýři, kteří se měli starat o udržování silnic. Nepronajaté silnice byly svěřeny doзору zvláštních komisařů¹¹⁵.

S nárůstem okresních silnic se zvyšoval i počet míst, na kterých se vybíralo mýtné. Na okresních silnicích se mýto zavedlo podle zákona č. 32 z roku 1867, což také umožnilo během dalších let zřídit další mýtní místa. Na státních silnicích se platilo mýtné do roku 1895 a na okresních silnicích to bylo do roku 1889. Konec vybírání mýtného nebylo zatím ukončeno žádným zákonem, až do vydání zákona č. 140 z 19. 7. 1902¹¹⁶.

Stromořadí

Sázení stromů podléhalo předpisu z roku 1762, který požadoval vysázet stromy podél silnice v přesně vymezené vzdálenosti 11m. Podle dochovaných mapek silnic, na kterých je stromořadí zobrazeno po obou stranách silnice, můžeme usuzovat, že se tento předpis dodržoval.

V roce 1813 byl na Pardubickém panství založen Stromkový fond, do kterého přispíval např. každý zámožnější ženich, který se ucházel o povolení k sňatku, částkou 2zl. Tyto peníze byly použity na zakládání, nákup stromků a údržbu stromořadí.¹¹⁷

Dalším nařízením z roku 1828 vydává gubernium ponaučení, jaké druhy stromků se mají vysazovat. V příznivějším podnebí to měly být ovocné stromky a ve vyšších polohách stromky odolnější.

Zemským zákonem z roku 1866 se obnovuje povinnost vysázet stromky kolem silnice. Tuto povinnost ukládaly krajské úřady obcím.

¹¹⁴ ŠTĚPÁN, Luděk. PRAŽAN, Jaromír. Silnice v Pardubickém kraji. Historie a současnost. Pardubice, 2009. str. 37.

¹¹⁵ RYBA, Jaroslav. *K historii silniční dopravy na území České republiky : Zájmová sdružení v silniční dopravě v letech 1990-2000 na území České republiky*. 1. Pardubice : Institut Jana Pernera, 2010. 412 s. ISBN 978-80-86530-65-9. str. 25.

¹¹⁶ ŠTĚPÁN, Luděk. PRAŽAN, Jaromír. Silnice v Pardubickém kraji. Historie a současnost. Pardubice 2009. str. 84.

¹¹⁷ ŠTĚPÁN, Luděk. PRAŽAN, Jaromír. Silnice v Pardubickém kraji. Historie a současnost. Pardubice, 2009. str. 51.

Od roku 1885 se o výsadbu stromů staral zemský zákon z roku 1884, který se týkal všech silnic, včetně obecních. Údržba stromů byla podle tohoto zemského zákona povinností obce a za příkopem měl tuto povinnost držitel pozemku.¹¹⁸

Stromy na Holicku

Tabulka č. 8: Inventurní výkaz obecních stromořadí města Holic z roku 1904/5¹¹⁹

		do 10 roků opatřené kolíky				stromk y přes 11roků staré bez kolíků				
č	pojmenování stromořadí	švestky	jablon ě	hrušk y	třešn ě	švestk y	jablo ně	hru šky	třešn ě	úhrn
1	po obou stranách c.k. erární silnice ku Hradci Králové směřující	216				200				416
2	po obou stranách c.k.erární silnice ku Vysokému Mýtu směřující	191				198				389
3	po obou stranách obecní silnice Holicko - Poběžovské	155	61			366	14			596
4	po obou stranách obecní cesty od silnice Holicko - Poběžovské až do Podlesí		57							57
5	po obou stranách okresní silnice Holické - Moravanské	172				286	6			464
6	po obou strachách obecní cesty k Horní Rovni ku zastávce „Roveňsko“		12							12
7	stromořadí v Zavodské ulici v Nových Holicích		15							15
8	Stromořadí v obecních lukách		25				8			33
9	po obou stranách Holicko - Borohradecké okresní silnice	47	9			141	14			211
10	po obou stranách obecní cesty od č.p.108II po Rychlíkovu usedlost	3	69							72
11	po obou stranách obecní cesty za školou	44				9				53

¹¹⁸ ŠTĚPÁN, L. – PRAŽAN, J., Silnice v Pardubickém kraji. Historie a současnost. Pardubice, 2009. str. 77.

¹¹⁹ Státní okresní archiv Pardubice, Městský úřad Holice (1558) 1850-1945 (1948), inv. č. 322, kn. 318, kart. 7, Inventurní soupis náradí, mostů, silnic, kanálů, mezníků a stromořadí 1904-1905.

	staroměstskou								
1 2	po obou stranách obecní silnice Holicko - Borohrádecké	110				235			345
1 3	po obou stranách hřbitovní cesty	35		2	16	4		2	59
1 4	na hřbitově samém				2				2
1 5	ve plotě kol do kola hřbitova				6				6
	celkem	973	248	2	24	1439	42	2	2730

Podle této tabulky se dá říci, že starost o stromy na Holicku patřila mezi důležité, i když se to na první pohled nezdá. Podle zachovaných tabulek a seznamů obecních stromořadí vyplývá, že bylo velmi důležité se starat a pečovat o stromy podél silnic. Tato starostlivost o stromy byla přenechána obecním cestářům. Každoročně tito cestáři obhlíželi stav stromů, druhy a hlavně celkový počet stromů. Při této kontrole vznikala formulář, do kterého se přesně poznamenalo, kdo je cestářem, jakou silnici má na starost, jaké stromy jsou poškozené a kde stromy zcela chybí. Na základě těchto informací dostal cestář povolení stromy vykácet a nahradit je zcela novými. Dřevo ze stromů bylo použito na obecní opravy a nebo si ho cestář mohl za malý finanční obnos Holicím nechat.

4.1 Výstavba

Roku 1726 nově zřízená komise na vybudování umělých silnic předložila návrh, že podklad umělých silnic bude tvořen z velkých kamenů, které se vyplní štěrkem a pískem. Nahoru silnice budou dány menší kameny a na ně ještě další vrstva štěrku a písku.

*„Od roku 1775 se konstrukce silnic řídí metodou, nazvanou „francouzská“, kterou navrhl kolem r.1764 inženýr P. M. J. Trésaquet (1716-1796). Jeho řešení příčného profilu silnice spočívá především v dokonale střežovitě upravené pláni s oboustrannými odvodňovacími příkopy a v dostatečné kamenité vrstvě ze štětu a štěrku“.*¹²⁰

Na jeho postupy bylo navázáno na počátku 19. stol anglickým inženýrem Telfordem a také Skotem Macem Adamem, jehož jméno souvisí s technologickým pokládáním makadamové podkladní vrstvy místo štětu.

Síť silnic císařských vzrostla hlavně na počátku 19. stol a vyznačovala se dlouhými přímými úseky, které směřovaly na dominanty obcí, aby cestujícím usnadňovala orientaci.

¹²⁰ ŠTĚPÁN, L. - PRAŽAN, J., Silnice v Pardubickém kraji. Historie a současnost. Pardubice 2009. str. 45.

Další pomocník při určování polohy je milník, který byl sázen po každých 250 sázích a rozcestníky. Tereziánským patentem bylo stanoveno jaká má být šířka vozovky státních silnic. Šířka měla být od 6,64 do 7,59 m, s krajnicemi 2x0,95m. Od roku 1842 měla být šířka státní silnice 13,37m a nejvyšší povolené stoupání 5,5%. Na některých místech byly povoleny odchylky.¹²¹

V roce 1781 byl publikován výnos, ve kterém nabízel možnost pronajmutí silnic městům, obcím, panstvím nebo pošt mistrům. Tento výnos se nesetkal s kladným ohlasem. Silnice i nadále zůstaly v kompetenci státní správy. V Čechách připadala správa silnic silničnímu ředitelství, které v 90. letech 18. stol pod vedením Josefa Borna vypracovalo plán projektu přestavby všech hlavních cest na umělé, tedy soseované silnice francouzského typu¹²². Od počátku 19. stol se často silnice stávají v průtazích městy „bezprašnými“ a to díky dlažbě z neopracovaného kamene.

4.2. Údržba

Patentem Marie Terezie z roku 1778 se říká k údržbě nových silnic: „(...) aby po svém provedení toto vzácné dílo nebylo zase porušeno nebo zmařeno(...) V uvážení, že Náš personál silniční a častěji cestáři bývají uráženi dílem nadávkami a hrozbami i násilím vztažení rukou (přes to, že cestáři, aby tomu bylo zabráněno, nosí náprsní štítky s Naším Nejvyšším znakem) a odstrašování bývají(...) bezohledně potrestáni byli po prvé 6 říšskými toлары, po druhé však 12 říšskými toлары, při častějším přestoupení(...) pro jiné odstrašujícím citelným tělesným trestem.“¹²³

Údržbu zajišťovala vrchnost a základní dozor byl delegován rychtářům, kteří se měli řídit pokyny z r 1762 a každý týden kontrolovat silnici, která vede přes jejich obvod.

4.2.1 Cestáři

Roku 1829 byl vydán Předpis pro cestáře na podkrajských silnicích, kde je v §1 uvedeno: „Cestář (uklizeč cest) má dle své služebnosti buďto každodenně, vyjmajíce neděle a zasvěcené svátky, aneb v těch dnech, na kteráž najat byl, na vykázaném jemu kusu cesty nařízené práce bedlivě a pilně konati, dobře se zachovávaje k spoludělníkům jemu vykázaným.“¹²⁴

Úryvek ze služebního řádu z r. 1910 pro cestáře na okresních silnicích v Království českém (§ 1, s. 3): „Cestář jeden každý je mimo neděl a zasvěcených svátků povinnen po celý

¹²¹ ŠTĚPÁN, L. - PRAŽAN, J., Silnice v Pardubickém kraji. Historie a současnost. Pardubice 2009. str. 29.

¹²² HLAVÁČKA, Milan. Cestování v éře dostavníků. Praha, 1996. str. 24.

¹²³ ŠTĚPÁN, L. - PRAŽAN, J., Silnice v Pardubickém kraji. Historie a současnost. Pardubice 2009. str. 46.

¹²⁴ ŠTĚPÁN, L. - PRAŽAN, J., Silnice v Pardubickém kraji. Historie a současnost. Pardubice 2009. str. 46.

rok tolik hodin denně na silnici s potřebných nářadím se nacházeti, tolik se mu v dalším tomto naučení ustanovuje.¹²⁵

Práci okresních cestářů od roku 1857 rozpisuje *Naučení pro cestáře na privátních silnicích v Čechách*, který je rozdělen do 37 paragrafů, ve kterých se rozepisují pracovní postupy a služební vztahy.

Od roku 1910 úlohu cestářů stanovoval *Služební řád pro cestáře na okresních silnicích v Království českém*, ve kterém bylo uvedeno: „(...) nejméně jednou za měsíc pozorně prohlédnouti veškerá stavitelské díla, kteráž se na jeho oddělení nachází, a sice můstky, kanály, průtoky, tarasy, kamenná a dřevěná zábradlí(...) Je-li počasí deštivé, jest cestář přísně a zodpovědně zavázán, napršenou vodu bez meškání z kolejí a jamek stružkami přes pankety do příkopu svésti, a to proto, poněvadž stojatá voda silnicím velmi škodná jest.“¹²⁶

Cestáři byli také povinni udržovat a starat se o silnice během zimního období, kdy museli odhazovat sníh podle potřeby.

Od roku 1913 se práce státních cestářů řídila podle Služebního řádu pro cestáře na říšských silnicích v Království českém, který měl 33 paragrafů, ve kterých se vysvětlovala povinnosti a práva každého cestáře, požadavky na jeho ubytování, povinnost vést služební knihu, tresty za přečiny atd.¹²⁷

4.2.2 Instrukce pro cestáře¹²⁸

V instrukcích pro cestáře se přesně uvádí kdy, co, jak a proč mají cestáři udělat.

Archiv města Pardubice má ve své knihovně dvě vydání instrukcí a to z roku 1878 a 1881, která každá obsahuje 36 paragrafů. Tyto instrukce byly vydány v Chrudimi a platily pro všechny cestáře na našem území. Obě dvě instrukce obsahují stejné povinnosti, které jsou občas jinak označeny, ale jinak je lze považovat za totožné všeho co se týče informací.

Cestářům je uloženo pracovat tolik hodin kolik se jim určí kromě neděle a zasvěcených svátků. Dále se zde přesněji určuje pracovní doba podle určitého měsíce v roce. Od podzimu do jara by měl pracovat od 7 hod do 12 hod a od 13 hod do 17 hod, přes léto od 6 do 12 hod a od 13 do 19 hod. Pokud na silnicích nastane nepředvídatelná událost má cestář za úkol zůstat na silnici i po skončení pracovní doby. Během pracovní doby mu není dovoleno se ze silnice vzdálit. To znamená, že se musí zdržovat vždy u silnice a být v případě nutnosti po ruce.

¹²⁵ ŠTĚPÁN, L. - PRAŽAN, J., *Silnice v Pardubickém kraji. Historie a současnost*. Pardubice 2009. str. 64.

¹²⁶ ŠTĚPÁN, L. - PRAŽAN, J., *Silnice v Pardubickém kraji. Historie a současnost*. Pardubice 2009. str. 67.

¹²⁷ ŠTĚPÁN, L. - PRAŽAN, J., *Silnice v Pardubickém kraji. Historie a současnost*. Pardubice, 2009. str. 27-87.

¹²⁸ Státní okresní archiv Pardubice, *Instrukce pro cestáře*, Chrudim, 1878 a 1881.

Každý cestář by si měl hledět své vlastní práce, nesmí sloužit lidem jako posel a nesmí s pocestnými dlouho rozmlouvat.

Pokud cestář onemocní musí mít vystavené povolení od okresního výboru, že smí zůstat doma. V jiném případě musí na své náklady zajistit a sjednat schopného dělníka za sebe jako náhradu, nad kterým však musí udržovat dozor.

Cestáři si navzájem musí pomáhat a měli by společně dohlížet na spotřebu drobného kamení, které se používá na spravování nerovností na silnicích.

Dále se cestářům ukládá za povinnost jednou za měsíc prohlednout všechna stavitelská díla, jako jsou mosty, kanály, průtoky, tarasy, kamenná i dřevěná zábradlí. Pokud by shledal nějaké závady má za povinnost rozbité věci oznámit svému představenému. Oznámit musí i popadané stromoví na cestách a teprve jeho představený určí, co se se dřevem má dále udělat. Nejčastěji se dřevo využívalo při opravách mostků nebo zábradlí.

Každý cestář měl být zdvořilý, odpovídat na dotazy a při nehodách ochotně a bezplatně pomáhat.

Mezi každodenní činnosti patřily, při suchém počasí, shrabat prach na silnici dřevěným hřeblem na hromady, které se musely odvést nebo je musel nechat odvést svým pomocníkem. Dále musel vyspravit kraje příkopů.

Při deštivém počasí musel svézt vodu z kolejí a jamek do příkopů, protože stojatá voda škodí povrchu silnic.

Každé jaro a podzim se muselo ze silnice seškrábat bláto a nerovnosti vyplnit šutrem. Bláto ze silnice se uchovávalo na další opravy silnic. Šutr se dále využil na zarovnání vyježděných kolejí.

Nejdříve se vždy musela šutrovat místa nejvíce opotřeбенá. Naposledy se šutrovalo vždy v lesích a obcích.

Při jarní oblevě cestář musel přiměřeně urovnat silnice a tím je uvést do rovnosti. Během deště každý cestář měl za povinnost odstranit naplaveniny ze silnice i z příkopů, které vždy měly být veliké a bez porostu.

Cestář dbal na to, aby byl dovezený štěrk od nájemce srovnaný do přesně stanovených metrových nebo dvou metrových hromad, které vždy měly být náležitě urovnány. O počtu hromad vždy rozhodoval úřad, který všechny podstatné informace o dodávce sdělil cestáři nebo jeho nadřízenému. Cestář se staral i o kvalitu dovezeného štěrku tím, že každý měsíc docházel do lomu na kontrolu, kde se zajímal především o kvalitu kamení a o správně drcení.

Když napadlo v zimě více sněhu než se předpokládalo, byl cestář odpovědný za jeho odhrabání. Musel ale vždy nechat určitou předepsanou uhrabanou vrstvu sněhu, na které se mohly pohybovat sáně tažené koňmi.

Mezi další povinnosti cestáře patřilo stavět milníky a kamenné sloupy po krajích silnice, nebo kontrolovat stav stromořadí. Pokud se naskytl nějaký problém, cestář ho musel vždy oznámit okresnímu výboru, který vydal příslušné instrukce, jak by se mělo v dané záležitosti jednat.

Každé jaro měl cestář za povinnost oznámit úřadům přesný počet zdravých a zničených stromů, aby se mohla zjednat náprava.

Cestář se musel starat i o své vybavení, které musel udržovat čisté a nezničené. Mezi jeho pomůcky patřilo kolečko, lopata, krace, špičatá motyka, železné hrábě, kamenotluk prostředního druhu, široká motyka, dřevěné hrábě, pohrabáč a zemětluk. Každý den bylo jeho povinností s sebou vzít 2-3 kusů tohoto nářadí, aby se nezdržoval chozením pro každý nástroj zvlášť.

Cestářům nebylo dovoleno přijímat peněžní dary.

Pokud cestář dodržel všechny své závazky a povinnosti, mohl dostat při výplatě odměnu, pokud ne byla mu vystavena důtka, finanční potrestání a nebo byl propuštěn.

Jako dohled nad vykonanou prací cestářů dohlížel silniční dozor, který obhlížel na silnice jednou za měsíc. Z této kontroly sepsal dozor zprávu, kterou předal okresnímu výboru. Jako trest se v instrukcích uvádí důtka a dále peněžní pokuty ve výši až 2 zlaté nebo propuštění.

Aby cestáři nabyli práva, složili slavnostní přísahu, jejíž přesné znění se uvádí v instrukci na poslední straně.

V těchto instrukcích se také určuje přesné označení cestářů: *„Aby se cestařové od nádenníků časem k výpomoci najatých rozeznali, musí jako cestáři na erárních silnicích c. k. orla nosí, českého lva z plechu na čepici nebo klobouku při práci míti a jej vždy v čistotě chovati.“*¹²⁹

Každý cestář se řídil i předpisy silniční policie z 15. června 1866 a 18. června 1876, ve kterých je uvedeno, že každý cestář musel oznámit okresnímu výboru přestupky na silnicích, jako např. zničení části silnic nebo neosvětlené povozy na silnici během noci.

Pokud cestář nedodržel instrukce mu dané, měla silniční policie za povinnost cestáře nahlásit příslušnému nadřízenému a nebo úřadu.

¹²⁹ Instrukce pro cestáře. Chrudim 1881. str. 19.

Instrukce byly soubor povinností, které má cestář vykonávat během své pracovní doby. Uvádělo se v nich, kdy a co má přesně dělat. Byla to instrukce, která cestářům pomáhala v jejich začátcích práce, než se sami naučili, co mají přesně dělat. Každému cestáři byl stanoven předem určený díl silnice, na které měl pracovat. Délky silnic, které měli cestáři na starost, byly vyměřeny skoro stejně. Záleželo především na tom, jak je cestář zručný. Vliv na to měl i jejich zdravotní stav a věk. Záleželo také na tom, zda má cestář na práci jen silnice, a nebo zda je zaměstnán i někde jinde, jako např. ponocný v Holicích.

4.2.3. Cestáři - osobnosti

František Záleský¹³⁰

František Záleský byl zároveň ponocným a obecním cestářem, žijící v domě číslo popisné 136 ve Starých Holicích.

Na schůzi dne 26. listopadu 1891 byl obecním zastupitelstvem jmenován obecním cestákem a byla mu uložena povinnost pečovat o obecní silnici za staroměstskou školou a také o silnici, vedoucí kolem vodní nádržky, Rychlíkovskou.

Starat o silnice se měl podle cestářských pravidel, ve kterých se uvádí, že měl silnice ošetřovat a zabráňovat všemu, co by bylo proti policejním předpisům. Na této schůzi mu také byl vyměřen plat ve výši 43 zlatých ročně a určen nástup do práce na 1. prosince 1891. Bylo také určeno, že si má od minulého cestáře, zesnulého cestáka Vávry, převzít jeho veškeré nářadí a do 3. prosince udělat v městské kanceláři zápis, co vše převzal a v jakém bylo nářadí stavu.

V polovině prosince byla vykonána v místnosti holického okresního zastupitelstva služební přísaha a též byl vydán certifikát, který tento akt stvrzoval písemně.

V roce 1908 byl František Záleský předvolán k ústnímu jednání na městské radě, kde se mělo rozhodnout o vyčlenění silnice do správy jiného cestáře a to do správy lesního Františka Hrdličky. Jednalo se o silnici Palenkovskou. Po předchozích jednání vše bylo rozhodnuto a Fr. Záleskému zbyla na udržování obecní silnice Holicko – Borohradecká. Bylo také změněna výše výplaty pro oba cestáře podle schválení obecního výboru ze dne 17. listopadu 1908, zaznamenané v hlavní knize důchodu města.

Mezi dalšími dochovanými dokumenty jsou např. žádosti Fr. Záleského o navýšení služného nebo o udělení dovolené, nebo opakované výzvy k uhrazení výplaty, kterou cestář zatím nedostal. Při projednávání a schválení obecního rozpočtu z 20. listopadu 1909 obecní

¹³⁰ Státní okresní archiv Pardubice, Městský úřad Holice (1558) 1850-1945 (1948), inv. č. 679, kart. 67, Policejní strážníci, cestáři..... 1894-1926.

zastupitelstvo rozhodlo o navýšení služebního platu z 200 K na 250 K ročně vyplácené od 1. ledna 1910. Bylo také na jednání rozhodnuto, že všechny požitky pro všechny zaměstnance zůstávají v nezměněné podobě. Svoji žádost o zvýšení platu Fr. Záleský odůvodnil tím, že má hodně dětí, že jsou velmi chudí a nemohou si dovolit vykonávat další práci, a proto jsou odkázáni pouze na tento příjem. Pod žádostí byli podepsáni i další ponocní – cestáři, kteří by uvítali nějaké peníze navíc. V některých případech si cestáři brali i další práci na noc jako ponocní. Na těchto žádostech o navýšení mzdy je uvedena podmínka zaplacení 50ti krejcarového kolku.

Jako další je dochována stížnost ze dne 9. února 1911, kdy si silniční policista stěžuje, že František Záleský dne 4. února 1911 nevykonává svou práci ponocného tím, že v noci nepíská, neodpovídá na zavolání, nerozsvítil svítílny a nebyl k zastížení. Tím mu byla udělena písemná důtka pro nedodržování služebních povinností.

O měsíc později Fr. Záleský dostává druhou důtku v příčině kontroly jeho ponocovské služby.

Od 7. května 1914 je Fr. Záleský dlouhodobě nemocný a proto není schopen vykonávat své zaměstnání. Tato skutečnost je nám známa ze zprávy policejního strážníka Josefa Sedláka, který osobně Záleského navštívil doma. Jako další důkaz je dochovaná lékařská zpráva od lékaře MUDr. Vincence Streita z Holic, který je uváděn jako obvodní, školní, železniční, soudní lékař.

Po uvedení všech omluvenek a lékařských zpráv byla Záleskému udělena čtyřtýdenní dovolená na zotavenou.

František Záleský umřel jen o necelý měsíc později dne 1. června 1914.

Během jeho nepřítomnosti a nemoci je na jeho místo povolán František Kratochvíl, bydlištěm v Holicích, který také po smrti Fr. Záleského přebírá jeho práci za stejný plat.

František Hrdlička¹³¹

Cestářem se stal dne 17. listopadu roku 1908 a byl cestářem ve Starých Holicích. Jeho služné mu bylo městskou radou vymezeno na 50 Korun z pokladny obecního důchodu města Holice a bylo mu také vymezeno území jeho působení od ulice Palenkovské až po kanál u č. p. 205 II v Holicích. Tuto silnici měl spravovat od 1. listopadu 1909.

¹³¹ Státní okresní archiv Pardubice, Městský úřad Holice (1558) 1850-1945 (1948), inv. č. 679, kart. 67, Policejní strážníci, cestáři..... 1894-1926.

4.3 Dozor cestmistrů

Od konce 19. stol kontrolují a řídí práci cestářů cestmistři, kteří mají předtištěné kontrolní formuláře. V těchto zápisech holický cestmistr Alois Bašta poznamenal: „*Přehledka silnice dne 10/II/13. Silnice Holice - Ředice a Ředice - Pardubice, po které jezdí autobus. Zde přijat u cestáře Holického štěrk 36m³, jež musí cestář ihned odvézt. (...) Všude jsou pro štěrk slaměné víšky a nemůže se jinam skládati. (...) Pan tajemník sem objednal ještě jeden vagon výhybníků na trať Holického a část Kašparovu. (...) Na silnici Moravany-Kosténice neel Johanides kameny a navrhuji pokutu 2 K, poněvadž se to již opakovalo.*“¹³²

V pardubickém archivu se dochovalo několik zpráv vrchního cestáře o přehledce silnic. Jsou zde např. podrobné zprávy vrchního cestáře Jana Kohoutka, ve kterých se uvádí přesný den prohlídky, jméno cestáře, silnice a přesný kilometr, na kterém měl cestář pracovat, přesná hodina, kdy spolu mluvili a co vrchní cestář shledal. V těchto zprávách se, v některých případech, uvádějí i žádosti cestářů. Někdy žádají o zvýšení výplaty, o nové kolečko nebo o dřívější propuštění z práce. Jako činnost cestářů se v zprávách uvádí rozvážení kamenů po cestě, škrábání bláta ze silnice, odvádění vody, rozvážení štěrku, rovnání písku a bláta na hromady, atd.

V letech 1911 až 1913 byl okresním cestářem Antonín Bašta a v roce 1911 byl vrchním cestářem Jan Kohoutek.

Tyto zprávy se odevzdávaly na úřad vždy jako týdenní shrnutí, na kterém se uvádělo, kolik dílů cesty či silnice dotyčný cestář prošel a zpráva, kdo co měl kdy udělat a koho na silnicích nenašel.

Jsou zde i zachovány dopisy od okresního starosty pro vrchního cestáře, ve kterých se uvádějí závady, které má vrchní cestář a jeho podřízení prozkoumat a poté učinit zápis o tomto shledání.

Dále jsou zde k dispozici dopisy o reklamaci provedené práce, žádosti o poskytnutí zatím odepřené výplaty a nebo dopisy pro cestáře, ve kterých se jim uděluje důtka a nebo finanční postih.¹³³

Všechny tyto informace pomáhají si představit, jak vypadala denní práce na silnicích. Stejně jako všichni, i cestáři měli svůj dozor, který kontroloval jejich práci vykonanou na silnicích. Cestářský dozor vykonával kontroly silnic jednou za dva týdny nebo 3x za měsíc. Dozor si vždy našel cestáře a silniční usek prošli společně. Cestář si před těmito kontrolami

¹³² ŠTĚPÁN, L. - PRAŽAN, J., Silnice v Pardubickém kraji. Historie a současnost. Pardubice 2009. str. 68.

¹³³ Státní okresní archiv Pardubice, Okresní zastupitelstvo v Holicích, inv. č. 179, kart. 149, Zprávy vrchního cestáře o přehledce silnic 1905-1916.

udělal seznam všeho, co by mohlo vrchního cestáře zajímat a společně se snažili vzniklé problémy a nedostatky vyřešit.

Tabulka č. 9: Formulář: Zpráva vrchního cestáře o přehlídce silnic:¹³⁴

den přehlídky	jméno silnice a cestáře	udání hodiny, v kterou s cestářem mluvil a kde jej zastihl, u kterého kilometru silnice	hodina přehlídky
zpráva vrchního cestáře o tom, co shledal:			

Toto je podoba formuláře, který využívali vrchní cestáři při svých přehlídkách silnice. Zapisovalo se do něj každé ohledání silnice nebo cesty, které se zpravidla konalo každý den a nebo nejméně třikrát do týdne. Všechny tyto formuláře se předávaly příslušnému orgánu v Holicích, kde se na nalezené nedostatky v nich uvedené reagovalo.

4.3.1 Přestupky¹³⁵

Podle dochovaných dokumentů máme možnost si představit i silniční přestupky. Jako nejčastější se uchovaly výzvy k uhrazení pokuty, ve kterých se vytýká vjetí na nově dovalcovanou silnici, která v té době byla změkklá a tak vůz zanechal silnici ve špatném stavu. Cestář tuto skutečnost nahlásil svému nadřízenému, v tomto případě okresnímu starostovi, který učinil zápis do předtištěných formulářů.

Všechny přestupky byly přečiněním proti předpisu silniční policie ze dne 15. června 1866. Po zapsání přestupku byly učiněny kroky k trestnímu řízení pro přestupek.

V dokumentacích k trestnímu řízení se nalézají dopisy od obviněných na vysvětlení. Mezi nejčastější výmluvy patřily špatné značení silnic.

Zachovány jsou i dopisy obecní úřadu o provinilcích, ve kterých se uvádí, na které trati jakého cestáře byl přestupek spáchán, kdo byl přistižen a za co.

Pokud provinilec pocházel z jiné obce či města posílal úřad tyto dopisy o přestupku úřadům, které měly na starost provinilce. Tyto spisy se ale musely vždy do 14 dnu vrátit na úřad, pod jehož kompetencí byly silnice.

¹³⁴ Státní okresní archiv Pardubice, Okresní zastupitelstvo v Holicích, inv. č. 179, kart. 149, Zprávy vrchního cestáře o přehlídce silnic 1905-1916.

¹³⁵ Státní okresní archiv Pardubice, Okresní zastupitelstvo v Holicích, inv. č. 180, kart. 149, Silniční přestupky 1912-1913, inv. č. 180, kart. 149.

Ve spisech se také uvádí, jaké je potrestání. Většinou šlo o zaplacení pokuty a náhrady za vzniklou škodu. Pokud některý z provinilců nechtěl pokutu zaplatit, byl mu trest vymezen dobou strávenou ve vězení.

V některých případech nastaly i situace, kdy provinilec chtěl zaplatit pokutu i náhradu, ale neměl u sebe dostatek finančních prostředků. V takových případech se mohl pojistit, aby příslušné orgány měly důkaz o jeho dalším zaplacení.

4.3.2. Stížnosti a prosby na péči o silnice¹³⁶

Dne 12. prosince 1877 podává městská rada zprávu okresnímu hejtmanství o začátku používání dříve nevyužité cesty, která nemá zpevněný povrch, který se při deštivém počasí rozmácel a nebyl schůdný. Rada zde prosí o zpevnění a vystavění chodníků, které se měly vyhloubit již v dřívější době. Tento krok ospravedlňovala tím, že se obecní zastupitelstvo tudy naučilo jezdit, protože zde silnice byla dostatečně osvětlena. Jako odpověď na tuto žádost přišel dopis, ve kterém okresní hejtmanství zakazuje jezdit po této nezpevněné silnici.

V dalším dopise si stěžoval Antonín Više na navršené kameny v uličce mezi masnými krámy, které zde schválně naskládal majitel krámu. Stížnost se týkala špatné sjízdnosti cesty a také smradu, který se zde drží. Odpovědí bylo pokárání majitele a pohružka pokuty, pokud kameny neodklidí.

Na schůzi zemského výboru a městské rady bylo rozhodnuto o odklizení kolků, kvůli rozšíření kostelní ulice a rozšíření vchodu do kostela. Ulice se měla zavřít pro jízdu. Lidé z tohoto důvodu začali využívat souběžnou ulici vedoucí ke škole. Stav silnice ke škole se postupem dnů začal zhoršovat, protože tudy lidé jezdili kvůli lepší kvalitě a menšímu provozu. Na tuto skutečnost si začali lidé stěžovat. Vadil jim hluk a špatný stav silnice hlavně v deštivém počasí. Proto byl vydán zákaz projíždět touto ulicí v nejméně frekventovanější dobu.

Dalším dopisem pro městskou radu chtěl Josef Hanák poprosit o zřízení dvojmarkové lávky proti hostinci. Píše zde, že nynější lávka je zchátralá, nepostačuje účelům a je tak životu nebezpečná. Pod tuto prosbu se podepsalo i několik dalších obyvatel Holic. O výsledku této prosby se nedochovaly žádné záznamy.

Na obecní zastupitelstvo se obracelí obyvatelé i s prosbou o udělání cesty, která se nacházela ve špatném stavu. Lidé byli ochotni pomáhat s pracemi na silnici a uspořádat sbírku.

¹³⁶ Státní okresní archiv Pardubice, Městský úřad Holice (1558) 1850-1945 (1948), inv. č. 623, kart. 53, Péče o zachování obecních silnic, cest, míst a mostu 1875-1894.

Mezi žádosti patří ty, které se týkaly prohlášení chodníků za veřejné. V případech, kdy se majitel o chodník nestaral, přecházel chodník do správy obce. Dochovány jsou i stížnosti týkající se vlastnictví chodníku, kdy se dva majitelé prou o údržbu.

Na schůzi roku 1882 se obecní zastupitelstvo rozhodlo na zařízení chodníků kolem domů na náměstí. Tento verdikt se dal lidem na vědomí v podobě oběžníku ze schůze. Majitelé domů se tedy měli ve stanovený den a hodinu dostavit na úřad, kde měla být vedena debata a hlasování o verdiktu.

V roce 1883 je dochována žádost zemskému radovi, aby byla vyspravena cesta od města Holice skrz Nové Roveňsko. Jako důvod se uvádí špatný stav silnice, po které nešlo projet s povozem a tak nebyla možnost poslat děti do školy. I na chodnicích byly vyjeté koleje a nebyly zde ani odtoky na vodu.

Stížnosti se týkaly i kanálů na silnicích. Jako jeden příklad lze uvést ten, kdy se kanál propadával u erární silnice z Hradce Králové a okresní Borohradecké silnice a nikdo ho nechtěl nechat opravit. Tím se tento kanál ale i silnice stávaly nebezpečnými.

V roce 1884 se obecní zastupitelstvo dohodlo na úpravě náměstí, aby bylo symetrické a byly postaveny chodníky. Obec v tomto případě zaplatila dlaždiče, potřebný písek a nádenickou práci. Majitelé domů museli zaplatit potřebný kámen. Svůj souhlas majitelé stvrdili podpisem. Nabídka na nejrychlejší dodání kamene na rekonstrukci náměstí a stavbu chodníků byla od Václava Vojtíška, majitele kamenného lomu v Březovce u Hořic.

Pro městskou radu v Holicích chodily také prosby o finanční podporu při stavbách. Jako se tak stalo roku 1884, kdy se žádalo o finanční příspěvek na stavbu mostku přes potok na starém městě v Holicích. Zachován je i výkaz kolik je každý občan schopen dát na opravu. Tyto finance byly ale nedostačující, proto se rozhodlo požádat o finance městskou radu. I na další výstavby mostku, který byl zničen roku 1885, byla potřeba finanční výpomoc rady. Mostek byl obecním majetkem a tak rada uvolnila určitou částku k výstavbě mostku.

V archivním fondu města Holice jsou zachovány i protokoly, rozsudky a výsledky z městské radnice. Uvádí se v nich špatné hospodaření na cestě, vedoucí k obecní cihelně. Roku 1875 až 1893 byl na žádost výboru pro okrášení a zvelebení města Holice zřízen školní park, který byl obehnán plotem a ve kterém byly vysety kaštany. Dále byly na prosbu výboru podél školy vysázeny platany.

Žádosti se týkaly i povolení skácet stromy. Těmto žádostem bylo vyhověno vždy pod podmínkou, že dřevo ze skáceného stromu bude použito na opravy nebo zhotovení lávek přes potok nebo na dřevěné zábradlí. Ne všechny žádosti byly vyřízeny kladně.

Věstníkem okresního výboru Holice se ukládalo pánům obecním starostům dosazovat stromy podél silnic. Při nedodržení hrozily postihy. Stromy se měly vysázet na jejich náklady a bylo přesně stanoveno, jaké mají stromky být.

4.3.3 Silniční policie¹³⁷

Cestáři i silniční policie se řídila řádem ze dne 15. června 1866 pro silnice, které nejsou erární, platný pro království České kromě královského hlavního města Prahy.

Proti tomuto řádu se provinil každý, kdo úmyslně poškodil silnici nebo její některou část, jako třeba krajnice = bankety, zábradlí, patníky, mosty, stromořadí. Vše tohle je zde popsáno jako přestupek, který je finančně pokutován a dále se musí zaplatit i vzniklá škoda.

Řádem se ukládalo, že se povozníci mají držet vlevo a sáně v horách se musí vyhýbat vpravo. Dále se zde předepisuje, jaké brzdy se mají používat v různých ročních obdobích.

Dalším předpisem se ukládá, že náklad povozu nesmí být širší než 3 metry a také omezení hmotnost nákladu.

Povozy měly být za šera a v noci opatřeny osvětlením a neměly se nechávat zastaveny přímo na silnici před hospodou, protože zde bylo nebezpečí nehod.

Vyhláškou z roku 1883 měli majitelé povozů povinnost označovat povozy jménem jejich vlastníků. Na tabulce mělo být napsáno jméno a příjmení, adresa a číslo povozu. Velikost tabulky byla přesně určená a měla být 18 cm vysoká a 30 cm široká. Měla být umístěna po levé straně povozu. Jednalo se o černou tabulku s bílými písmeny, které měly být 5 cm vysoké. Předpis se netýkal hospodářských povozů uvnitř obecního obvodu.

Dále bylo zakázáno pást dobytek na silnici, na krajích silnice a nebo v příkopech. Pokuty se pohybovaly od 1 do 5 zlatých, které viník musí uhradit. Pokud pokutu neuhradí nebo nemůže zaplatit mohl byl poslán do vězení na 6 až 24 hodin. Pokuta se mohla i vyplatit vězením a to 1 zlatý za 6 hodin ve vězení.

K dohlídce a k ochraně silnic a stromořadí byli zavázáni zřízenci silniční, tj. cestáři a cestmistři, orgány místní a polní policie, c. k. finanční stráž a c. k. četnictvo.

Trestní řízení vykonávala silniční policie a obecní představenstvo vykonalo soudcovství, určilo výši pokuty a vybíralo pokuty a náhrady. Mělo také za úkol vyšetřovat udání. Starosta dohlížel a rozhodoval se zda je trestné řízení nutné. Pokud byl obvinění z jiné obce, musel starosta oznámit té obci, ze které obviněný pocházel.

¹³⁷ Státní okresní archiv Pardubice, Řád policie silničné ze dne 15. června 1866 pro silnice, které nejsou erární platný pro království České kromě královského hlavního města Prahy. Pardubice, 1879.

Trestní řízení muselo být stručně provedeno, měl být zapsán seznam trestů, sepsán výslech žalovatele i obviněného a svědků. Dále mělo být uvedeno prohlášení rozsudku i jeho důvody. Proti všem rozsudkům se mohli do 3 dnů odvolat. Starosta vydal stvrzenku o zaplacení pojistky nebo pojištění. Pokud ne, tak provinilce mohla stihnout další pokuta. Na konci řízení starosta vybral pokutu, kdy 1/3 náležela udavateli a zbytek šel do místního fondu pro chudé. Starosta musel celé řízení správně zapsat a nechat udělat opis každého rozsudku, který byl v záležitosti silniční policie vynesena okresním výborem.

Mezi nejčastější přestupky patřily vjetí s povozem na banket, odpadávání jílu z vozu, povozy bez správného kování loukotí, krmení koní před hospodou na silnici, pastva krav na příkopu ...

Všechna ostatní doporučení se shodují s Instrukcemi pro cestáře.

Tabulka č. 10: Formulář: Deník pro zapsání udání¹³⁸

Jméno a osobní poměry obviněného	Jméno žalovatele neb poškozeného. Obsah trestního udání	Vyznání neb zodpovídání se obviněného	Jména svědků a udání jejich	Rozsudek i důvody jeho	Vyhlášení rozsudku a poznamenání stranu odvolání
----------------------------------	---	---------------------------------------	-----------------------------	------------------------	--

¹³⁸ Státní okresní archiv Pardubice, Řád policie silniční ze dne 15. června 1866 pro silnice, které nejsou erární platný pro království České kromě královského hlavního města Prahy. Pardubice, 1879.

Závěr

V závěru této bakalářské práce je nutné zhodnotit celý výzkum, týkající se péče o silnice do první světové války v oblasti nacházející se kolem městečka Holice. Důležité bylo nejprve přesněji lokalizovat umístění Holic, hlavně pro čtenáře této práce, kteří nepocházejí z blízkosti Pardubic a nebo nemají povědomí o městečkách a obcích, které se kolem Pardubic nacházejí. Holice byly vybrány právě pro jejich těsnou blízkost k Pardubicím, a také proto, že se v archivu v Pardubicích nacházejí fondy týkající se právě Holic.

Bylo využito hlavně fondu Městský úřad Holice (1558) 1850 – 1945 (1948) a také Okresní zastupitelstvo v Holicích 1865 - 1928. Zde se nacházely všechny potřebné materiály, které byly zpracovány do této práce. Bylo využito informací, které se týkaly především okresní a obecní samosprávy, ale také vše, co se týkalo silnic na území Holic.

Největší pozornost v této bakalářské práci je věnována obecní a okresní samosprávě obecně ale také přesnějšímu pohledu na Holice. Dále byla pozornost především věnována péči o komunikace. Silniční péče zahrnovala vše od fyzické práce cestářů, přestupků na silnicích, až po objednávky a žádosti ke stavbě dalších silnic a cest.

Holice byly místem, kde se nacházela jak obecní, tak i okresní samospráva, která každá měla na starosti své vlastní záležitosti.

Dále bylo nutné v práci srovnat a přesněji pojmenovat odlišnosti silnic okresních a obecních. Okresní silnice byly stavěny z impulsu okresního zastupitelstva, které se v letech 1865 až 1928 nacházelo v Holicích. Jednalo se většinou o silnice vyšší kvality, které spojovaly větší obce s městy. Obecní silnice měl na starost obecní úřad v Holicích. O tyto silnice se obec starala sama a ze svých vlastních finančních prostředků. Obecní silnice spojovaly malé obce a vesnice mezi sebou a byly také spojeny s některou větší a kvalitnější silnicí, která vedla k většímu městu.

Mezi zaměstnance obce či okresu, kteří se starali o silnice patřili cestáři, silniční policie a také silniční dozor. Cestáři měli na starosti vzhled a sjízdnost silnic. Každý den se měli zdržovat v blízkosti silnic se svým nářadím, se kterým měli opravit každou závadu a nebo díru. Kromě opravování děr měli cestáři na starosti i příkopy, které museli udržovat v čistém stavu, aby sem mohla případná dešťová voda stékat a tak nenarušit upravený povrch silnice. Dalším úkolem cestářů bylo každoročně přepočítat, zkontrolovat a vystavět nové milníky a sloupy po krajích silnic. Každoročně se také kontrolovala díla postavená v těsné blízkosti silnic, jako např. mosty, sloupy... Na počátku roku se cestář vybavil příslušným formulářem a šel obhlédnout všechny stavby. Pokud zjistil nějaké nedostatky, zapsal pečlivě do formuláře

den, své jméno, označení silnice a výčet nedostatků, které na své obhlídce shledal. Formulář se odevzdával na úřadě v Holicích, kde úředníci rozhodli, kdy, kdo a jak má napravit zjištěné škody. Cestář se měl starat i o stromořadí, které každoročně obešel, spočítal a opět o výsledku spravil příslušné úředníky. V tomto případě vždy oznámil, kolik stromů je zničených a jaký druh by se měl vysadit.

Aby nedošlo k záměně, byli cestáři viditelně označeni. Měli např. stejné čepice se znakem a uniformy a také s sebou nosili příslušný znak. Byl to znak Habsburské monarchie a měl být vždy umístěn na viditelném místě a nebo předložen na dotázání. Každý cestář měl k dispozici i své vlastní nářadí, které se skládalo z kolečka, lopaty, motyky, pohrabáče, špice, kladiva, šňůry, lopaty. Toto nářadí musel cestář opatrovat, protože bylo velmi těžké získat za zničené opět nové.

Povinnosti cestářů byly sepsány do Instrukce pro cestáře, kterými se museli řídit. V těchto instrukcích byla uvedena přesná pracovní doba podle určitého měsíce a podle ročního období. Podle ročního období se zde uváděla i činnosti, která se musí na silnicích provádět, jako např. v zimních měsících se musel shrabovat sníh na předem stanovenou vrstvu, po které mohly jezdit kočáry na lyžích, a v letních měsících se musela ze silnic a příkopů odvádět dešťová voda. Cestáři se neřídili jen Instrukcemi pro cestáře, ale i Předpisy silniční policie z let 1866 a 1876. Bylo proto velmi důležité zabraňovat všem přestupkům a případným škodám vzniklých na cestách a silnicích. Mezi nejčastější přestupky patřilo špatné označení vozů tabulkami se jmény majitelů nebo špatné osvětlení vozů a povozů za snížené viditelnosti. Dále Holice rozdávaly pokuty za zničení a nebo částečné poškození částí silnic, krajnic a příkopů. Pokutu však mohl dostat i cestář, a to v tom případě, když nebyl během pracovní doby k nalezení u silnice a nebo když neplnil úkoly, které mu byly vydány výše postavenými úředníky a odborníky. Všechny tresty nebyly jen finanční. Obviněný se mohl i vyplatit pobytem ve vězení. K tomu se moc často nepřistupovalo.

Z archivního fondu se nám dochovaly informace, týkající se obyvatel Holic a obcí nacházejících se v okolí. Především šlo o jejich žádosti na výstavbu silnice a nebo cesty, které by je spojily buď s Holicemi a nebo s jinými menšími městy. Silnice totiž tvořily komunikační spojnicí, spojující obyvatele se železnicí, kostelem, hřbitov a nebo místními trhy. Lidé byli v historii zvyklí cestovat i po méně kvalitních cestách, ale v průběhu let již požadovali lepší a kvalitnější silnice pro jejich úplnou spokojenost a komfortní cestování. Proto se silnice časem zlepšovaly jak v kvalitě, tak i v modernějších pracovních postupech, které byly využívány při výpočtech, zaměřování a stavbě silnice. Rozvoj se netýkal jen silnic, ale určitým rozvojem prošly i objekty nacházející se v blízkosti silnic a cest. Kolem

komunikací se nacházely hostince, kde bylo možné si odpočinout, vyspravit kočár a nebo napojit koně. Tyto hostince byly čitelně a viditelně označeny. Pro úplnou spokojenost návštěvníků hostince byly k dispozici i kovárny s kováři, kteří byli velmi nápomocní s případnými opravami. Mezi dalšími objekty nacházejícími se v blízkosti cest byly, vedle hostinců a kováren, i celnice a mýtnice, ve kterých se vybíral, za projetí určité vzdálenosti silnice, určitý finanční poplatek nebo clilo zboží. Dále se na silnicích nacházely milníky, označující hranice obcí a měst, a nebo přesnější značení silnic, obcí a měst.

Mezi další požadavky obyvatel Holic byly ty, které se týkaly financování silnice. Dochovalo se množství žádostí o určitou finanční výpomoc při stavbách silnic. Většinou šlo o finanční obnos, který byl jako půjčka rozdělen do několika let, aby byl splacen. Výše financí se mění podle délky silnice a kvality. V rozpočtech města Holice se finance vydávané na opravu a nebo stavbu silnice mění podle ročního období a nebo podle katastrof, které postihli Holice a tím i silnice.

Stavby všech silnic byly velmi finančně náročné, ale všichni si velmi dobře uvědomovali, že jsou silnice velmi důležité pro život v Holicích. Silnice jsou spojnice malých obcí s velkými městy, do kterých se lidé museli dostat buď kvůli práci, úřadům a nebo na konané trhy za účelem prodeje jejich zboží. Bylo proto nesmírně nutné udržovat silnice a cesty sjízdně, opravené a uklizené ke spokojenosti všech. Proto se na výstavbu i péči vynakládaly ne zrovna malé peníze. Úřadu bylo jasné, že péče o silnice je velmi důležitá investice, bez které by Holice nedokázaly fungovat. Hlavně na svých zasedáních města se muselo řešit, jaké silnice se musely opravit jako první a v jakém pořadí, a v jaké kvalitě se silnice budou dále stavět. Pořadí stavby silnic bylo určováno podle důležitosti silnice jak pro Holice a tak také pro její obyvatele.

Tato práce by měla sloužit všem budoucím badatelům jako naprostý počátek zkoumání a bádání silnic na Holicku. Jedná se pouze o odrazový můstek při dalším a hlubším zkoumání samosprávy v Holicích a také jejich silnic.

Prameny z pardubického archivu k tomuto tématu byly ve většině případech v českém jazyce. Občas bylo možné nalézt i některé listiny a dokumenty napsány v jazyce německém. Pro tuto práci byly ale nejvíce využity materiály v českém jazyce, který je nám všem jistě bližší.

Seznam zkratek

např. - například

zl - zlatý

kr - krejcar

K - koruna

kart - karton

kn - kniha

atd. – a tak dále

SOkA – Státní okresní archiv

r. – roku

č. - číslo

c. k. – císařsko-královský

inv. č. – inventární číslo

pol. - polovina

Použité prameny a literatura

Archivní prameny:

SOkA Pardubice – Městský úřad Holice (1558) 1850 – 1945 (1948):

- inv. č. 237, kn. 233, Kniha protokolů obecního zastupitelstva a rady. Schůze 1. listopadu 1850 – 21. listopadu 1864. 1850-1864.
- inv. č. 322, kn. 318, kart. 7, Inventární soupis náradí, mostů, silnic, kanálů, mezníků a stromořadí 1904-1905.
- inv. č. 419, kn. 415 kart. 9, Rozpočet příjmů a výdajů 1898.
- inv. č. 613, kart. 51, Jednání obecního zastupitelstva 1875 – 1894
- inv. č. 623, kart. 53, Péče o zachování obecních silnic, cest, míst a mostu 1875-1894.
- inv. č. 679, kart. 67, Policejní strážníci, cestáři..... 1894-1926.

SOkA Pardubice – Okresní zastupitelstvo v Holicích 1865 - 1928

- inv. č. 1, kn. 1, Kniha zápisů schůzí okresního výboru a zastupitelstva 1865 – 1871.
- inv. č. 3, kn. 3, Kniha zápisů schůzí okresního výboru a zastupitelstva 1889 – 1897.
- inv. č. 4, kn. 4, Kniha zápisů schůzí okresního výboru a zastupitelstva 1897 – 1906.
- inv. č. 179, kart. 149, Zprávy vrchního cestáře o přehlídce silnic 1905-1916.
- inv. č. 180, kart. 149, Silniční přestupky 1912-1913.
- inv. č. 181, kart. 149, Podrobný popis okresních silnic 1865-1866.
- inv. č. 182, kart. 149, Výkazy o délce okresních silnic a udržování 1893-1927.

Tištěné prameny

Instrukce pro cestáře, Chrudim, 1878.

Instrukce pro cestáře, Chrudim, 1881.

Řád policie silniční ze dne 15. června 1866 pro silnice, které nejsou erární platný pro království České kromě královského hlavního města Prahy. Pardubice, 1879.

Literatura

HLADÍK, Pavel – KLEMENT, Miloslav. Holice: Historický lexikon 1336-2001. Holice, 2001.

HLADÍK, Pavel. Holice: Kapitoly z historie města. Holice, 1980.

HLAVAČKA, Milan. Cestování v éře dostavníku. Praha, 1996.

HLAVAČKA, Milan. Doprava: Stručné dějiny oborů. Praha, 2006.

HLAVAČKA, Milan. Zlatý věk české samosprávy: Samospráva a její vliv na hospodářský, sociální a intelektuální rozvoj Čech 1862-1913. Praha, 2006.

HLEDÍKOVÁ, Zdeňka; JANÁK, Jan; DOBEŠ, Jan. *Dějiny správy v českých zemích: od počátku státu po současnost*. 2. Praha : Lidové noviny, 2007. 570 s. ISBN 978-80-7106-906-5.

KYNCL, Jan. Historie dopravy na území České republiky. Praha, 2006.

OTTMAR, František. Inventář k archivnímu fondu Městský úřad Holice (1558) 1850-1945 (1948). Holice, 1964.

OTTMAR, František. Inventář k archivnímu fondu Okresní zastupitelstvo v Holicích 1865 – 1928. Holice, 1964.

RYBA, Jaroslav. *K historii silniční dopravy na území České republiky : Zájmová sdružení v silniční dopravě v letech 1990-2000 na území České republiky* . 1. Pardubice : Institut Jana Pernera, 2010. 412 s. ISBN 978-80-86530-65-9.

ŠAFAŘÍK, Antonín – POSPÍŠIL, Otokar. Holice: Obraz vývoje a současnosti. Holice, 1911.

ŠTĚPÁN, Luděk; PRAŽAN, Jaromír. *Silnice v Pardubickém kraji: historie a současnost*. 1. Pardubice : Mayday, 2009. 259 s. ISBN 978-80-86986-46-3.

Seznam tabulek

Tabulka č. 1: Představení města Holice.....	19
Tabulka č. 2: Inventurní soupis silnic 1865 - 1866: Dozorství Chvojno	32
Tabulka č. 3: Dozorství Holické	33
Tabulka č. 4: 1. okresní silnice Hrochův Týn – Dašice – Chvojensko	34
Tabulka č. 5: 2. okresní silnice Holicko – Borohradská.....	34
Tabulka č. 6: 3. okresní silnice Holicko – Pardubická,	35
Tabulka č. 7: Inventurní výkaz o obecních silnicích města Holice.....	36
Tabulka č. 8: Inventurní výkaz obecních stromořadí města Holic z roku 1904/5.....	41
Tabulka č. 9: Formulář: Zpráva vrchního cestáře o přehlídce silnic:.....	50
Tabulka č. 10: Formulář: Deník pro zapsání udání.....	54

Seznam příloh

Č. 1. Inventární výkaz kanálů v obecních silnicích města Holice koncem roku 1904

Č. 2. Inventární výkaz obecních mostů města Holice koncem roku 1904

Přílohy

Příloha č. 1 - inventární výkaz kanálů v obecních silnicích města Holic koncem roku 1904¹³⁹

číslo	kanály	délka	šířka	výška
1	I. kanál v obecní silnici Holic.Borohradecké – trubky	7	1.3	0.3
2	II. kanál v obecní silnici Holic.Borohradecké –trubky	10	0.85	0.3
3	III. kanál v obecní silnici Holic Borohradecké – pod hamatnou?	6	0.6	0.5
4	I. kanál v obecní silnici za čís.pop. 106II	8	0.5	
5	II. kanál v obecní silnici za čís.pop. 106II	4.6	0.9	
6	I.kanál v obecní silnici za školou staroměstskou proti čís.pop. 226II trubky	5	1	0.3
7	II.kanál v obecní silnici za školou staroměstskou proti čís.pop.233 II	8.7	0.5	
8	III. kanál v obecní silnici za školou staroměstskou proti č.p.255II	6.1	0.5	
9	IV. kanál v obecní silnici za školou staroměstskou proti č.p.257II	5.75	0.5	
10	IV. kanal v obecní silnici Holic Borohradecké- trubky	6		0.3
11	kanal v obecní silnici u č.p.257-II u okresní silnice		0.6	0.4

V Holicích dne 1. srpna 1905

Příloha č. 2 - inventární výkaz obecních mostů města Holic koncem roku 1904¹⁴⁰

č.	mosty obecní	délka	šířka	výška	poznámka
1	most přes potok u starých jatek, na obecní luka vedoucí se dřevěným pomstěním a trámy	3.30	3.90		
2	most přes veřejný svodotok v obecní silnici holic. Poběžovské u nových jatek – klenutý	2.20	4.20		
3	most přes veřejný svodotok v obecní cestě k lesu ku Kamenci vedle rafinerie klenutý	2.20	3.50		
4/15	most v obecní silnici ku zastávce „Roveňsko“ most u č.p.151II. klenutý v silnici		1.06	1	
5	mostek v obecní silnici podhrázské ze sochou sv. Jana- s dřevěným pomstěním	2.20	3.50		
6	most přes potok proti číslu pop. 215II. v Holicích-Starých-klenutý	5	1.80	1.35	
7	most přes potoku čís. Pop 62-I v Holicích se dřevěným pomstěním				obec na opravu toho mostu jen

¹³⁹ Státní okresní archiv Pardubice, Městský úřad Holice (1558) 1850-1945 (1948), Inventární soupis náradí, mostů, silnic, kanálů, mezníků a stromořadí 1904-1905, inv. č. 322, kn. 318, kart. 7

¹⁴⁰ Státní okresní archiv Pardubice, Městský úřad Holice (1558) 1850-1945 (1948), Inventární soupis náradí, mostů, silnic, kanálů, mezníků a stromořadí 1904-1905, inv. č. 322, kn. 318, kart. 7

					subvence udílí
8	most přes potok u kovářny č.p.169II se dřevěným pomstěním	6	3	1.60	-,,-
9	most přes potok u č.p.157II v ulici proti továrně p. Arnošta Marka		3	1.60	-,,-
10	most přes potok vedle domu p. Františka Janeby kupce č.p.296-II klenutý		2	1.50	
11	most přes potok proti usedlosti č.p. 133II		1.18	2.15	
12	most přes potok u čís.pop.197II v Holicích -Starých		3	2	vydržují sousedí
13	most přes potok u č.p.260II v Holicích-Starých		2	2.70	-,,-
14	most přes potok u č.p.165-II v Holicích-Starých		3	1.60	

V Holicích dne 31. července 1905.

Resumé

The name of my thesis is Maintenance roads of municipal authorities of Holice before 1st World War. This work focuses primarily on half of the 19th century. This period ends with the First World War. I decided for this topic because it interests me.

Holice are located near Pardubice. Under Holice include other villages like Staré Holice, Roveňsko, Kamenec, Podlesí, Podhráz a Koudelka.

Holice was a seat city council and county council.

Caring for the road includes the construction of roads, care and cleaning clutter operability on the road. That took care roadster. Roadsters are paying by city or county coffers. Roadsters also took care of the trees lining the roads, milestones and road markings. They gave a careful observance of safety regulations. Regulations also control the road police.

The first chapter is about history and geography of the town Holice.

The second chapter deals with county and municipal authorities. First, a local government in general and in other parts of autonomy is discussed in Holice.

The third part of the thesis covers the general history of transport and means of transport in the Czech Republic since the beginning of the World War 1.

The 4th chapter deals with the specific transport Holice. Includes instructions for the roadster, roadster as celebrities, road supervision, complaints about the care of roads and road police.

In conclusion, this thesis summarizes all the information to which it occurred. The information was from the archives of the town of Pardubice. Most informations were drawn from the archive of the city Holice and district council in Holice. I used many books that are related to the town Holice, and most government services. The most important books are from Milan Hlavačka.