

Západočeská univerzita v Plzni

Fakulta filozofická

Bakalářská práce

**Komunikační síť Starého Města pražského raného
až vrcholného středověku**

Olga Bendová

Plzeň 2013

Západočeská univerzita v Plzni

Fakulta filozofická

Katedra archeologie

Studijní program Archeologie

Studijní obor Archeologie

Bakalářská práce

Komunikační síť Starého Města pražského raného

až vrcholného středověku

Olga Bendová

Vedoucí práce:

doc. Mgr. Karel Nováček, Ph.d.

Katedra archeologie

Fakulta filozofická Západočeské univerzity v Plzni

Plzeň 2013

Prohlašuji, že jsem práci zpracovala samostatně a použila jen uvedených pramenů a literatury.

Plzeň, červen 2013

.....

Poděkování

Ráda bych touto cestou poděkovala všem, kteří mi jakýmkoli způsobem pomohli při přípravě této práce.

Zejména můj dík patří vedoucímu práce doc. Mgr. Karlu Nováčkovi, Ph.D. za trpělivé vedení, dále děkuji PhDr. Michalu Trymlovi za poskytnutí inspirativní literatury, PhDr. Jarmile Čihákové za velkou trpělivost a vstřícnost při mém zasvěcování do nálezové zprávy, Mgr. Ladislavu Čapkovi, Ph.D a Mgr. Tomasz Cymbalakovi za cenné rady a připomínky.

V neposlední řadě děkuji své rodině, přátelům a spolupracovníkům za jejich trpělivost a psychickou podporu.

Obsah:

| | |
|--|----|
| 1. Úvod..... | 1 |
| 1.1. Cíle práce..... | 1 |
| 1.2. Metoda práce..... | 2 |
| 1.3. Terminologie..... | 2 |
| 2. Geologické a geomorfologické poměry Starého Města pražského | 3 |
| 3. Vývoj osídlení pražské aglomerace ve středověku..... | 4 |
| 3.1. Pražský hrad v raném středověku..... | 6 |
| 3.2. Rozvoj malostranského suburbia..... | 7 |
| 3.3. Vývoj osídlení Starého Města pražského..... | 8 |
| 3.3.1. Založení Havelského města a archeologické doklady komunikací na jeho území..... | 10 |
| 4. Dosavadní bádání o průběhu středověkých komunikací na vltavském pravobřežní..... | 12 |
| 5. Podoba a konstrukce středověkých veřejných komunikací..... | 25 |
| 5.1. Cesty s prašným povrchem..... | 26 |
| 5.2. Dřevěné komunikace..... | 26 |
| 5.3. Dláždění..... | 27 |
| 5.3.1. Surovina pro kamenné dláždění..... | 27 |
| 5.3.2. Konstrukce dlážděných komunikací..... | 28 |
| 6. Péče o čistotu veřejných komunikací..... | 29 |
| 7. Interpretace..... | 29 |
| 8. Shrnutí..... | 30 |
| Použitá literatura..... | 31 |
| Summary..... | 37 |
| Přílohy | |

1. Úvod

Územím současného historického jádra Prahy procházely dálkové kupecké cesty již od pravěku a směřovaly společně k vltavským brodům, aby se na druhém břehu opět rozdělily. Během staletí se kolem těchto cest a z dočasných tábořišť kupců na břehu začalo formovat stálé osídlení, které významně ovlivnilo trasy stávajících komunikací.

1.1. Cíle práce

Zachytit historii dosavadního bádání a podat přehled nejdůležitějších publikovaných názorů na vývoj komunikační sítě zejména Starého Města pražského v období raného až vrcholného středověku je cílem této práce. Dále se pokusím o analýzu středověké komunikace, která ve středověku spojovala tržiště s důležitým přechodem přes Vltavu a nacházející se pod současnou Kaprovou ulicí a byla zkoumána v roce 1975 kolektivem pracovníků tehdejšího PSSPPOP (nynější NPÚ HMP) v čele s Marií Šírovou během záchranného archeologického výzkumu vyvolaného výstavbou stanice metra Staroměstská.

Za neméně důležitou část své práce považuji vytvoření databáze archeologických dokumentačních bodů se zjištěnými nálezy středověkých komunikací na území Starého Města pražského, která byla sestavena na základě publikací výzkumů v Pražském sborníku historickém.

1.2. Metoda práce

a) Pro teoretickou část této práce jsem shromáždila a uspořádala informace z dostupných periodik, sborníků a monografií.

- b) Pro analýzu komunikace v Kaprově ulici bylo zapotřebí nejprve identifikovat¹ a stratigraficky uspořádat vrstvy a objekty na jednotlivých plánech terénní dokumentace. Protože stratigrafické jednotky byly v každé zkoumané sondě a někdy i na jednotlivých řezech označeny samostatnou číselnou řadou, bylo nutné před sestavením Harrisova diagramu (obr. 1) vytvořit korelační tabulku.
- c) Za účelem vytvoření databáze archeologických dokumentačních bodů jsem náležitě informace vyhledala v jednotlivých výtiscích Pražského sborníku historického pomocí Podrobné mapy archeologických dokumentačních bodů na území pražské památkové rezervace (Hrdlička 2005) a Přehledu archeologických výzkumů v Kronice Pražského sborníku historického (Staletá Praha 25, 2009). Ve vytvořené databázi jsem ponechala původní popis komunikací, tak jak jej zvolili autoři příslušných sdělení.

1.3. Terminologie

Protože dosud nepanuje v odborné archeologické literatuře shoda v užívání pojmů týkajících se různých druhů dláždění, připojuji k této práci vysvětlení výrazů, které jsem zde použila.

Dláždění bylo ve středověku několikerého druhu. Mohlo jít o tzv. „posyp“, což byly kamínky velikosti šterku nasypány, rozhrnuty a zadusány do jedné či několika různě silných vrstev (Čiháková 2007, 65). Dále mohlo být dlážděno (nejčastěji říčními) valouny o velikosti 5–13 cm, které byly kladeny neuspořádaně (nejčastěji) naplocho vedle sebe. Pro tuto úpravu je vhodný termín *dlažba* či *valounová dlažba*. Od vrcholného středověku se ve městech vyskytuje *skládaná valounová dlažba*, kdy byly kameny kladeny v řadách vedle sebe a ukládány do předem připraveného pískového či hlinitopískového lože (Havřda – Tryml 2009, 47–48).

¹ popisy vrstev na plánech se často neshodovaly s popisy v nálezové zprávě

Za nevhodný považuji společně s Čihákovou (2007, 65) pojem „štěť“, protože v tomto případě může docházet ke kolizi v mezioborovém dorozumívání, neboť ve stavitelství výraz „štěť“ či „štěťování“ souvisí až s novověkou úpravou silnic. Jde o podkladní vrstvu z lomového kamene, který byl kladen nastojato těsně k sobě tak, aby vytvořil souvislou horní plochu, která ještě byla vyklínována drobnějšími kamennými úštěpkami. Na tuto štetovou vrstvu, která mívala výšku 20–25 cm, se pokládala šterka (Štumpa – Schubert 2007, 156).

Nejčastěji používaným termínem je v této práci „posyp“, neboť ten je i nejčastěji použitou úpravou zjištěných raně středověkých komunikací.

2. Geologické a geomorfologické poměry Starého Města pražského

Staré Město pražské se nachází v geomorfologickém okrsku I-1d Pražská kotlina (Balatka 2001, 11, 14–15). Jeho skalní podklad je tvořen většinou ordovickými břidlicemi, na jihozápadě sem zasahují skalecké křemence. Geomorfologii výrazně ovlivňovala Vltava, jejíž koryto bylo ve středověku již pevně fixováno ve skalním podkladu (Záruba – Pašek 1960, 49). Během mladšího pleistocénu a v geologické současnosti řeka vytvořila až 10 m mocné povodňové náplavy, které byly zformovány do podoby říčních teras (Dragoun 1996, 11; Balatka 2001, 12) (obr. 2).

Nedílnou součástí raně středověkého Starého Města byla říční niva, zaplavovaná během každoročních inundací a během středověku využívána jen příležitostně. Ve 30. letech 13. století bylo na Vltavě započato s výstavbou jezů za účelem zesílení průtokovosti mlýnských náhonů. Tím ale došlo k zanesení říčního koryta pískem, a zvýšení jeho dna o 3–3, 5 m, jehož důsledkem bylo zvednutí hladiny řeky a zaplavování i výše položených teras. Aby nebylo ohroženo kontinuální osídlení, byla vltavská niva intencionálně zvyšována navážkami, čímž však byl zmenšen „průtočný profil“ nivy a následkem ještě vyšší

vzdouvání vody (*Záruba – Pašek 1960*, 49–50; *Hrdlička 1984a*, 204–205; *Cílek 2001*, 168).

Geologicky nejmladší šterkopísková říční terasa VIIc-nebovidská byla v raném středověku již překryta humózními povodňovými hlínami a její nadmořská výška se pohybovala v rozmezí 186–189 m (*Dragoun 1996*, 11). Sleduje zhruba trasu ulic Bartolomějské a Jilské, prochází jižní hranou Malého náměstí, napříč náměstím Franze Kafky, blokem domů mezi Kozí ulicí a ulicí U Obecního dvora a obloukem se stáčí do Řásnovky (*Hrdlička 2000*, obr. 4).

Spodní hrana terasy VIIa-maninské protíná Staré Město zhruba od jihozápadu k severovýchodu (*Dragoun 1996*, 11), a to ulicemi Bartolomějskou a Na Perštýně, prochází pod blokem domů mezi ulicemi Jilskou a Michalskou, podél jihovýchodní hrany Staroměstského náměstí, obchází kolem někdejšího Týnského dvora a dále směřuje na náměstí Republiky (*Hrdlička 2000*, obr. 4). Její nadmořská výška 189–198 m byla narušena depresí způsobenou denudačními pochody v prostoru ulic Dlouhé, Masné, Benediktské a Rybné, kde dosahuje téměř výškové úrovně terasy VIIIb-újezdské, která je vklíněna mezi terasy VIIa a VIIc (*Hrdlička 1984a*, 198).

3. Vývoj osídlení pražské aglomerace v raném středověku

Nejstarší archeologické doklady osídlení pražského historického jádra pocházejí již z období 5. tisíciletí před Kristem. V dalších pravěkých epochách se sem lidé periodicky vraceli (*Čiháková 1999*, 12–13), trvale však byla Pražská kotlina osídlena až v raném středověku. V důsledku četných mladších zásahů do terénu se pravěkých intaktních nálezů zachovalo na území sledovaného prostoru jen velmi nepatrné množství (*Čiháková – Havrda 2008*, 194–195). Namátkou jmenujme keramické zlomky z období řivnáčské kultury, nalezené na několika málo místech

v areálu Pražského hradu (*Frolík – Smetánka 1997, 40*) a na Malé Straně ve Sněmovní ulici čp. 1/III, kde však jediný zde nalezený fragment byl druhotně přemístěný do podložních svahových sutí a spíše slouží jen jako potvrzení osídlení polohy nad ním, tzn. hradčanského ostrohu (*Čiháková – Zavřel 1997, 64*). Dalšími eneolitickými nálezy jsou doposud jediná celá nádoba z prostoru dnešního Hradu, vyzvednutá již ve 20. letech 20. století ve východní části Jiřské ulice (*Frolík – Smetánka 1997, 40*) a zahloubený objekt na Malé Straně v čp. 626/III (*Čiháková 1984, 142*). Z knovízské kultury pochází několik keramických zlomků z území Pražského hradu (*Frolík – Smetánka 1997, 40*) a bronzový náramek z polohy „U Vejvodů“ na Starém Městě pražském (*Fridrichová et al. 1995, 167*). Do 1. tisíciletí před Kristem jsou datovány nálezy keramiky z čp. 1/III a z předpolí Karlova mostu na vltavském levobřeží (*Čiháková – Zavřel 1997, 64*). Dobu římskou reprezentuje torzo bronzové spony z areálu Hradu (*Frolík – Smetánka 1997, 40*) a množství keramiky z Malostranského náměstí (*Borkovský 1964, 29*).

Prvním písemným pramenem, v kterém nacházíme zmínku o Praze, je zápis kronikáře Widukinda z Corvey, jenž k roku 929 psal o Pražském hradu v souvislosti s vojenskou akcí Jindřicha I. Ptáčníka (*Janáček 1983, 17*).

Další informace pochází z pera arabsko-židovského kupce Ibrahíma ibn Jakúba z druhé poloviny 10. století: „*Město Frága je vystavěno z kamene a vápna a je největším co do obchodu. Přichází sem z města Kráková Rusové a Slované se zbožím. A z krajín Turků muslimové, židé a Turci rovněž se zbožím a obchodními mincemi. Ti vyváží od nich otroky, cín a různé kožišiny... V městě Frága vyrábí se sedla, uzdy a tlusté štíty, kterých se užívá v těchto zemích.*“ (*Veselý 2003, 27*).

3.1. Pražský hrad v raném středověku

Nejpozději v 2. polovině 9. století bylo na ostrohu nad Vltavou založeno přemyslovské sídlo, z jehož nejstaršího opevnění byl dosud prokazatelně archeologicky doložen pouze příkop v oblasti mezi dnešním II. a III. nádvořím Hradu (*Boháčová 2001, 247*). Ten mohl být provázen dřevěnou palisádou, jak napovídají nalezené kúlové jámy v severní části hradního areálu (*ibidem 248*). Hradiště nechal opevnit dřevohliněnou hradbou roštové konstrukce s čelní opukovou plentou zřejmě Bořivojův syn, kníže Spytihněv I. (894–915) (*Frolík – Smetánka 1997, 71–74*).

V 80. letech 9. století zde nechal kníže Bořivoj (tehdy mimo prostor hradu, v místě dnešního průjezdu mezi II. a IV. nádvořím) vystavět kostel Panny Marie, kolem kterého se pohřbívalo po celý raný středověk (*Borkovský 1948, 77; Frolík – Smetánka 1997, 62, 86*).

Vstup do akropole je předpokládán od jihozápadu. Pro tuto hypotézu svědčí fakt, že odtud vybíhá centrální komunikace, která prochází celým areálem hradu, a všeobecně se má za to, že ústila do brány v místě dnešní Černé věže (*Borkovský 1969, 74; Frolík – Smetánka 1997, 86; Frolík 2000, 106*). Archeologický výzkum, realizovaný roku 2008 v Jiřské ulici, však tuto domněnku nepotvrdil (*Matiášek 2009, 46*).

Během 10. století byla vystavěna v areálu Pražského hradu bazilika sv. Jiří, založená kolem roku 915 knížetem Vratislavem I., k níž následně v 2. polovině 10. století přibyl benediktinský klášter abatyše Mlady (*Ekert 1883, 78, 79; Frolík – Smetánka 1997, 112*). Dále byla před rokem 935 zahájena stavba zřejmě čtyřapsidové rotundy sv. Víta. Její následná přestavba v baziliku započala po roce 1060. Další její přestavbu do podoby katedrály zahájil Karel IV. v roce 1344 (*Frolík – Smetánka 1997, 94, 116, 119*).

Profánní zástavbu Pražského hradu tvořily domy srubové konstrukce na čtvercovém či obdélném půdorysu, od 11. století dvouprostorové. Interiéry byly vybaveny většinou hliněnou nebo dřevěnou podlahou,

kolem některých staveb archeologický výzkum zjistil ohrazení plotem (*Frolík – Smetánka 1997, 90–92; Frolík 2000, 111–112*).

Jedinou profánní kamennou stavbou v areálu byl biskupský palác s kaplí sv. Mořice, vystavěný před rokem 1060, jehož relikty jsou dodnes patrné v místě dnešního Starého probošství (*Frolík – Smetánka 1997, 92–94; Frolík 2000, 112*).

Pro období před rokem 1135 je nám zcela neznámá poloha knížecího paláce (*Frolík – Smetánka 1997, 95–96; Frolík 2000, 112*).

3.2. Rozvoj malostranského suburbia

Počátek raně středověkého osídlení malostranského břehu sice archeologický výzkum doložil unikátním nálezem kultovního objektu již ze 7.–8. století v čp. 258/III (*Čiháková – Zavřel 1997, 94; Čiháková 1999, 13; Hrdlička 2001, 204*) a shodně datovaným ohništěm, nacházejícím se ve vzdálenosti 45 m východním směrem (*Čiháková – Zavřel 1997, 94*), souvislé osídlení vltavského levobřeží je však archeologicky prokázáno až od 9. století (*Čiháková – Havrda 2008, 194*).

Od 8.–9. století byla Malá Strana chráněna dřevohliněnou hradbou s příkopem, její celkový rozsah ale archeologické bádání dosud nezjistilo (*Čiháková – Havrda 2008, 211; Čiháková 2009, 5, 14*).

Z období 10.– poloviny 11. století byly v prostoru Malé Strany zastíženy nadzemní domy s mělce zapuštěnou stavební jámou, jež měly srubovou konstrukci s vnitřními příčkami a dřevěnou podlahou (*Čiháková 2008c; Čiháková – Havrda 2008, 212*).

Do 2. poloviny 11. století jsou na pražském levobřeží datovány na základě nálezů keramiky s límcovitým a kalichovitým okrajem domy zahloubené cca 1 m do podloží, z nichž nejstarší byl nalezen během archeologického výzkumu ve Sněmovní ulici čp. 1/III (*Čiháková – Havrda 2008, 213*). Dosud však neexistuje archeologicky podložená informace o řešení nadzemní části těchto objektů (*Čiháková 1999, 21*).

Nejpozději od přelomu 9.–10. století bylo malostranské suburbium protkáno množstvím záměrně budovaných cest buď s dřevěnou, nebo s kamennou vozovkou. Jeden z důležitých komunikačních uzlů byl archeologickým výzkumem zjištěn např. na Malostranském náměstí v domě čp. 260/III (*Cymbalak – Podliska 2009*) či na křižovatce ulic Mostecké a Josefské (*Čiháková 1999, 17; Čiháková – Dragoun - Podliska 2000, 131–132; Čiháková 2008b, 75*).

V podhradí Pražského hradu se během raného středověku rozvinulo množství řemeslných činností. Kromě informací písemných, pocházejících např. od Ibrahíma ibn Jakúba, o výrobě koňských sedel, uzd a štítů, výrobu dokládají i prameny archeologické. Nálezy přeslenů nepochybně indikují textilní výrobu. Výskyt množství železné strusky a pyrotechnologických objektů vypovídá o zpracování železa. Podle dosavadních poznatků probíhala tato činnost zejména v periferních oblastech, tj. na petřínských svazích a ve svahu hradčanského ostrohu (*Havrda – Podliska – Zavřel 2001, 107*). Další výrobní aktivitou byla zřejmě sklářská výroba, projevující se nálezy tzv. „*technických misek se sklovitými povlaky na stěnách*“ (*Čiháková – Havrda 2008, 213*).

3.3. Vývoj osídlení Starého Města pražského

Z období 10.–12. století nacházíme na staroměstském břehu víceméně souvislý pás nekostelních pohřebišť rozložených podél spodní hrany maninské terasy. Jako výjimečné se jeví pohřebiště v Bartolomějské ulici, datované do 10. století, jehož hrobové jámy byly obloženy pískovcovými bloky a bývá často interpretováno jako pohřebiště cizích kupců (*Ječný et al. 1984, 217; Dragoun 1996, 12; Čiháková – Dragoun – Podliska 2000, 139*).

Asi již v závěru 10. století a v průběhu 11. století se na pravý břeh začala přesouvat železářská výroba z Malé Strany, která zaujala nejnižší říční

terasu VIIc. Archeologické výzkumy ji potvrdily na mnoha místech Starého Města pražského, např. v areálu Klementina, v místě Betlémské kaple, v Konviktské ulici, v oblasti Vyšehradské cesty v ulici Na Slupi atd. Jejím nejčastějším archeologickým indikátorem jsou zahloubené objekty s propálenými stěnami, výskyt většího množství strusky a fragmenty keramických dyzen (Ječný *et al.* 1984, 238; Havrda – Podliska – Zavřel 2001; Klápště 2005, 345; Havrda – Zavřel 2008).

Významným faktorem ovlivňujícím staroměstské osídlení, bylo (kromě georeliéfu) založení Vyšehradu a následný vznik spojnice mezi ním a Pražským hradem. Archeologicky bylo prokázáno, že směr osídlení postupoval od přechodu přes Vltavu podél tzv. *dolní vyšehradské cesty*. Důležitým indikátorem je koncentrace keramiky s kalichovitě profilovanými okraji v nejstarším antropogenním horizontu (Ječný *et al.* 1984, 232; Hrdlička 1996, 163, 164; 2000, 199; 2001, 203, 205–206; Cymbalak – Podliska 2008, 314, 309–332).

Pro 12. století je v prostoru Starého Města doložena již souvislá zástavba (Tryml 1998, 13–14). V tomto čase došlo k markantnímu nárůstu počtu obyvatel a k přesunu osídlení z nebovidské terasy VIIc na terasu Villamaninskou, kde byla převrstvována některá starší pohřebiště. Pro toto období máme doloženou existenci suterénů dřevohliněných domů, k nimž se v 1. polovině 13. století přidružily kamenné románské domy, v jejichž souvislosti písemné prameny uvádějí dvorce, které ale nebyly dosud archeologickými výzkumy nalezeny (Dragoun 1996, 13, 14).

V témže období (2. polovina 12. století) král Vladislav založil stavbu kamenného Juditina mostu, který indikuje frekventovanost a význam komunikace mezi oběma vltavskými břehy. Současně ještě zřejmě fungoval klárovský brod v místě stávajícího Mánesova mostu, který propojoval důležitá komunikace vedená současnou Kaprovou ulicí se Staroměstským náměstím.

Ve 30. letech 13. století bylo započato s výstavbou staroměstské fortifikace (obr. 3), jež vymezovala obvod vnitřního města o rozloze 81 ha (cf. *Kupka 2008*, 56, 416), její celková délka dosahovala cca 3500 m. Hradební zeď o síle cca 2 m probíhala zhruba v trase dnešních ulic Národní třída, 28. října, Na Příkopě a Revoluční. Zesilovala ji soustava zřejmě třípatrových hranolových věží, zbudována v rozteči 55–60 m. Jejich výška byla 12–15 m. Do současnosti se dochovaly pouze dvě z těchto věží, a to na parcele domu v Bartolomějské ulici čp. 310/I a v čp. 314/I. Na třinácti místech hradbu přerušovaly brány a menší fortny (obr. 4), které významným způsobem dále ovlivnily komunikační síť uvnitř města. Hradbu obkružoval 15–20 m široký a 6–8 m hluboký suchý příkop, před nímž se ještě nacházel val s palisádou (*Čarek 1964*, 78; *Dragoun 1996*, 16; *Hrdlička 2000*, 208, 210; *Kupka 2008*, 56–57).

3.3.1. Založení Havelského města a archeologické doklady jeho komunikací

Havelské město bylo založeno „na zeleném drnu“ ve 30. letech 13. století. Na základě rozboru listiny Přemysla Otakara II. z roku 1265 adresované lokátorovi mincmistru Eberhardovi, v které se hovoří o tom, že „*nové město dostává totéž právo, jakého užívají jiná města česká*“, Jan Čarek soudí, že založení Nového města u sv. Havla (*Nova Civitas circa S. Gallum*) bylo současně založením Starého Města pražského (*Čarek 1947*, 236, 473), neboť vzhledem ke geomorfologické situaci nebylo možno opevnit pouze prostor nově lokovaného města, ale bylo do prostoru hradeb nutno zahrnout i okolní vsi (*Čarek 1964*, 77).

Jiný názor vyslovili *D. Líbal a J. Muk (1997, 73)* a *V. Kupka (2008, 55)*, kteří se opírají o prameny z roku 1282 vztahující se ke klášteru magdalenitek u sv. Havla a uvádějící polohu Havelského města „*iuxta Pragam*“ (vedle Prahy). Z toho vyvozují, že v této době nebylo Nové město u sv. Havla integrální součástí Starého Města pražského.

Havelské město disponovalo vlastním správním a právním řádem až do roku 1287, kdy bylo sloučeno s jurisdikcí Starého Města pražského (Čarek 1964, 78).

Hranice Nového města u sv. Havla byla od severozápadu vymezena Uhelným trhem, dále ulicí Havelskou a Ovocným trhem, z jihovýchodní strany osadou Újezd sv. Martina (Čarek 1947, 236; 1964, 78; Vlk 1997, 91; Kupka 2008, 53).

Noví kolonizátoři pravděpodobně pocházeli z oblasti jižního Německa, především z Řezna (Vlk 1997, 91).

Zřejmě v 2. polovině 13. století byly vystavěny opukové věžové domy, v některých místech do současnosti dochované (Janáček, J. 1983, 50–51; Ječný et al. 1984, 254; Kupka 2008, 53). Ve 14. století došlo k zástavbě v prostoru Kotců a ke stabilizaci dodnes zachované pravidelné uliční sítě (Čarek 1964, 79; Vlk 1997, 91). Osu města tvořila důležitá spojnice mezi Újezdem sv. Martina a poříčskou osadou (Čarek 1947, 236; 1964, 78; Vlk 1997, 91; Kupka 2008, 53). K ní přicházely krátké příčné ulice od bran v hradbách, na druhé straně se široké ulice Havelského města napojovaly na původní úzké a křivolaké uličky Starého Města pražského, které ústily do Staroměstského náměstí. Příkladem je ulice Melantrichova, která má ve své jižní části zcela jiný (široký a přímý) charakter oproti úseku severnímu (stísněnému a nerovnému), s kterým se setkává v dosti ostrém úhlu (Čarek 1947, 237–238). Na tento severní úsek snad mohla prvotně navazovat komunikace, která procházela blokem domu 464/I a napojovala se na vyšehradskou cestu anebo pokračovala Michalskou ulicí k Újezdu sv. Martina (Čarek 1947, 253 – 254).

Z počátků Havelského města pochází archeologickým výzkumem zjištěné valounkové štětování na Uhelném trhu, v prostoru současné kašny až 90 cm mocné. Nejstarší vrstva valounků se nachází na kótě 192, 93 m n. m. (Dragoun 1988b, 191; 1988c, 192; Havrda 2000b, 373; 2000c, 136). Ze

stejného období archeologický výzkum doložil několikanásobné štětování v Rytířské ulici před čp. 403/I, které překrývalo zahloubené objekty z počátku 13. století (*Klementová – Starec 2006*, 349). Opuková dlažba, výzkumy zachycená v prostoru dnešního Ovocného trhu, nasedající zčásti na podloží a zčásti na starší antropogenní vrstvy, byla datována přibližně do poloviny 13. století (*Huml 1988*, 190–191; *1990*, 177), z konce 13. či počátku 14. století pochází vrstva opukových kamenů, interpretovaných jako dlažba, v Rytířské ulici čp. 536/I (*Lochmann 1993*, 206). Raně až vrcholně středověké souvrství posypů a dlažeb bylo též dokumentováno na křižovatce Rytířské a Melantrichovy ulice, kde nasedalo na zapáchající odpadkové souvrství (*Starec 2011*, 436).

4. Dosavadní bádání o průběhu středověkých komunikací

Zdá se zjevné, že počátek pražských ulic měl živelný průběh. Kolem pražských vozových cest různých tvarů a šířek vznikaly volně stojící dvorce a domy bez jakýchkoli úprav trasy (*Čarek 1947*, 236–237; *Mencl 1948*, 63). V románském období stála zahloubená obydlí vedle kamenných paláců budovaných z kvádříkového zdiva (*Dragoun 1996*, 14). *Čarek (1947, 236–237)* je přesvědčen o tom, že takovýto půdorys byl záměrně volen pro lepší možnosti obrany města.

J. Lippert uvedl na konci 19. století do literatury úvahu o osmi dálkových komunikacích, stýkajících se na území Prahy a mající časové pokračování v soudobých ulicích, přičemž vycházel z předasanačních plánů města (*Volavková 1959a*, 19). Ve dvacátých letech 20. století publikoval A. Hönig na základě rozboru půdorysu pět hlavních kupeckých tras a současně lokalizoval první pražské tržiště z 10. století do prostoru dnešní ulice Široké (*ibidem*, 20). S tímto názorem o dvě desetiletí později nesouhlasil *J. Čarek (1947, 474–475)*, který byl přesvědčen, že tržiště

mezinárodního významu, jak o něm mluví Ibrahím ibn Jakúb, nemohlo být situováno příliš blízko řeky a vystaveno tak nebezpečí záplav. Ze stejného důvodu zavrhl i možnost existence dálkové obchodní trasy ulicemi Haštalskou a Širokou a považuje ji pouze za místní cestu spojující brod u Štvanice s klárovským brodem (Čarek 1966, 15–16). Pouze za „spojku“ hlavních komunikací považoval Širokou ulici i Mencl (1948, 62–63). Naopak, V. Lorenc a H. Volavková (1954, 11–12) jsou toho názoru, že tržiště v prostoru Široké vzniklo v trase původní kupecké stezky, která územím Starého Města pražského procházela ve směru ulic Klimentské, Haštalské, Věžeňské a výše zmíněné Široké, která podle nich byla cca 60 m široká a zastavěna obydlími pouze z jedné strany. V jejím blízkém okolí předpokládají brzké vytvoření židovské osady. Volavková (1959a, 20) Čarkovu názoru o nemožnosti lokace prvního tržiště v prostoru Široké ulice oponuje analogiemi z jiných evropských měst, která disponovala v 10. století nejen ulicovým tržištěm, ale zároveň toto tržiště bylo umístěno v blízkosti řeky. Jmenuje např. tržiště ve Wormsu nebo v Magdeburgu. Dalším argumentem je ne příliš přesvědčivý nález keramických zlomků, zjištěných během archeologického výzkumu Pinkasovy synagogy, které jeho autoři datovali do 9.–11. století (Lorenc – Volavková 1954, 11, 133).² Součástí tohoto výzkumu byla i analýza geologického podloží, kterou provedl Q. Záruba, a na jejímž základě Lorenc s Volavkovou (Volavková 1959a, 21) rekonstruovali průběh výše uvedené dálkové komunikace po vrstevnici vltavské terasy. K hypotéze lokace nejstaršího tržiště v prostoru Široké ulice se přiklánějí i D. Líbal a V. Píša (1958, 20), kteří k již uvedeným argumentům připojili i domnívanou okolnost, že toto tržní místo bylo umístěno na jednom z tzv. „povodňových ostrovů“.³

² Autoři archeologického výzkumu si nejsou jisti, zda nálezy byly zjištěny v intaktní poloze, či zda byly přineseny vodou (Lorenc – Volavková 1954, 133).

³ Jednou z teorií o vzniku a průběhu raně středověkých komunikací byla teorie tzv. „povodňových ostrovů“. Mělo jít o ostrovy vytvořené již zaniklými rameny Vltavy, jejichž vyvýšené polohy byly postupně osidlovány a v prohloubeninách mezi nimi vznikl přirozený

Dalším místem, kde se v minulosti často předpokládalo nejstarší pražské tržiště, je prostor dnešního Staroměstského náměstí. Hypotézu o souvislosti Týna se vznikem tohoto tržiště vyslovil již *W. W. Tomek* (1855, 24) v polovině 19. století.

Týn neboli Ungelt (obr. 5), se nacházel na říčním terasovém stupni VIIb a bývá spojován s tábořištěm cizích kupců, které, jak se všeobecně předpokládá, se zde mohlo nacházet snad již v 10. století. Současně je Týnský dvůr považován za krystalizační jádro Starého Města pražského (*Ječný et al. 1984, 220; Hrdlička 2000, 192*).

První písemná zmínka o Týnu jako o instituci pro cizí kupce pochází až z roku 1251. Archeologické výzkumy však prokázaly existenci románského dvora o ploše 45 x 65 m již před tímto obdobím (*Hrdlička 2005b, 5; Klápště 2005, 348–349*).

Bylo zjištěno, že Týn byl chráněn dřevěným ohrazením a příkopem. Uvnitř tohoto prostoru výzkum našel dvě raně středověká ohniště a velké množství jamek po zaražených kolících či kůlech o průměru 4–6 cm. Dále byly rozpoznány reliktové povrchové dřevěné stavby s minimálními rozměry 20 x 4,5 m, situované podél vnitřní hrany výše zmíněného příkopu, oddělujícího Týn od dnešní Štupartské ulice (*Hrdlička 1984c, 160*). V blízkosti Ungeltu stával kostel Matky Boží před Týnem, poprvé zmiňovaný roku 1135 v listech Vyšehradské kapituly v souvislosti se špitálem Panny Marie (*Tomek 1855, 20*).

Volavková předpokládá vznik současného Staroměstského náměstí až v 11. století, kdy sem podle ní bylo v důsledku zvýšené intenzity

komunikační systém ulic. Tuto hypotézu dokládá např. V. Píša (1957, 58; 1961, 58) zjištěními pocházejícími z archeologického výzkumu paláce čp. 222/I v Řetězové ulici, kde byl zastížen rozdílný štěrkopískový povrch po obou stranách paláce. Další podobné ostrovy viděl např. i v prostoru mezi ulicemi Husovou a Jilskou či Michalskou a Melantrichovou (Píša 1958b, 27, Líbal – Píša 1958, 20). V roce 1964 se s tímto názorem ztotožňoval i J. Čarek (71–72), aby jej o dva roky později (1966, 49–50) rázně zamítl s poukazem na geologický průzkum Q. Záruby (Záruba – Pašek 1960, 49–50), který popírá možnost jakéhokoli ostrova na území Starého Města pražského a Malé Strany.

zasídlování přemístěno z prostoru Široké ulice (*Volavková 1959a, 25; 1959b, 10–12*).

Do stejného období klade počátek tržiště, které zde bylo chráněno před povodněmi, též *Čarek (1947, 240; 1966, 31–33)*. Je ale přesvědčen o jeho přenesení z Pohořelce, kde podle něj bylo situováno původní tržiště Ibrahíma ibn Jakúba.

Líbal, Píša a Muk, stejně i Olmerová, mají za to, že Staroměstské náměstí se zformovalo do současné podoby až v průběhu 12. století (*Líbal – Píša 1958, 23–24; Ječný et. al. 1984, 246; Líbal – Muk 1996, 22*).

Badateli byla řešena i otázka rozsahu staroměstského tržiště. To bylo v raném středověku zřejmě menšího, ale podobného půdorysu jako dnešní Staroměstské náměstí. Jeho rozloha činila přibližně 0,94 ha a protékala jím směrem od jihu k severozápadu vodoteč, jejíž koryto bylo patrné během archeologických výzkumů na rozmezí Staroměstského a Malého náměstí (*Hrdlička 2000, 196, 203*).

Čarek (1947, 242–243; 1966, 33) připouští *Tomkovu (1855, 222)* myšlenku o tom, že tržiště mohlo v sobě zahrnovat i sousední jihozápadně situované Malé náměstí, ovšem s výhradou, že tak mohlo být pouze v „dobách velmi raných“, neboť nejpozději v 1. polovině 13. století byl radniční blok mezi Staroměstským a Malým náměstím již zastavěn. Hypotézu o dodatečném rozdělení prostoru Malého a Staroměstského náměstí blokem domů zastává i Olmerová (*Ječný et. al. 1984, 247*).

Raně středověké stáří Malému náměstí přisoudili *Líbal s Píšou (1958, 24)* a stejně tak i *Čarek (1966, 33)*, když je označili za důležitou křižovátku cest, z nichž jedna přicházela Jilskou ulicí (po hraně vltavské terasy VIIc) od kostela sv. Jiljí a druhá sem směřovala z Újezda sv. Martina Michalskou ulicí kolem kostela sv. Michala, procházela současným Richterovým domem (čp. 459/I) a vstupovala do prostoru současného

náměstí, kde se zhruba v jeho středu obě komunikace střetly (*Starec 1998a*, 31). Hypotézu o vidlici cest potvrdily archeologické výzkumy, které v oblasti Malého náměstí rozpoznaly jednovrstvý posyp z drobných valounků o síle 2–4 cm na kótě zhruba 189,5 m n. m., který nasedal buď na starší antropogenní vrstvy nebo přímo na podloží (*Dragoun 1980b*, 238–239; *Bureš 1988b*, 188; *Starec 1998a*, 31; *1998b*, 284). Obě výše zmíněné cesty pocházejí nejdříve z přelomu 11. a 12. století, neboť pohřebiště, které bezprostředně překrývají, je datováno denárem Vratislava I. do období po roce 1085 (*Starec 1998a*, 31).

To, že Michalskou ulicí vedla v raném středověku komunikace, dosvědčují relikty dřevěných domů nalezené zde během archeologického výzkumu v čp. 436/I (*Dragoun – Rakušan 2006*, 347–349). Existenci komunikace ve směru Jilské ulice prokazuje stavebně-historický průzkum zjištěním osmi románských domů po pravé i levé straně cesty (*Hrdlička 1982*, 602). Též zde byla archeologickým výzkumem zastižena několikanásobná nesouvislá úprava povrchu valounkovým posypem, jejíž nejstarší vrstva nasedala přímo na podloží a je datována do počátku 13. století (*Hrdlička 1982*, 606 - 609).

Do Staroměstského náměstí dodnes ústí z jihovýchodního a východního směru dvě významné komunikace, a to ulice Dlouhá a Celetná (obr. 6).

Podle *Čarka* (1947, 254) i *Olmerové* (*Ječný et al. 1984*, 247) spojovala Dlouhá ulice tržiště s německou osadou Poříčí a byla pouze místního významu. V *Menclově* (1948, 62) pojetí je Dlouhá ulice již v 10. století prodloužena Soukenickou a běží k brodu u Štvanice. *Líbal a Píša* (1958, 24) soudí, že raně středověké je pouze ústí Dlouhé do náměstí a její pokračování směrem na východ mají až za vrcholně středověké.

V trase této komunikace byla zjištěna archeologickým výzkumem úprava povrchu valounkovým posypem až z 2. poloviny 13. století (cf. *Dragoun 1981*).

Neshoda panuje i ohledně ulice Celetné. Zatímco *Mencl* (1948, 62) ji považuje za součást dálkové komunikace, přicházející od Vyšehradu ulicemi Spálenou a Jilskou, která přes Malé náměstí vstupuje do prostoru Staroměstského náměstí a jež za hranicí Prahy pokračuje do východních Čech, Líbal, Píša a Muk ji mají pouze za místní komunikaci bez jakékoliv návaznosti na dálkové cesty (*Líbal – Píša* 1958, 23–24; *Líbal – Muk* 1996, 22).

Úvahy o směru a důležitosti komunikací směrem západním určuje to, zda autor té které hypotézy předpokládá existenci prvního pražského mostu přes Vltavu v oblasti dnešního Křižovnického či Palachova náměstí. První názor zastávají *Líbal s Píšou* (1958, 22), kteří vedou cestu od Týna, napříč Staroměstským náměstím, skrz radniční blok, Linhartskou ulicí, kolem kostela Panny Marie na Louži a areálem dnešního Klementina k mostu (obr. 7).

Starobylou spojnici tržiště s přechodem přes řeku v tomto prostoru (Křižovnické náměstí) indikují i archeologické nálezy komunikací také v oblasti Platněřské ulice, které zde dokládají úpravu valounky a valounkovou drtí nejpozději v 1. polovině 12. století (*Havrda – Dragoun* 1998, 273; *Podliska* 2004, 373; *Havrda* 2011, 435).

V druhém případě např. *Mencl* (1948, 62) a *Volavková* (1959, 10–11) směřují jednu z hlavních komunikací Kaprovou ulicí k dnešnímu Rejdišti a dále přes domnělý most na druhý vltavský břeh.

Buď u Palachova náměstí, anebo jižněji, v místě pozdějšího Juditina mostu, se křížily dvě důležité dálkové komunikace. Jedna přicházela z východu buď ulicemi Haštalskou, Věžeňskou a Širokou, nebo ulicí Dlouhou přes Staroměstské náměstí. Druhou cestu dnes badatelé nazývají „*vyšehradskou cestou*“ a vedla severojižním směrem.

První zmínka o tzv. vyšehradské cestě pochází z listin z roku 1115 a 1186 dochovaných ve falzech, v kterých Vladislav I. vymezil pozemky pro stavbu mlýna a dvorce kladrubského kláštera v oblasti mezi kostely sv. Michaela a sv. Petra na Zderaze až po veřejnou cestu „*ad publicam viam*“. Cesta však není v dokumentech blíže specifikována (Lorenz 1958, 25; Fiala 1966, 55–56; Cymbalak – Podliska 2008, 310).

V knize Románská Praha konstruuje Čarek (1947, 246; 1966, 14) počátek tzv. vyšehradské cesty na základě studia Jüttnerova plánu do prostředí západního konce Kaprovy ulice. Má za to, že záplavová čára dosahovala v raném středověku až ke kostelu sv. Jiljí, proto vede komunikaci do bezpečí před velkou vodou ulicemi Valentinskou a Husovou na Perštýn a pokračuje dále Spálenou ulicí, přes Karlovo náměstí a ulicemi Vyšehradskou a Na Slupi a až ke knížecímu Vyšehradu (obr. 8).

V roce 1966 k této trase Čarek (1966, 14) připojil ještě další komunikaci, která vedla od brodu na Zábradlí, ulicí Karoliny Světlé, přes areál sester Voršilek, ulicí Pštrossovou, Na Zderaze a Václavskou a Na Moráni se napojovala na ulici Vyšehradskou, aby spolu s ní pokračovala dále k Vyšehradu.

Po výstavbě Juditina mostu ve 2. polovině 12. století předpokládá Čarek (*ibidem*, 35) odbočku z této komunikace od brodu na Zábradlí směrem ke Křížovnickému náměstí.

Částečně jinak soudí o trase tzv. vyšehradské cesty V. Lorenc, který v přednášce o Vývoji Nového Města pražského na III. konferenci Státního ústavu pro rekonstrukci památkových měst a objektů v červnu 1958 určil její směr ulicí Karoliny Světlé, přes areál kláštera sester Voršilek (na jehož pozemku zmiňuje archeologicky zjištěnou středověkou komunikaci), ulicí Pštrossovou, Na Zderaze, ulicí Pod Slovany, Na Slupi a úvozem ke kostelu sv. Pankráce. Důležitost cesty zdůvodnil množstvím raně středověkých kostelů podél zmíněné trasy. Jsou to kostel sv. Jana Křtitele na Zábradlí, sv. Ondřeje, rotunda sv. Kříže, kostel sv. Petra na Struze, sv.

Vojtěcha, sv. Petra a sv. Václava na Zderaze, sv. Kosmy a Damiána, sv. Jana Křtitele v Podskalí, sv. Ondřeje a kostel sv. Klimenta (*Líbal – Píša 1958, 22–23; Lorenc 1959, 25–26*). Lorenc soudí, že cesta pozbyla na důležitosti nejpozději během výstavby staroměstského opevnění, neboť byla přesměrována více k severu do trasy dnešní ulice Voršilské (*Lorenc 1959, 26*).

Trasa ulicemi Karoliny Světlé a Pštrossovou (*Ječný 1984, 232*) byla označena jako *dolní vyšehradská cesta*, zatímco komunikace ve směru Husovy a Spálené ulice byla nazvána *horní vyšehradskou cestou*. Předpokládá se ještě třetí cesta spojující Pražský hrad s Vyšehradem, a to na levém vltavském břehu, která brodila řeku v prostoru pod Petřínem.

Další významnou komunikační trasou raně středověkého pravobřeží byla spojnice mezi Vyšehradem a tržištěm. Podle *Čarka (1947, 253)* ji tvořila pouze odbočka z tzv. horní vyšehradské cesty v prostoru ulice Na Perštýně, kde se oddělila do Jilské ulice a pokračovala ulicí Vejvodovou, napříč Michalskou a skrze blok domu čp. 464/I se napojovala do ulice Melantrichovy a ústila do Staroměstského náměstí. *Hrdlička (1982, 617)* na základě zjištění archeologického výzkumu soudí, že tato trasa je pravděpodobná až když byly uměle vyrovnány výškové rozdíly mezi jednotlivými stupni říčních teras, aby nebylo nutno překonávat kolmý směr na vrstevnice po stupních.

Otázka lokalizace a podoby prvního pražského mostu není dosud badatelsky vyřešena, neboť písemné prameny jej blíže nelokalizují, nehovoří ani o jeho podobě a archeologicky dosud nebyl zjištěn.

Nejstarší písemnou zprávou o mostu je Kristiánova legenda líčící translaci těla sv. Václava z Boleslavi do Prahy v březnu 938 (*Křišťan 1921, 42–43; Králík 1969, 81*).

O mostu také hovoří Kosmas při popisu velké povodně, která zasáhla Prahu v roce 1118, a jenž nejen zničila množství domů a kostelů podél Vltavy, ale také „*vystoupila ... přes deset loket nad most*“ (Kosmas 2011, 184).

Tomek (1855, 24) nepochybuje o tom, že most se nacházel v prostoru pozdějšího Juditina mostu, a odkazuje na zakládací listinu johanitské komendy, kde se udává jeho poloha „*Pragae iuxta pontem*“.

Čarek (1947, 244–250; 1966, 16) hledal kvůli nedostatku jiných pramenů polohu mostu podle rozcestí, které zde předpokládal na základě přesvědčení, že se u mostu sbíhaly nejdůležitější komunikace vedoucí od Vyšehradu a z tržiště, které kladl do prostoru současného Staroměstského náměstí. Existenci mostu odmítl v oblasti Křižovnického náměstí, neboť na studovaném Jüttnerově plánu nenalezl dosti výraznou uliční čáru, která by potvrdzovala existenci oné důležité křižovatky. Ulici Karoliny Světlé, jako součást vyšehradské cesty zamítl, protože ji považoval za nevhodnou vzhledem k její blízkosti Vltavě a k možným záplavám. Rovněž Karlova ulice, spojující dnes oblast Karlova mostu se Staroměstským náměstím, se mu zdála nepravděpodobná, neboť byla příliš těsná a křivolaká.

Naopak, v prostoru někdejšího kostela sv. Valentina našel trojcestí (obr. 9), kde se podle něj scházely důležité dálkové i místní komunikace, a které vyhovovalo jeho stanoveným kritériím. Ústila sem, poblíž budoucího kostela sv. Valentina na místě, kde se před ním vytvořilo malé náměstíčko, Široká ulice, dále Kaprova ulice, coby spojnice s tržištěm a také sem *Čarek* svedl i Valentinskou ulicí tzv. vyšehradskou cestu (*ibidem*), která k údajnému mostu směřovala přes Vyšehrad z jižních Čech. Je možné, že vznik onoho náměstíčka měl počátek právě v křižovatce oněch tří komunikací.

Každý badatel by však měl při pohledu do předasanačních plánů zpozornět a zamyslet se nad šířkou zde zobrazené Valentinské ulice.

Z plánů je sice zřejmé, že Valentinská ulice přicházela kolem hřbitovní zdi kostela sv. Valentina, avšak je diskutabilní myšlenka Čarkova na jednu z hlavních komunikací, spojující důležitý přechod přes řeku s knížecím Vyšehradem. Na plánu je vidět, že Valentinská ulice byla velmi těsná (její šířka byla zhruba třetinová oproti dnešnímu rozměru ulice), což je právě opak toho, co bychom očekávali od jedné z hlavních komunikačních spojnic.

Není samozřejmě vyloučeno, že v raném středověku, kdy zde Čarek tuto důležitou cestu předpokládal, byla ulice mnohem širší. Ostatně tomu by mohly napovídat i výsledky archeologických výzkumů, které doposud nezjistily doklady souvislé zástavby v okolí Kaprovy a Valentinské ulice pro období raného středověku. Během záchranného archeologického výzkumu byly v oblasti křižovatky Kaprovy a Valentinské nalezeny relikty dvou zahloubených objektů, které autorka výzkumu interpretuje jako polozemnice, které byly umístěny po obou stranách ulice. Tento výzkum také zjistil, že kolem poloviny 13. století komunikaci minimálně na severní straně odděloval plot (*Šírová 1977a*, 24).

Současní badatelé (např. *Klápště 2005*, 344–345) vesměs nepochybuji o lokalizaci prvního pražského mostu do prostoru pozdějšího Křižovnického náměstí. Tuto hypotézu podporuje také fakt, že v letech 1996 a 1997 byla na Malé Straně na rohu Mostecké a Josefské ulice archeologickým výzkumem zjištěna dřevěná konstrukce v souvislé délce 40 m a šířce 23 m, dendrochronologicky datovaná do konce 9. století. Autorka výzkumu ji interpretuje jako nástupní prostor na most přes Vltavu (*Čiháková 1999*, 17; *Čiháková – Dragoun - Podliska 2000*, 131–132; *Čiháková 2008b*). Její domněnku o podzemních, několikrát opravovaných konstrukcích pro pochozí plochu podporuje nález dřevěných komunikací v čp. 271/III (*Čiháková 2008b*).

Zajímavý názor vyslovil Cinert, který předpokládá most nikoliv přes Vltavu, ale v prodloužení klárovského brodu, kde by měl překonávat mokřinu zaniklého říčního koryta a ústít podle jeho teze mezi ulicemi U Lužického semináře a Mosteckou na břeh Malé Strany. Cinertovým argumentem jsou chybějící informace o mostě v dobových pramenech a absence archeologických nálezů reliktního mostu v korytě Vltavy či na jejím břehu (<http://www.bylotojinak.cz>).

Rozbor Kristiánovy legendy připouští dvě možné varianty podoby mostu. Buď mohlo jít o dřevěnou lávku, která se jeví vzhledem k šířce řeky nepravděpodobná, nebo o dřevěný most (*Třeštík 1997*, 136).

Možným hmotným dokladem se zdá být nález dvou dřevěných kůlů, který byl učiněn během oprav Karlova mostu poničeného povodní v roce 1890. Ony kůly byly zjištěny nad podložím pod mělce založenými gotickými pilíři Karlova mostu. Byl vysloven názor, že se může jednat o relikty dlouho hledaného prvního pražského mostu (<http://technet.idnes.cz>).

Cinert se rovněž pokusil o rekonstrukci výšky mostovky. Předpokládá, že vedla ve stejné nadmořské výšce, jako se nachází podloží severně od Karlova mostu, tzn. 185, 5 m n. m., tj. 3–4 m nad hladinou raně středověké Vltavy před vybudováním jezů. Zároveň odmítá Kosmovo tvrzení, že voda „*vystoupila ... přes deset loket nad most*“, neboť by se v tom případě musela hladina vody zvednout během povodně o 10 m výše nad svůj běžný stav. Považuje je proto pouze za synonymum k „*velmi mnoho*“ (<http://www.bylotojinak.cz>). Podobný problém řešil již *Píša* (1961, 61), který předpokládal pochozí úroveň mostu ve výšce cca 189 m n. m., a na základě záznamu Kosmy vypočítal výšku vzdušné hladiny Vltavy do výše 195 m n. m. Obě tyto úvahy jsou však irelevantní, neboť neznáme délku lokte, který měl kronikář na mysli (<http://www.bylotojinak.cz>), neboť ta se v různých městech a obdobích mírně lišila. Přibližně se však pohybovala kolem 59 cm.

Za výrazný moment ve vývoji komunikační sítě Starého Města pražského považuje Čarek (1947, 255–257; 1966, 35) založení stavby kamenného Juditina mostu ve 2. polovině 12. století králem Vladislavem II. Uvažuje, že posunutím hlavního přechodu přes řeku více k jihu došlo pozměnění důležitosti některých komunikací. Zejména se jedná o změnu trasy od mostu k tržišti. Důležitou spojnicí se zde stala Karlova ulice, byť vzhledem k pravděpodobné husté zástavbě nemohla být pozměněna tak, aby vedla k tržišti přímo. Z tohoto důvodu podle Čarka pozbyla na významu ulice Kaprova. Tuto hypotézu dokládá výstavbou kostela sv. Mikuláše, který v severozápadním cípu Staroměstského náměstí přehradil dosud hlavní komunikaci vedoucí k řece. S touto tezí jsou ve shodě zjištění archeologického výzkumu, který byl proveden v roce 1975 kolektivem pracovníků tehdejšího PSSPPOP (dnes NPÚ HMP) pod vedením Marie Šírové na křižovatce Kaprové a Valentinské ulice během výstavby stanice metra Staroměstská. V jeho průběhu byla zjištěna středověká komunikace ve směru současné Kaprovy ulice o šířce 420 cm. Archeologický výzkum prokázal, že cesta vznikala v několika fázích. V první fázi byla úvozem, v kterém byly patrné vyježděné koleje, v druhé fázi, když vyvstala potřeba frekventovanou komunikaci zpevnit, byla cesta vysypána drobnými valounky. Postupnými opravami dosáhla mocnost této vrstvy místy až 50 cm. I v této úrovni byly zachyceny vyježděné koleje od vozů. V poslední fázi, v období, kdy zřejmě provoz na komunikaci již upadal, byla cesta postupně zanášena sídlištním organogenním odpadem. Šírová soudí, že částečně jako obrana proti tomuto odpadu byl zbudován na severní straně komunikace plot, jehož pozůstatky, v podobě drobných jamek odkryl archeologický výzkum. Na základě rozboru keramiky došla Šírová k závěru, že hlavní provoz na komunikaci probíhal do 2. poloviny 12.– až počátku 13. století. Mladší horizont užívání cesty klade do prostřední třetiny 13. století (Šírová 1977a, 23–27; 1977b, 217–218; 1978, 200–201). To zde již stál farní

kostel sv. Valentina, jež se poprvé připomíná v roce 1253. Kolem něj se rozkládal hřbitov, jehož zeď byla pravděpodobně součástí městské fortifikace. Na západním konci Kaprovy ulice je od roku 1339 připomínána brána sv. Valentina, kterou bylo možno projít směrem k Vltavě. Zástavbu této ulice až do 14. století, kdy byl tento prostor zastavěn měšťanskými domy a ulice se nazývala *platea S. Valentini*, neznáme (Tomek 1855, 223; Ekert 1884, 383; Šírová 1977a, 2–3). Na přelomu 19. a 20. století tuto oblast postihla tzv. pražská asanace, která nevratně změnila podobu a středověký charakter této komunikace, která byla nově rozšířena a napřímena.

Během archeologického výzkumu v Kaprové ulici v domě čp. 14/V byl zachycen valounkový posyp nasedající na antropogenní souvrství, který by mohl snad mít souvislost s výše uvedenou komunikací. Valounky jsou však uloženy pouze v jedné vrstvě a autor výzkumu jej v publikované zprávě blíže nedatuje a neudává ani zjištěnou nadmořskou výšku této komunikace. Zmiňuje pouze výšku podloží, která v tomto prostoru dosahuje přibližně 185 m n. m. (Dragoun 2009, 448).

Dalším důležitým okamžikem byla pro staroměstskou uliční síť výstavba fortifikace ve 30. letech 13. století, neboť opevněné město pozbylo schopnosti se rozrůstat do šířky současně s přílivem nových obyvatel. Proto došlo k preparcelaci pozemků a současně z důvodu zlepšení komunikační sítě v hustě zalidněném městě i k rozšíření stávajících úzkých vozových cest. Výstavba však byla asynchronní a nejednotná a musela se přizpůsobovat některým již stojícím objektům. Z tohoto důvodu nebyly ulice přímé a některé objekty vystupovaly do jejich prostoru (Ječný et. al. 1984, 255).

Kromě hlavních komunikačních tahů, které mezi sebou propojovaly nejdůležitější body (jako např. přechod přes řeku, tržiště a Vyšehrad)

v raně a vrcholně středověké metropoli, existovaly pochopitelně i méně významné a důležité cesty, které, jak soudí Čarek (1947, 257–259), byly spojnicemi mezi těmito místy a osadami rozprostírajícími se na území dnešního Starého Města pražského. Podle autora této myšlenky jimi byly vozové cesty ve směru dnešních ulic Bartolomějské, Konviktské, Betlémské, Náprstkovy, Anenské a dále Platněřské a Karlovy. Všechny směřují směrem od řeky a od domnělých osad, které by měly vyznačovat jednotlivé kostely, k hlavnímu tržišti na Staroměstském náměstí. Dalším příkladem je ulice Maiselova, v které byla před domem čp. 250/V během archeologického výzkumu zjištěna několikanásobně upravovaná středověká komunikace tvořená valounky (Dragoun 1995, 238) a jež zajišťovala spojení mezi tržištěm a židovskou osadou Čarek (1947, 254). Úzké a křivolaké uličky také propojovaly prostor kolem Týna. Jsou to např. dnešní Týnská ulička, Týnská ulice, Štupartská a Malá Štupartská (*ibidem*, 260).

5. Podoba a konstrukce veřejných komunikací

Na základě archeologického bádání se zdá zřejmé, že prvotní úpravou povrchu komunikací byl prašný nezpevněný povrch, užíváním někdy prohloubený do mělkých úvozů. Potřeba zpevnění vznikla až později, když povrch přestal vyhovovat zvýšeným nárokům provozu na ní. Odlišná geologická situace vltavského levobřeží a pravobřeží měla vliv i na odlišné způsoby zpevňování cest. Zatímco Malá Strana disponovala jílovitým podložím a tudíž bylo třeba budovat náročnější (především dřevěné) konstrukce vozovek, Staré Město pražské bylo založeno na hlinitopísčitých uloženinách a proto se její obyvatelé mohli spokojit s jednodušším provedením zpevnění veřejných cest (Havrda – Tryml 2009, 49). Kombinace dřeva a kamenů v rámci jediné komunikace byla naprosto výjimečná (Čiháková 2007, 64). Takováto ojedinělá cesta byla zjištěna ve 20. letech 20. století během archeologického výzkumu na III.

nádvoří Pražského hradu, jejíž nejstarší fáze je datována do 10. století. Byla z větší části zpevněna posypem z malých kamínků, v některých úsecích pak doplněna k sobě sraženými fošnami a procházela zřejmě celým hradem (*Frolík – Smetánka 1997, 89*). Častěji však jedna složka materiálu tvořila doplněk k druhé, dominantní. Názorným příkladem je archeologickým výzkumem odhalená dřevěná cesta z 10. století na Malé Straně v čp. 271/III, kdy říční oblázky pouze vyplnily vzniklou mezeru mezi dřevěnými fošnami (*Čiháková 2007, 64; 2008b, 75, 76*).

5.1. Cesty s prašným povrchem

Jestliže komunikace postrádala jakoukoliv povrchovou úpravu a byla pouze utužena jejím používáním, označujeme ji, jako cestu s „*prašným povrchem*“ (*Čiháková 2007, 64*). Vyskytovala se buď ve formě úvozů, nebo se jeví jako koleje, vyježděné v podložní vrstvě (*Havrda – Tryml 2009, 41*). Tuto komunikaci je velmi obtížné rozlišit během archeologického výzkumu v městském prostředí. Její identifikace je možná většinou jen během souvislých plošných odkryvů, neboť je závislá na celkovém kontextu dané situace, např. rozmístění domů, oplocení pozemků atp. (*Čiháková 2007, 65*).

5.2. Dřevěné komunikace

Dřevěné komunikace byly archeologickými výzkumy v Praze zjištěny pouze na Malé Straně a na Pražském hradě. Na Starém Městě pražském zatím nalezeny nebyly (*Havrda – Tryml 2009, 41, pozn. 1*). Tyto cesty mohly být konstrukčně řešeny několikerým způsobem. Dřevěnou komunikaci, odkrytou v čp. 271/III na Malé Straně, tvořily fošny, které přiléhaly těsně vedle sebe a byly podloženy jedním silným trámem, dendrochronologicky datovaným do let 924 a 954. Nestejná výška fošen byla vyrovnána podsypáním hlínou, takže vznikla dokonale rovná plocha.

Ojedinelá mezera, která se mezi nimi utvořila, byla pečlivě vyplněna říčními valounky (Čiháková 2008b, 75, 76).

Podobné konstrukce byl i komplex komunikací odkrytý v severozápadním rohu Malostranského náměstí z 9.–10. století (Čiháková – Müller 2008, 191).

Další tři cesty, odkryté v domě čp. 260/III na Malostranském náměstí, měly pochozí plochu tvořenou k sobě sraženými fošnami, umístěnou na dvou souběžných masivních vodicích trámech. Nejstarší z nich, z 9.–10. století, byla mírně zahlobena do podloží a vypodložena opukovými kameny a valouny. Z 2. poloviny 10. století pocházely další dvě cesty, z nichž jedna měla v místě, kde procházela přes malou mokřinu podobu „snížené mostní konstrukce“, což dosvědčují negativy po mohutných sloupech po obou jejích stranách. Obě tyto komunikace byly uprostřed přerušeny odtokovým kanálem (Cymbalak – Podliska 2009a, 34, 36; 2009b, 423).

5.3. Dláždění

Zpevňování komunikací kameny bylo v našich zemích zvykem již od raného středověku. Druh a způsob dláždění byl odvislý na důvodu pokládky dlažby, dosažitelném materiálu, frekventovanosti komunikace, finančních možnostech zadavatele, míry reprezentativnosti dlážděného prostoru atd. (Čiháková 2007, 65).

5.3.1. Surovina pro kamenné dláždění

Od raného středověku byly typickým materiálem pro dláždění pražských cest především říční valouny, získávané přímo z vltavských šterkopísků (Havrda – Tryml 2009, 46).

Ve vrcholném středověku přibyly další druhy hornin, jako např. křemence a břidlice, které byly získávány z lomů v okrajových částech Prahy (např.

Vítkov, Letná, horní část Nového Města pražského). Používány byly i ostrohranné opukové kameny, těžené v petřínských a strahovských lomech a opukové valouny, sbírané pod výchozy hornin na úpatí kopců. Výjimečně byly jako součást komunikace použity diabasy, pískovce, dlouhé kosti velkých savců a struska (Čiháková 2007, 66; Zachová 2007, 80; Havrda – Tryml 2009, 47).

5.3.2. Konstrukce dlážděných komunikací

Nejstarší archeologicky doloženou kamennou úpravou povrchu v Praze je jednořadá dlažba z říčních valounů, která byla skládána na dno úvozové cesty. Byly zde použity též dlouhé kosti velkých savců. Tato komunikace byla odkryta na Malostranském náměstí v čp. 2/III a na základě rozboru keramických zlomků datována do 8.–9. století (Čiháková 2007, 67; Čiháková 2008a).

Dlažba z prostoru Starého Města pražského byla nejčastěji z říčních valounů. Byla skládána neuspořádaně, valouny velikosti 5 – 13 cm byly kladeny naplocho nebo výjimečně na bok, nejčastěji pouze v jedné úrovni. Vícenásobné úrovně mohlo být dosaženo následnými opravami frekventovaných komunikací, takže zvrstvení mohlo nabýt v některých případech mocnosti až několika desítek centimetrů (Havrda – Tryml 2009, 47–48). Výjimečně se během archeologické exkavace podaří odlišit výplň spár mezi kameny od následující vrstvy, která dlažbu překrývá (Čiháková 2007, 66).

Dlažba byla téměř po celý středověk kladena buď přímo na podloží či antropogenní povrch terénu. Pokládka kamenů do předem připraveného lože je archeologicky zaznamenána až v období pozdního středověku, kdy jsou kameny kladeny již v uspořádaných řadách do čistého nebo zahliněného písku (Havrda – Tryml 2009, 48).

Během plošného odkryvu je někdy možné zachytit v dláždění vyježděné koleje od vozů (Čiháková 2007, 67)

6. Péče o čistotu veřejných komunikací

V raném středověku nebyla čistotě komunikací věnována péče žádná anebo naprosto minimální. Dokládají to archeologicky dokumentovaná mocná souvrství s velkým obsahem organického materiálu uložená na povrchu těchto komunikací. První zmínka o prevétech v Praze pochází až z roku 1385, k jejich rozšíření v městských domácnostech došlo ale až v novověku. Do té doby bylo zvykem vylévání obsahu nádob s výkaly a jiným domácím odpadem z oken na ulici (Košacký – Jásek – Palas 2002, 19).

Někdy byly dešťová voda a splašky odváděny pomocí rigolů, vedených osou komunikace (Zachová 2007, 75), jako např. u dřevěných cest z 10. století, odkrytých během výzkumu na Malé Straně v čp. 260/III, kde autoři soudí na možnou „odvodňovací funkci“ zjištěného žlabu o šířce 80 cm (Cymbalak – Podliska 2009, 34). První písemná zmínka o stoce pochází z roku 1310, kdy byl tímto způsobem odvodněn proboštův dům v dnešní Nerudově ulici na Malé Straně (Košacký – Jásek – Palas 2002, 19).

Péče o čistotu veřejných komunikací je písemně doložena až od poloviny 14. století, kdy jsou v registru řemeslníků uvedeni i „*purgantes cloacas*“ neboli čističi stok (ibidem; Havrda – Tryml 2009, 48).

7. Interpretace

Ze závěrů archeologických výzkumů vyplývá, že komunikace byly zřejmě upravovány lokálně podle okamžitých potřeb a frekvence dané cesty. Na území Starého Města byly veřejné komunikace většinou vysypávány drobnými říčními valounky nebo ostrohranným štěrkem. Dřevěné konstrukce cest, podobné těm na Malé Straně, dosud nebyly na vltavském pravobřeží nalezeny (Havrda – Tryml 2009, 41). Nejčastěji zjištěné období upravovaných cest spadá do 13. století, tedy zhruba do období, kdy probíhala výstavba staroměstských hradeb a Havelského

města. V tomto období se také stabilizovala a zahušťovala uliční síť, což bylo důsledkem uzavření města hradbami a nemožnosti se dále rozšiřovat. Tuto stabilizaci nám dokládají relikty románských domů podle tehdejších uličních čar.

8. Shrnutí

Cílem mé práce byl pokus o retrospektivu badatelských názorů na vývoj komunikační sítě raně středověké pravobřežní Prahy.

Archeologické výzkumy vesměs prokázaly existenci komunikací ve směrech, které předpokládali již nejstarší badatelé v polovině 19. století, a které vyvodili na základě studia historických plánů z doby před asanací Židovského města na přelomu 19. a 20. století. Za naprosto neoddiskutovatelnou je považována existence tzv. vyšehradské cesty, která byla současně i dálkovou obchodní komunikací vedoucí z jižních Čech a přicházející do Prahy podél říčního břehu k přechodu přes Vltavu od Vyšehradu ulicí Karoliny Světlé a pokračující dále k Pražskému hradu. Druhou významnou komunikační tepnou byla spojnice od tržiště k řece. Je stále badatelskou otázkou, zda se toto místo u řeky nacházelo v prostoru Křižovnického či Palachova náměstí. Jisté je, že archeologické výzkumy prokázaly existenci zpevněné komunikace v současné Platněřské ulici, pocházející nejpozději z období 1. poloviny 12. století (*Havrda – Dragoun 1998, 273; Podliska 2004, 373; Havrda – Tryml 2009, 42–45; Havrda 2011, 435*) a jež tedy pravděpodobně spojovala tržiště s vltavským přechodem v místě současného Karlova mostu, přinejmenším současně s Kaprovou ulicí, situovanou severněji, neboť zde archeologický výzkum zjistil hlavní provoz na komunikaci zejména ve 2. polovině 12.– počátku 13. století (*Šírová 1977a, 23–27; 1977b, 217–218; 1978, 200–201*).

Zcela úmyslně jsem do své práce nezahrnula hlubší vhled do historie a problematiky Juditina mostu, neboť v současné době se jím zabývá několik našich renomovaných badatelů.

Použitá literatura

- Balatka, B. 2001:* Geomorfologické poměry a členění reliéfu. In: Kovanda, J. et al., Neživá příroda Prahy a jejího okolí, Praha, 11–17.
- Boháčová, I. 2001:* Pražský hrad a jeho nejstarší opevňovací systémy, *Mediaevalia Archaeologica* 3, Pražský hrad a Malá Strana, 179–301.
- Borkovský, I. 1948:* O počátcích pražského hradu a o nejstarším kostele v Praze, Praha.
- Borkovský, I. 1964:* Od počátků pravěkého osídlení k Praze slovanské. In: *Dějiny Prahy*, 13–50.
- Borkovský, I. 1969:* Pražský hrad v době přemyslovských knížat, Praha.
- Cílek, V. 2001:* Antropogenní změny reliéfu Prahy. In: J. Kovanda et al., *Neživá příroda Prahy a jejího okolí*, Praha, 167–177.
- Cymbalak, T. 2009:* Praha 1-Staré Město, Karoliny Světlé čp. 979, *Pražský sborník historický* 37, 435–436.
- Cymbalak, T. – Podliska, J. 2008:* Nové poznatky k raně středověkému osídlení v oblasti tzv. vyšehradské cesty v Praze (rekonstrukce procesu osidlování na základě výpovědi archeologických pramenů), *Archaeologica Pragensia* 19, 309–332.
- Cymbalak, T. – Podliska, J. 2009a:* Nové objevy raně středověkých komunikací na Malé Straně v Praze. Příspěvek k poznání komunikační sítě podhradí Pražského hradu, *Staletá Praha* 25, 31–40.
- Cymbalak, T. – Podliska, J. 2009b:* Praha 1-Malá Strana, Malostranské náměstí čp. 260/III, *Pražský sborník historický* 37, 242–243.
- Čarek, J. 1947:* Románská Praha, Praha.
- Čarek, J. 1964:* Praha v období raného a vrcholného feudalismu do roku 1341. In: *Dějiny Prahy*, 53–100.
- Čarek, J. 1966:* K rekonstrukci vývoje a rozlohy raně feudální Prahy, *Pražský sborník historický* 1, 10–43.
- Čiháková, J. 1999:* Malá Strana od pravěku do vrcholného středověku. In: P. Vlček (ed.) a kol., *Umělecké památky Prahy. Malá Strana*, Praha 1999, 11–27.
- Čiháková, J. 2007:* Pozůstatky komunikací v archeologických nálezech. In: Schubert, A. et al., *Péče o památkově významné venkovní komunikace. Odborná a metodická publikace NPÚ*, ú. p. 33, Praha, 64–73.
- Čiháková, J. 2008a:* Starobylá komunikace pod domem Malostranské náměstí čp. 2/III. *Archeologický výzkum NPÚ Praha č. 28/00. Edice Archeologické prameny k dějinám Prahy, svazek 1*, Praha, (e-book).
- Čiháková, J. 2008b:* Dřevěné vozovky z 10. století pod domem Malostranské náměstí čp. 271/III. *Archeologický výzkum NPÚ Praha č. 6/01. Edice Archeologické prameny k dějinám Prahy, svazek 2*, Praha, (e-book).
- Čiháková, J. 2008c:* Raně středověké obytné domy v Josefské čp. 626/III. *Archeologický výzkum NPÚ Praha č. 33/99 na Malé Straně. Edice Archeologické prameny k dějinám Prahy, svazek 4*, Praha, (e-book).
- Čiháková, J. 2009:* Opevnění Malé Strany od 9. do 13. století, *Staletá Praha* 25, 2–30.

- Čiháková-Draganová, J. 1984: Praha 1-Malá Strana, Josefská ul., Pražský sborník historický 17, 142–143.
- Čiháková, J. – Havrda, J. 2008: Malá Strana v raném středověku. Stav výzkumu a rekapitulace poznání, Archeologické rozhledy 60, 187–228.
- Čiháková, J. – Müller, M. 2008: Dřevěná cesta přes mokřinu v jihozápadním rohu Malostranského náměstí. Vyhodnocení archeologických výzkumů. Edice Archeologické prameny k dějinám Prahy, svazek 3, Praha, (e-book).
- Čiháková, J. – Zavřel, J. 1997: Ibrahímův text a archeologické poznání Malé Strany, Archeologica Pragensia 13, 93-103.
- Čiháková, J. – Dragoun, Z. – Podliska, J. 2000: Pražská sídelní aglomerace v 10. a 11. století. In: Přemyslovský stát kolem roku 1000. Na paměť knížete Boleslava II. († 7. února 999), Praha, 127–146.
- Dragoun, Z. 1981: Záchranný výzkum při rekonstrukci na Starém Městě pražském I, Archaeologica Pragensia 2, 193–231.
- Dragoun, Z. 1988b: Praha 1-Staré Město, Perlová ulice, Uhelný trh, Pražský sborník historický 21, 191.
- Dragoun, Z. 1988c: Praha 1-Staré Město, Uhelný trh, Pražský sborník historický 21, 194.
- Dragoun, Z. 1995: Praha 1-Staré Město, Maiselova ul., před čp. 250/V, Pražský sborník historický 28, 238.
- Dragoun, Z. 1996: Pravěké a raně středověké osídlení Starého Města. In: Pavel Vlček, ed.: Umělecké památky Prahy. Staré Město, Josefov, Praha, 11–16.
- Dragoun, Z. 2009: Praha 1–Josefov, Kaprova ulice čp. 14/V, Pražský sborník historický 37, 447-448.
- Dragoun, Z. – Rakušan, D. 2006: Praha 1-Staré Město, Michalská ulice čp. 436/I, Pražský sborník historický 34, 347–349.
- Ekert, F. 1883: Posvátná místa král. hl. města Prahy, svazek I., Praha.
- Ekert, F. 1884: Posvátná místa král. hl. města Prahy, svazek II., Praha.
- Fiala, Z. 1966: O pražském názvosloví a jeho významu ve vyprávěcích i diplomatických pramenech 12. a 13. století až do založení Starého města pražského. In: Z českých dějin. Sborník prací in memoriam prof. dr. Václava Husy, Praha, 35–62.
- Fridrichová, M. – Fridrich, J. – Havel, J. – Kovářík, J. 1995: Praha v pravěku, Praha.
- Frolík, J. 2000: Pražský hrad v raném středověku. In: Přemyslovský stát kolem roku 1000. Na paměť knížete Boleslava II. († 7. února 999), Praha, 101–120.
- Frolík, J. – Smetánka, Z. 1997: Archeologie na Pražském hradě, Praha – Litomyšl.
- Havrda, J. 2000b: Praha 1-Staré Město, Uhelný trh, Pražský sborník historický 31, 373.
- Havrda, J. 2000c: Archeologický výzkum na Uhelném trhu na Starém Městě pražském, Archaeologica Pragensia 15, 117–139.
- Havrda, J. 2011: Praha 1-Staré Město, Platněřská ulice ppč. 1104, Pražský sborník historický 39, 435.
- Havrda, J. – Dragoun, Z. 1998: Praha 1-Staré Město, Linhartská ulice, Mariánské náměstí, Platněřská ulice, ulice U Radnice – kolektory Nová radnice, Pražský sborník historický 30, 272–274.

- Havrda, J. – Podliska, J. – Zavřel, J. 2001: Surovinové zdroje, výroba a zpracování železa v raně středověké Praze (historie, současný stav a další perspektivy bádání) – Sources of raw materials, the production and working if iron in Early Medieval Prague (the history, present state and future perspectives of research), Archeologické rozhledy 53, 91–118.*
- Havrda, J. – Tryml, M. 2009: Středověké dlažby na Starém Městě pražském, Staletá Praha 25, 41–52.*
- Havrda, J. – Zavřel, J 2008: Pozůstatky raně středověkého metalurgického pracoviště v areálu Klementina na Starém Městě pražském, Archaeologica Pragensia 19, 333–357.*
- Hrdlička, L. 1982: Využití výkopů pro inženýrské sítě jako pramen poznání původního reliéfu a jeho proměn v historickém jádru města, Archeologické rozhledy 34, 599–621.*
- Hrdlička, L. 1984a: Nástin vývoje reliéfu historického jádra Prahy ve středověku, Archaeologica Pragensia 5, 197–209.*
- Hrdlička, L. 1984c: Praha 1-Staré Město, Týnský dvůr, čp. 641/I, Pražský sborník historický 17, 159–161.*
- Hrdlička, L. 1996: K procesu osídlování staroměstských teras. Výzkum v čp. 432/I, Archaeologica Pragensia 12, 163–183.*
- Hrdlička, L. 2000: Centrum raně středověké Prahy, Wratislavia Antiqua 2. Centrum średniowiecznego miasta. Wrocław a Europa środkowa, Wrocław 191-214.*
- Hrdlička, L. 2001: Jak se měnila a rostla středověká Praha. In: J. Kovanda et al., Neživá příroda Prahy a jejího okolí, Praha, 201-212.*
- Hrdlička, L. 2005a: Praha, podrobná mapa archeologických dokumentačních bodů na území pražské památkové rezervace, Praha.*
- Hrdlička, L. 2005b: Týnský dvůr a středověká Praha. Archeologický výzkum 1976–1986, Praha.*
- Huml, V. 1988: Praha 1-Staré Město, Ovocný trh, Pražský sborník historický 21, 190–191.*
- Huml, V. 1990: Praha 1-Staré Město, Ovocný trh, Pražský sborník historický 22, 177–178.*
- Janáček, J. 1983: Malé dějiny Prahy, Praha.*
- Ječný, H. – Čiháková, J. – Kršáková, S. – Olmerová, H. – Stehlíková, D. – Špaček, L. – Tryml, M. 1984: Praha v raném středověku. Jeden ze současných pohledů na vývoj přemyslovského města, Archaeologica Pragensia 5, 211–288.*
- Klápště, J. 2005: Proměna českých zemí ve středověku, Praha.*
- Klementová, J. – Starec, P. 2006: Praha 1-Staré Město, Rytířská ulice ppč. 1079 (před čp. 403/1), Pražský sborník historický 34,349–351.*
- Kosmas 2011: Kronika Čechů, Praha.*
- Košacký, M. – Jásek, J. – Palas, J. 2002: Praha. In: D. Broncová (ed.), Historie kanalizací – dějiny odvádění a čištění odpadních vod v českých zemích, Praha, 19–34.*
- Kotyza, O. 2008: Nejstarší pražský most přes Vltavu a raně středověké mostní stavby ve střední Evropě. The most ancient bridge over the Vltava river and medieval bridge buildings in central Europe, Studia mediaevalia pragensia 8, 219–276.*

- Králík, O. (ed.) 1969: Nejstarší legendy přemyslovských Čech, Praha.*
- Křišťan 1921: Život a umučení svatého Václava a báby jeho svaté Ludmily, Praha.*
- Kupka, V. 2008: Pražská opevnění, Praha.*
- Líbal, D. 1983: Praha románská. Architektura. In: Praha středověká, Praha.*
- Líbal, D. – Muk, J. 1996: Staré Město pražské. Architektonický a urbanistický vývoj, Praha.*
- Líbal, D. – Píša, V. 1958: Příspěvek k půdorysnému vývoje historického jádra Prahy v období raného feudalismu. Ochrana památek 2. Sborník Klubu za starou Prahu na rok 1958, 19–25.*
- Lochmann, Z. 1993: Praha 1-Staré Město a Josefov, Rytířská ulice, Pražský sborník historický 26, 206.*
- Lorenc, V. 1959: Nové Město pražské, Ochrana památek. Sborník Klubu za starou Prahu na rok 1959, 9–34.*
- Lorenc, V. – Volavková, H. 1954: Pinkasova škola. Památník minulosti a našich dnů, Praha.*
- Matiášek, J. 2009: První etapa záchranného archeologického výzkumu při rekonstrukci Jiřské ul. na Pražském hradě. In: K. Sklenář (ed.), Archeologické výzkumy v Čechách 2008. Sborník referátů z informačního kolokvia – Archäologische Ausgrabungen in Böhmen 2008. Referate aus dem Informationskolloquium, Supplément 75, Praha, 46.*
- Mencl, V. 1948: Praha předrománská a románská. In: Chaloupecký, V. – Květ, J. – Mencl, V.: Praha románská. Praha, stavební a umělecký vývoj města (Osmera knih o Praze díl druhý), Praha, 43–125.*
- Píša, V. 1957: Stará technika v Husově třídě na Starém Městě pražském, Ochrana památek. Sborník Klubu za starou Prahu na rok 1957, 58–59.*
- Píša, V. 1958b: Stará tvář pražské půdy (Nové poznatky o ztvárnění povrchu země, zachovaném v půdorysu historického jádra Prahy), Ochrana památek 2. Sborník Klubu za starou Prahu na rok 1958, 25–31.*
- Píša, V. 1961: Jak rostla Praha. Nová poznání nejstaršího vývoje sídliště, Kniha o Praze 1961, 49–63.*
- Podliska, J. 2004: Praha 1-Staré Město, Platněřská ulice, Pražský sborník historický 33, 372–373.*
- Starec, P. 2011: Praha 1-Staré Město, Rytířská ppč. 1079, Pražský sborník historický 39, 436 – 437.*
- Šírová, M. 1977a: Praha 1-Staré Město, křižovatka Kaprovy a Valentinské ulice. NZ o záchranném archeologickém výzkumu v r. 1975. Praha 1977. Uloženo AÚ Praha č.j. 8097/78.*
- Šírová, M. 1977b: Předběžná zpráva o archeologickém výzkumu v Praze 1, Kaprova ul., trasa metra, staveniště stanice Staroměstská. In: Středověká archeologie a studium počátků měst, Praha, 216–219.*
- Šírová, M. 1978: Praha 1-Staré Město, Pražský sborník historický 11, 200–201.*

- Štumpa, B. – Schubert, A. 2007: Venkovní komunikace s prašným povrchem. In: Schubert, A. a kol., Péče o památkově významné venkovní komunikace. Odborná a metodická publikace NPÚ, ú. p. 33, Praha, 156–161.*
- Tomek, W. W. 1855: Dějepis města Prahy I., Praha.*
- Tryml, M. 1998: Předlokační osídlení Nového Města a Vyšehradu z pohledu archeologa. In: Růžena Baťková, ed.: Umělecké památky Prahy. Nové Město, Vyšehrad, Vinohrady (Praha 1), Praha, 11–15.*
- Třeštík, D. 1997: Počátky Přemyslovců. Vstup Čechů do dějin (530 – 935), Praha.*
- Veselý, Z. 2003: Dějiny českého státu v dokumentech, Praha.*
- Vlk, J. 1997: Staré Město a Malá Strana (1230–1278). In: Státníková, P. – Vlk, J. – Čornej, P. – Kučera, J. P. – Mikulec, J. – Bělina, P., Dějiny Prahy I. Od nejstarších dob do sloučení pražských měst (1784), Praha – Litomyšl, 90–112.*
- Volavková, H. 1959a: Stará pražská tržiště, Kniha o Praze 1959, 15–26.*
- Volavková, H. 1959b: Židovské město pražské, Praha.*
- Zachová, H. 2007: Venkovní kamenné dlažby. In: Schubert, A. et al.: Péče o památkově významné venkovní komunikace. Odborná a metodická publikace NPÚ, ú. p. 33, Praha, 74–134.*
- Záruba, Q. – Pašek, J. 1960: Vývoj reliéfu území vnitřní Prahy, Ochrana památek, Sborník Klubu za starou Prahu na rok 1960, 47–51.*

Internetové zdroje:

- <http://www.bylotojinak.cz/nove-poznatky/prvni-prazsky-most-nevedl-pres-vltavu> (25.11.2011)
- http://technet.idnes.cz/v-ledove-vltave-se-foti-nejlepe-podivejte-se-na-prvni-fotografie-juditina-mostu-g0n-/tec-reportaze.aspx?c=A100129_173955_tec-reportaze_kuz (11.3.2012)

Summary

This work deals with development of the communication network of the Old Town in Prague.

First I describe the geological situation of the Old Town and the emergence of Prague since the foundation of the Prague Castle in the 9th century. Gradually a settlement developed around the castle and then the Vltava River right bank was colonized.

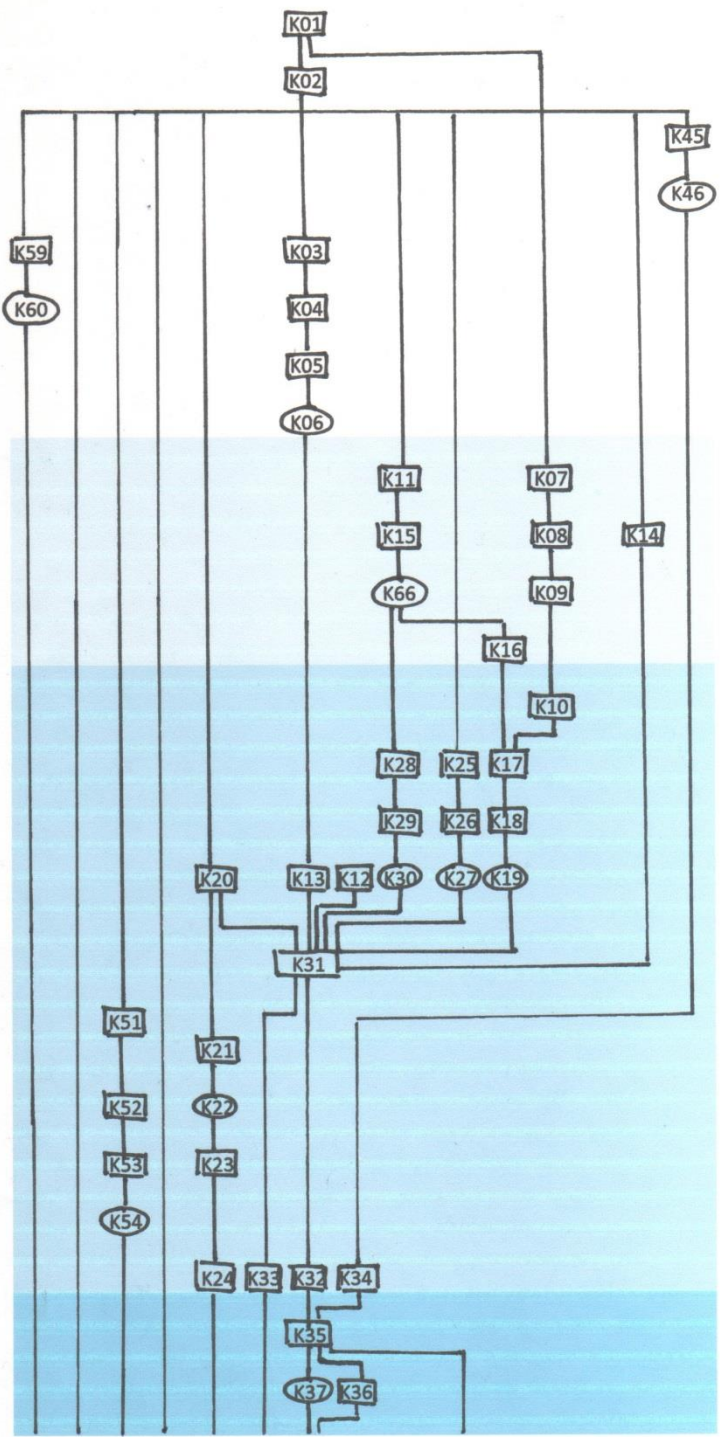
Scientists were interested in the development of the communication network in the mid-19th century already. They studied old maps and plans and based on these they were designing travel routes.

An important way was the Long Street, leading from the east and ending at the Old Town Square. It continued in the other direction through Kaprova Street to the ford or the bridge. The Celetná Street also led to the Old Town Square from the east.

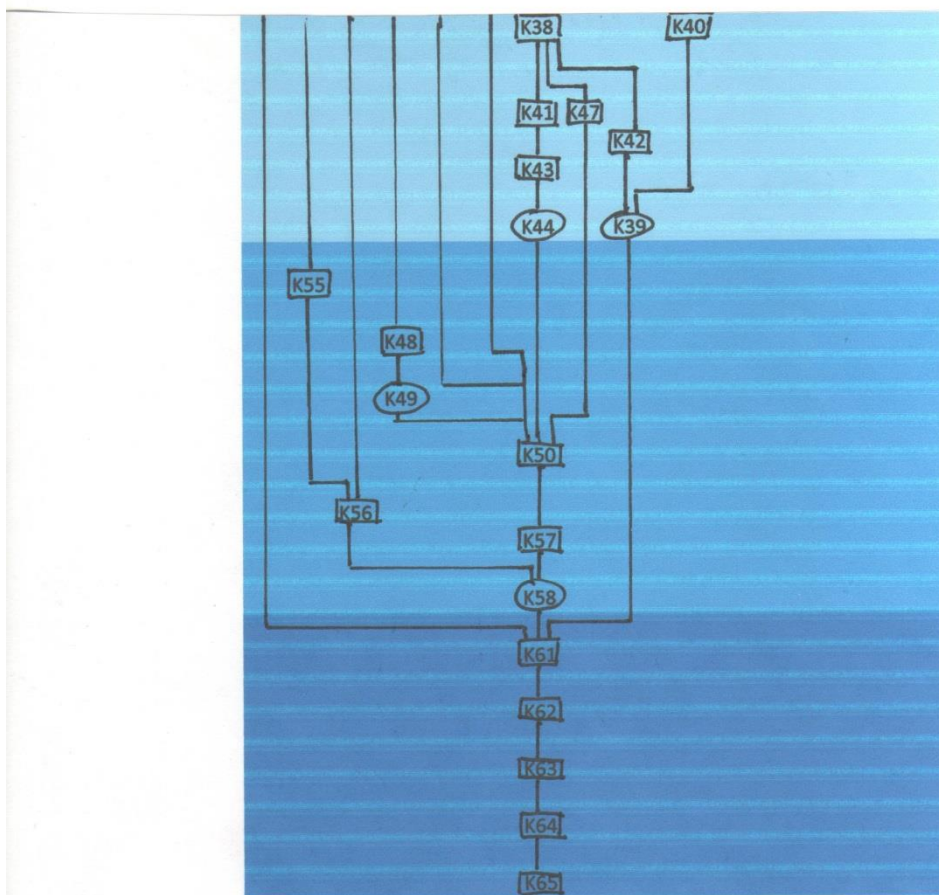
Another very important road was the so-called Vyšehrad Way, connecting the bridge with Vyšehrad Castle. It led probably through Karolina Světlá Street.

In the 30ies of the 13th century, St. Gall's Town was founded and walls were built around the Old Town. This influenced the network of streets inside the city in a significant way.

In the last chapter I describe the types of paths which were found during archaeological research.



Obr. 1a Harrisův diagram archeologického výzkumu v Kaprově ulici

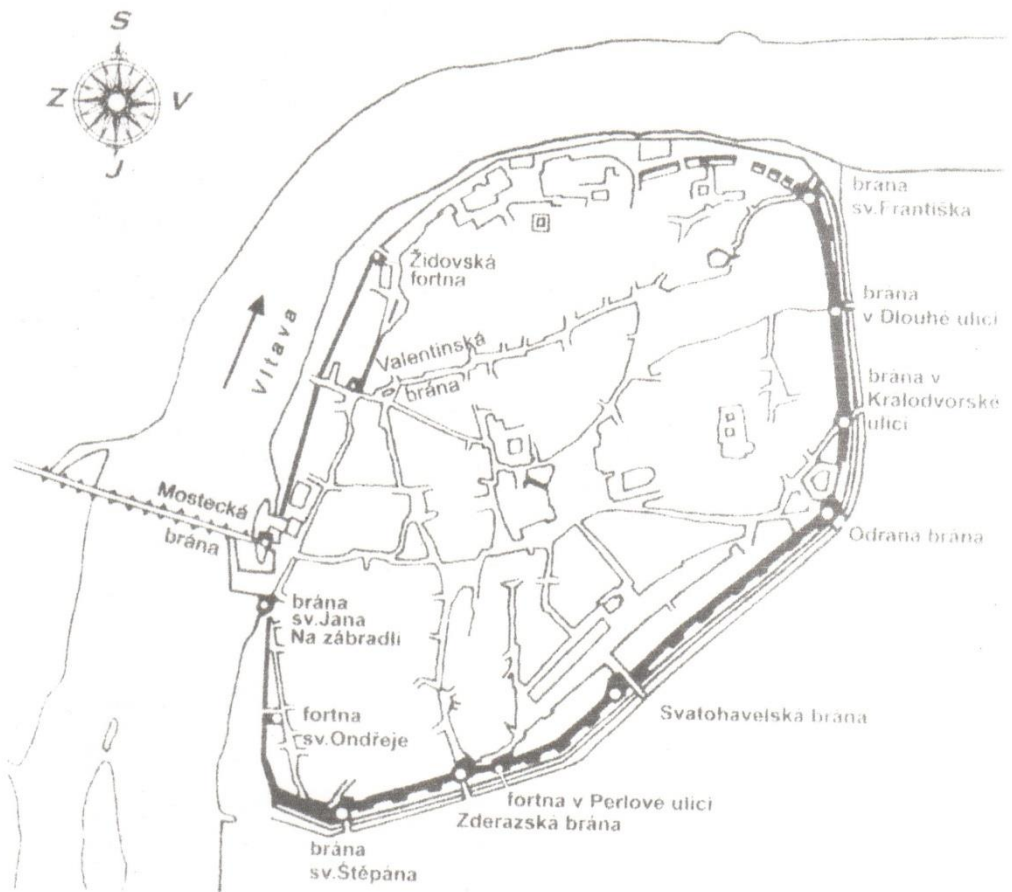


- recentní vrstvy
- písčité vrstvy
- antropogenní vrstvy mladší než komunikace
- horizont komunikace
- antropogenní vrstvy starší než komunikace
- podložní písky

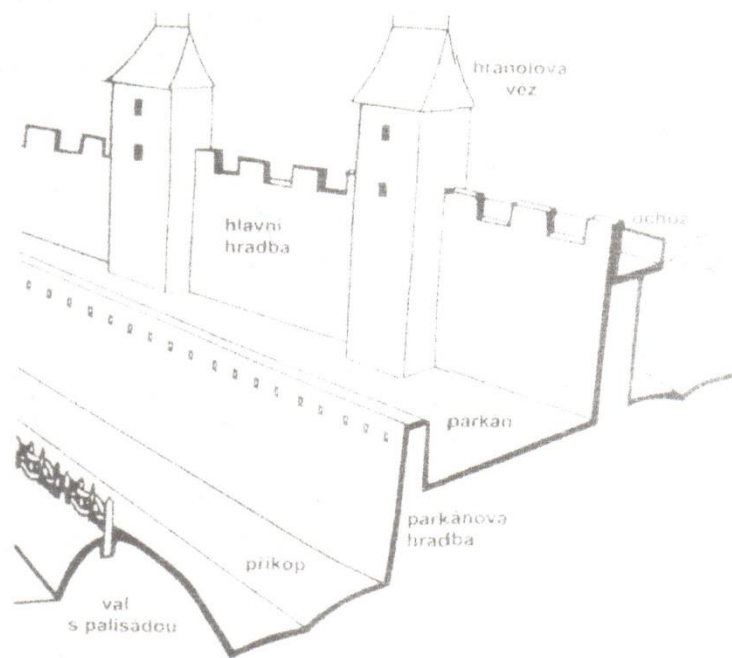
Obr. 1b Harrisův diagram archeologického výzkumu v Kaprově ulici



Obr. 2 riēni' terasy
(mapa převzata z Libal 1996)



Obr. 3 opěrnění Starého Města pražského
(převzato z Kupka 2008)



Obr. 4 schéma gotického opevnění Starého Města pražského
(převzato z Kupka 2008)



Obr. 5 raně středověký rozsah Ungeltu
(mapa převzata z Libal 1996)



Obr.6 ulice Dlouhá, Cetná a Kaprova ústíci
do Staroměstského náměstí
(mapa převzata z Libal 1996)



Obr. 7 komunikace od Týna k mostu podle
Libal - Piša 1958
(mapa převzata z: Libal 1996)



obr. 8 dolní a horní vyéhradská cesta podle Čarka
(mapový podklad: NPU úOP HMP)