

Vojenské aspekty v historickém vývoji pražského komunikačního systému

Komunikační a obranný systém Prahy se začal vyvíjet již před více než tisíciletím. Nedlouho po příchodu Slovanů do Čech vystoupily do popředí dva činitelé, které vedly ke vzniku Prahy jako hospodářského, politického, vojenského i kulturního centra celé země, v některých obdobích dokonce daleko širšího významu. Bylo to především sjednocování českých Slovanů a vytváření jednotného českého státu i s jeho centrem – Prahou, vyznačující se příznivou polohou, výhodnými přechody přes Vltavu a několika dobře hajitelnými opěrnými body. V místech dávného intenzivního osídlení na území dnešní Prahy se přitom vytvořila rozsáhlá výrobně sídlištní aglomerace, a to při několika zdejších brodech. Ty byly chráněny dvěma opevněnými opěrnými body – Vyšehradem a Pražským hradem, od svého vzniku někdy koncem 9. století hlavním sídlem Českých přemyslovských knížat.¹ Právě v té době také nebývale vzrostl význam zdejších brodů přes Vltavu.² Zánik Velkomoravské říše a usazení výbojných uherských kmenů ve středním Podunají vedlo na přelomu 9. a 10. století k přesunutí staré mezinárodní obchodní cesty z jihozápadní a západní Evropy na východ, a to od Dunaje v Řezně Všerubským průsmykem do Čech a přes Prahu, Náchod a Krakov dále za Karpaty.³

Tím se v pražské kotlině vytvořilo a rychle rostlo i hlavní středisko vznikajícího českého raně feudálního státu – Praha. Přitom se již od samých počátků projevoval její mimořádně velký strategický význam, spojený s četnými boji a bitvami různého rozsahu a významu, ať již na jejím území, v blízkém okolí, či na vzdálených přístupech. Svou velmi výhodnou polohou ve středu české kotliny na průsečíku několika důležitých mezinárodních, vnitrozemských i místních cest se Praha brzy stala hospodářským střediskem země i politickým centrem vznikajícího českého státu. Tento význam si zachovala v důsledku úspěšného rozvoje i po návratu staré mezinárodní obchodní cesty ze západu na východ v 11. století nazpět do Podunají.⁴

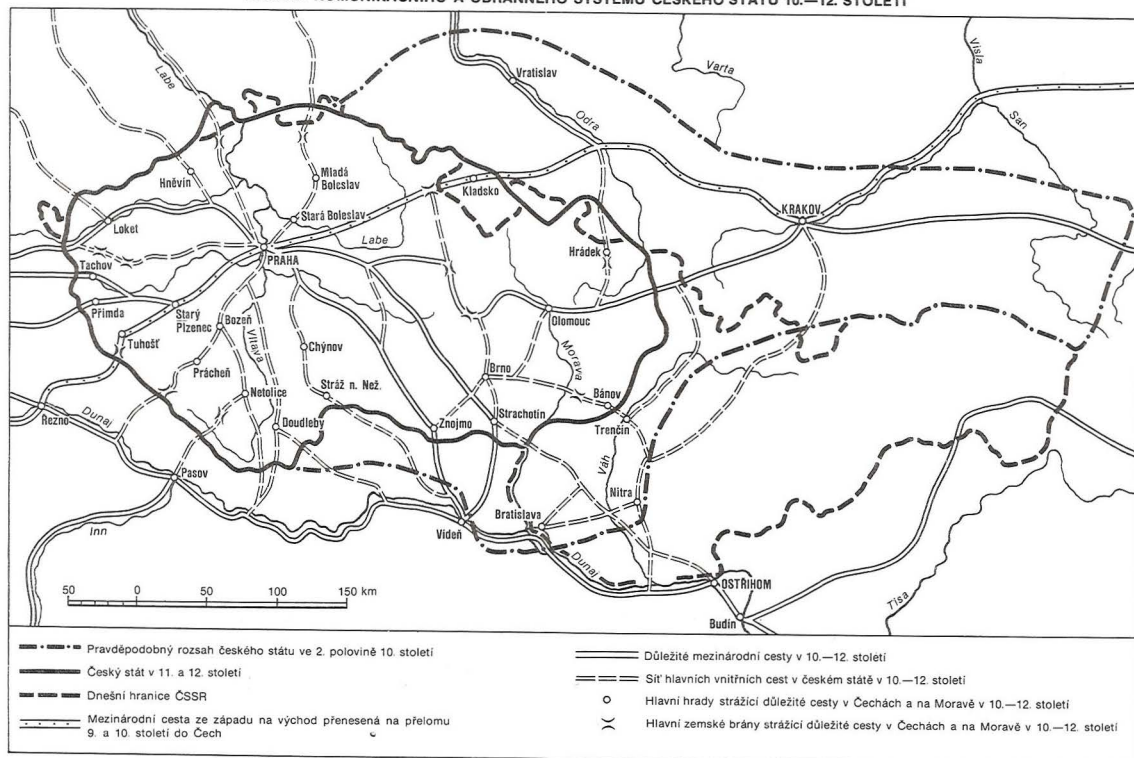
Nedávno založené a výhodně umístěné hradčanské hradiště, z něhož se brzy vyvinulo hlavní sídlo českých přemyslovských knížat – Pražský hrad, chránilo brody, jimiž přecházelo několik dálkových i místních cest dolní tok Vltavy, a to ve směru západ – východ i sever – jih. Navíc spolehlivě ovládalo celý okolní prostor včetně hospodářských center, která se postupně vyvíjela v jeho podhradí i na protilehlém břehu Vltavy. Současně Pražský hrad

dobře chránil přilehlá území na východ, jihovýchod i jih, kam se rovněž šířila moc Přemyslovců. K upevnění svého postavení a k vojenskému střežení cest vedoucích na jih a jihovýchod na pravém břehu Vltavy bylo obnoveno strážní hradiště na Vyšehradě, postupně přeměněné podobně jako Pražský hrad na druhou odolnou raně feudální pevnost. Vyšehrad se také nejednou stal soupeřem Pražského hradu,⁵ který si však pro svou výhodnější strategickou polohu trvale udržoval přednost.

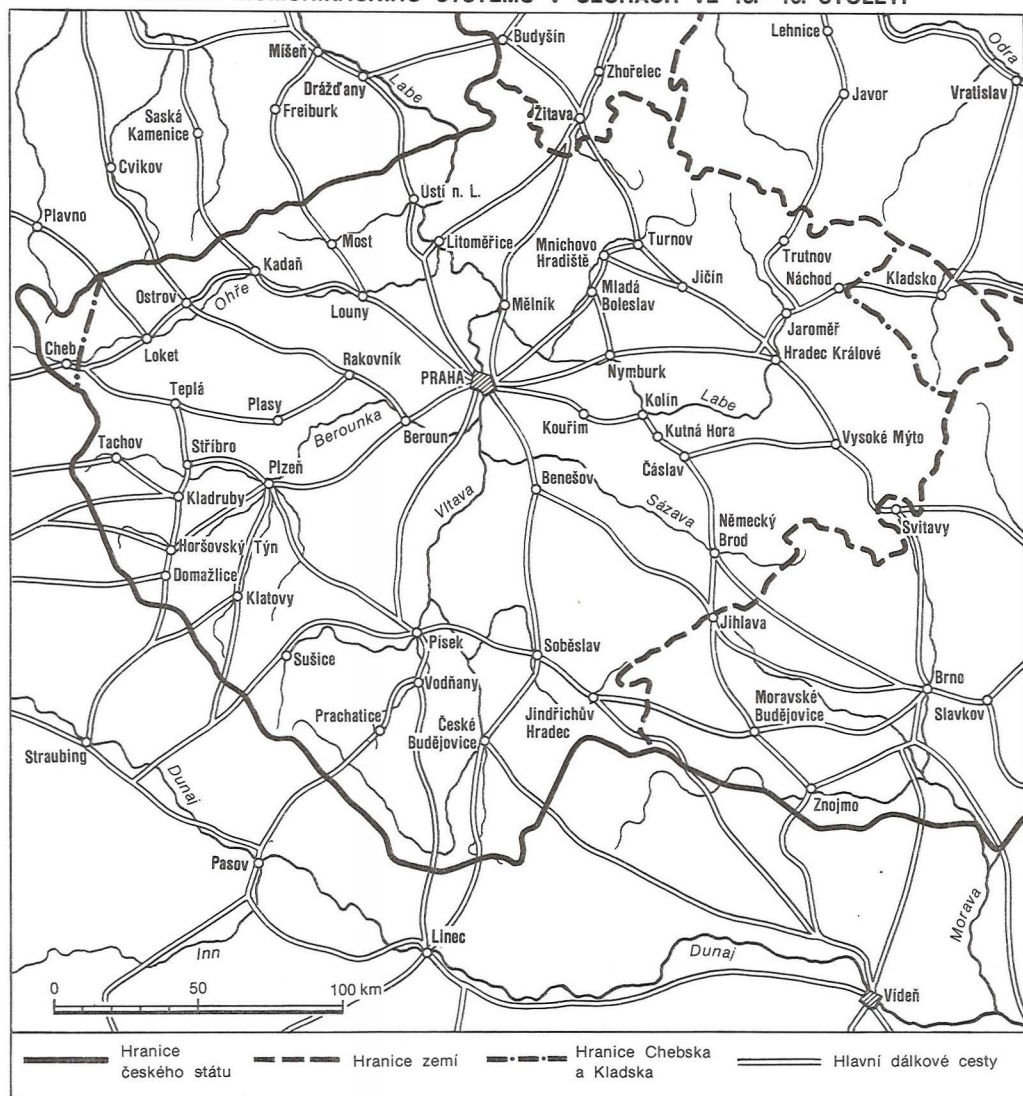
V historickém centru Prahy existovalo od pradávna několik dobrých brodů přes Vltavu,⁶ které bylo nutno střežit. Nejdůležitější byl brod přímo pod Pražským hradem – klárovský – a nedaleko odtud, v blízkosti Karlova mostu, brod staroměstský. Poněkud dále po proudu v prostoru Hlávkova a železničního mostu se nacházel velmi výhodný brod štvanický, který však byl příliš vzdálen od hlavních pražských tržišť a postrádal ochranu obou pražských hradů. Dobré brody byly i u Libeňského mostu a ještě dále v místech mostu Barikádníků, oba ale mimo areál vznikající Prahy.

Bezprostředně pod Vyšehradem žádný vhodný brod nebyl. Pomineme-li ne příliš schůdná místa v prostoru mostu 1. máje a Jiráskova mostu, existovaly mezi oběma pražskými hrady a pod jejich spolehlivou ochranou dva dobré brody, klárovský a staroměstský. Oba byly blíže Pražskému hradu, což vedlo k jeho trvalé převaze nad Vyšehradem.

ZÁKLAD KOMUNIKAČNÍHO A OBRANNÉHO SYSTÉMU ČESKÉHO STÁTU 10.—12. STOLETÍ



ZÁKLAD KOMUNIKAČNÍHO SYSTÉMU V ČECHÁCH VE 13.–16. STOLETÍ



Již od nejstarších dob vznikala a postupně se krystalizovala i komunikační síť vyrůstající Prahy, která se stala na přelomu 1. a 2. tisíciletí významnou křižovatkou několika vnitrozemských i mezinárodních cest.⁷ Z nich byly nejdůležitější cesty vedoucí od západu k východu, z Řezna přes Všerubský průsmyk a z Norimberka podél Přimdy, které se u Starého Plzeňce spojovaly a vedly pak společně přes Zdice, Řepy a Pohořelec pod jižním úpatím Pražského hradu ke klároenskému mostu. Zde ústila také „stará královská stezka“ vedoucí sem z dolního Porýní přes Cheb, Louny a Slaný. Směřovaly sem i značně frekventované zahraniční spoje z Horních Rakous, ze sousedních Bavor a z Krušnohoří, i na

ně navazující vnitrozemské cesty z jižních, jihozápadních, západních a severozápadních Čech. Protože tyto cesty, zejména mezinárodní, pokračovaly dále na sever, severovýchod, východ a jihovýchod, nabývaly na významu, i když značně nerovnoměrně, všechny pražské brody. Prvořadý význam si nadále zachovával brod klárovský, k němuž vedla většina uvedených cest, spolehlivě chráněný Pražským hradem.

Vojenský význam uvedených cest, mezinárodních i vnitrozemských, směřujících ze všech stran k Praze, byl mimořádně velký. Byla na nich či v jejich blízkosti svedena většina bitev známých z nejstarší i pozdější historie. O osudu Prahy se často rozhodovalo nikoliv jen boji na území dnešního města, jako tomu bylo v počátcích její historie, například roku 1041 při obléhání Prahy císařem Jindřichem III. nebo za tzv. bitvy Na bojišti mezi českým knížetem Soběslavem II. a jeho domácími i zahraničními odpůrci roku 1179 aj. Většina válečných střetnutí se již za upevňování českého státu odehrávala právě naopak mimo území Prahy, jako tomu bylo například za války českého knížete Boleslava I. proti císaři Otovi I. ve třicátých a čtyřicátých letech 10. století, ve válce knížete Břetislava proti císaři Jindřichovi II. roku 1040, za obrany Čech knížetem Soběslavem I. proti vpádu vojska císaře Lothara roku 1126 aj.⁸

Proto v souladu s vytvářením, rozšiřováním a upevňováním českého státu byl vždy kladen důraz na střežení dálkových cest, na rychlé spojení s Prahou i na její obranu, která začínala již v pohraničním hvozdu, stupňovala se do nitra země a vrcholila ve městě a jeho okolí. Proto také čeští panovníci vždy dbali na budování různých pohraničních a vnitrozemských pevností se stálými nebo dočasnými vojenskými posádkami, jako byly zemské brány, knížecí a později královské hrady, tvrze, týny i jiná opevněná místa jako byly kláštery a později ohrazená města ap. Neustálý dozor nad cestami a rychlé spojení s Prahou bylo úkolem různých vojenských stráží, strážnic, výhledů, pohledů atd., jak o tom dodnes svědčí četná místní jména. V případě nebezpečí se cesty přehrazovaly různými překážkami, jako byly záseky, přesečky, závaly aj.; a byly chráněny jak stálými posádkami, tak i narychlo vysunovanými nevelkými oddíly, či v mnoha případech i početnějšími vojsky.

Současně s růstem významu Prahy se soustřeďovalo stále více domácích lidí (převážně řemeslníků) i cizinců (hlavně kupců), na levém i pravém vltavském břehu v místech pozdější Malé Strany a Starého Města i v několika menších osadách v jejich okolí. Tak se do přelomu 1. a 2. tisíciletí vytvořilo jádro Prahy, a to s neintenzivnějším zalidněním v místech dnešního Starého Města, kde vzniklo poblíž pozdějšího Ungeltu rozsáhlé tržiště. To bylo jistě opevněno a chráněno různými odolnými pevnostními zařízeními, a to nejen Pražským hradem, ale snad také dalšími vojenskými objekty na pravé straně Vltavy bezprostředně u tržiště, nejspíše primitivními hradbami, původně asi dřevěnými či hliněnými, s příslušným počtem jednoduchých věží a bran. Pražské ústřední tržiště i se svou pevnostní ochranou bylo v té době již proslulé.⁹

Síť cest, tvořící základ komunikačního systému historické Prahy v celém jejím dosavadním vývoji, byla určena několika rozhodujícími prvky hospodářského a vojenského rázu, a to



hlavním staroměstským tržištěm a dalšími tržišti, zejména malostranským, několika menšími osadami v blízkosti hlavních tržišť po obou stranách řeky, Pražským hradem, Vyšehradem a vltavskými brody, především klárovským a staroměstským. Tyto prvky ovlivnily také celou vnitřní komunikační síť historické Prahy, která vznikla v té době a která je dodnes patrná, jak dokládají i letecké snímky.

Pro celkový další rozvoj Prahy byla velmi důležitá stavba mostu, který spojil jednotlivé části vznikajícího města na obou stranách řeky. Byl nejprve dřevěný a překlenul řeku v místech klárovského brodu již začátkem 12. století, ne-li ještě dříve.¹⁰ Již ve třetí čtvrtině 12. století byl nahrazen románským kamenným mostem, zvaným Juditin, který byl dán do provozu roku 1172¹¹, a to na místě staroměstského brodu, kudy vedla nejkratší cesta mezi hlavními pražskými tržišti na protilehlých stranách řeky. Důsledkem tohoto výrazně zlepšeného styku mezi oběma vltavskými břehy bylo posunutí hlavního tahu přes řeku z dřívějšího klárovského brodu poněkud jižněji. To poněkud oslabilo možnost ochrany nového mostu z Pražského hradu a bylo nutno řešit ji novým způsobem. Na obou stranách Juditina mostu byly proto vybudovány pevné brány, na staroměstské straně jedna průjezdní věž a na malostranské dvouvěžový průjezd.¹² Jedna z těchto věží, později goticky přestavěných, se dodnes zachovala jako jižní věž malostranského opevnění Karlova mostu.

Nastíněný ráz zachovával pražský komunikační systém zhruba do první třetiny 13. století. Pro jeho další rozvoj byl z vojenského hlediska důležitý vznik městského opevnění s dobře strážnými i hájenými branami a postupné rozšiřování města jakožto významné středověké pevnosti. K tomu došlo v období vrcholného středověku, ve 13. a 14. století, kdy se Praha stala nejen centrem bohatého a rozsáhlého českého státu, ale za Karla IV. dokonce dočasně císařovým sídlem a hlavním politickým střediskem Svaté říše římské.

Přeměna Prahy z raně feudální výrobní sídlištní aglomerace ve velké a bohaté středověké opevněné město s odpovídajícím komunikačním systémem se výrazně vystupňovala za Václava I., který jí udělil, vlastně jen Starému Městu, ve třicátých letech 13. století městská práva, mezi něž patřilo zejména právo vlastní obrany spojené s právem zřídit k tomuto účelu po svém obvodu opevnění. Nejstarší pražské opevnění¹³ vybudované pravděpodobně v letech 1235–1253 v románském slohu po obvodu Starého Města, k němuž byla záhy přičleněna i tzv. Havelská čtvrť, tvořila vysoká a pevná kamenná zeď s četnými věžemi a vodou zaplavovaný příkop na vnější straně. Bylo v něm osm velkých bran a několik menších branek (forten), spolehlivě zajišťujících vstup do města. Městské zdi, obranné věže a zejména brány byly stráženy strážemi a hlídkami, které byly neustále ve zbraní. Jednotlivými branami, k nimž směřovaly podél starých cest v předchozím období postupně vzniklé ulice, bylo město spojeno se severem, severovýchodem, východem, jihovýchodem a jihem země. Spojení na západ, přes Vltavu, vedlo přes kamenný Juditin most, popřípadě i přes klárovský brod.

Zanedlouho po opevnění Starého Města pražského vzniklo a bylo podobně opevněno i další pražské město, ležící přímo pod Pražským hradem na levém vltavském břehu, dnešní Malá Strana.¹⁴ Městská práva mu udělil roku 1257 král Přemysl II. V jeho románských



hradbách byly čtyři neustále střežené brány, jimiž procházely cesty z ústředního malostranského náměstí. Již existující vnitřní komunikační systém směřující do všech světových stran byl přitom zachován.

O bouřlivém rozvoji Prahy v té době svědčí, že zanedlouho nato, kolem roku 1320, založil Hynek Berka z Dubé, nejvyšší purkrabí Pražského hradu, její další součást – Hradčany.¹⁵ Ty ovšem byly na rozdíl od obou dřívějších pražských měst jen městem poddanským, tj. menším a s omezenějšími právy. Vojensky významnou zvláštností Hradčan však bylo, že společně s Pražským hradem, k jehož západní hradbě se přimykaly, tvořily nejen správně, ale obranně rozsáhlý a nedílný pevnostní celek. Přes Hradčany také probíhaly hlavní komunikace z Hradu na západ, severozápad i jihozápad.

Rozvoj středověké Prahy s vnitřním i vnějším komunikačním systémem vyvrcholil ve druhé polovině 14. století. Již na počátku své vlády založil Karel IV. roku 1348 Nové Město pražské, které dobře opevnil v novém gotickém slohu, a v tomto moderním stavitelském duchu přestavěl také opevnění obou pražských hradů a vybudoval nové opevnění značně rozšířeného Menšího Města (Malé Strany).¹⁶ Z Prahy tak vzniklo nejen významné padesátitisícové středoevropské velkoměsto, ale současně i mohutná středověká gotická pevnost tvořená čtyřmi opevněnými městy a dvěma hrady, z nichž vždy dvě města a jeden hrad tvořily dílčí pevnostní celek na levém a na pravém břehu řeky. Jejich vzájemné spojení bylo udržováno, kromě přes staré brody, hlavně po nově zřízeném kamenném mostě, zvaném dnes Karlovým, s gotickými branami na obou koncích, postaveném zhruba v místech Juditina mostu, strženém roku 1342 povodní.

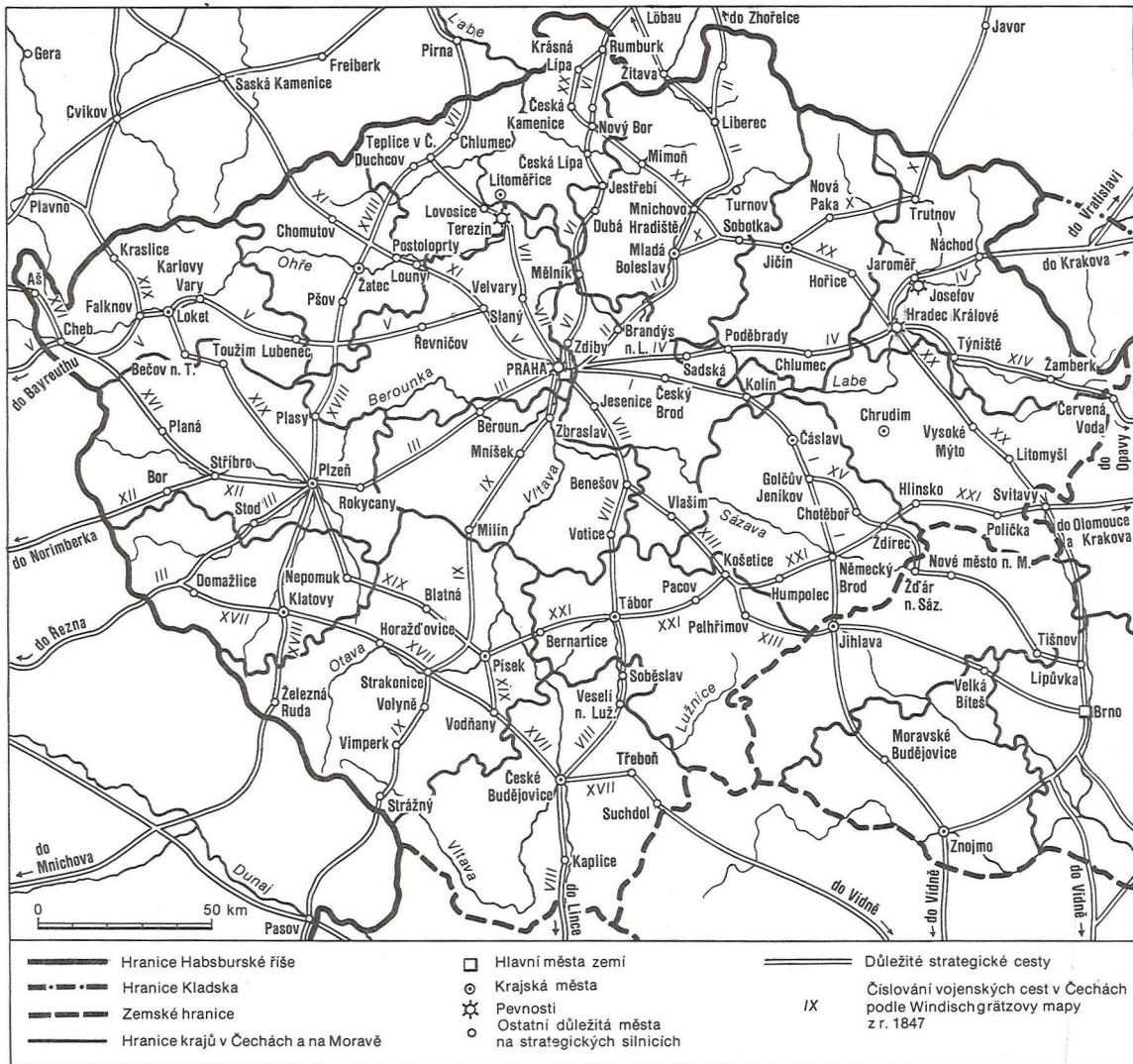
Spojení pražské městské aglomerace s okolím umožňovalo několik pevných bran, jejichž celkový počet se oproti minulosti snížil asi na polovinu. Snížení počtu bran výrazně zvýšilo obranyschopnost města. Na každé straně Vltavy byly od nynějška jen čtyři brány. Z nich vycházely dálkové komunikace z Prahy, v podstatě stejné jako v minulosti, na všechny světové strany.

Protože byla nadále zachovávána samostatnost jednotlivých součástí pražské městské a pevnostní aglomerace, tj. Starého a Nového Města, Malé Strany, Pražského hradu a Vyšehradu, byly mezi nimi i napříště udržovány městské hradby a ke vzájemnému styku docházelo staroměstskými branami. Tím byl také dán základ pro vnitřní novoměstský komunikační systém spojující provoz mezi staroměstskými a novoměstskými branami. To je dodnes velmi dobře patrné na některých novoměstských ulicích – viz letecké snímky.

Stav vnějšího komunikačního systému Prahy té doby, který se proti předchozímu období příliš nezměnil, ukazuje náčrt str. 147. Pro jeho rekonstrukci je mimořádně důležitá tzv. Klaudyánova mapa z roku 1518, nejstarší zachovaná podrobná místopisná mapa Čech.¹⁷

Karlův pevnostní a komunikační systém Prahy zůstal po tři století v podstatě stejný a začal se zásadně měnit až v souvislosti s celkovými rozsáhlými změnami v oblasti hospodářské, politické i vojenské, hlavně s masovým a účinnějším používáním palných zbraní, jímž nemohly odolat ani sebepevnější hradby středověkých měst. Bylo to až před polovinou 17. století, záhy po skončení třicetileté války. Tehdy se Praha začala měnit z původně románské a později gotické středověké pevnosti, tvořené několika samostatnými pevnostními celky

VOJENSKÉ SILNICE V ČECHÁCH V POLOVINĚ 19. STOLETÍ



s postupně vzniklou vnitřní komunikační sítí, v jednotnou mohutnou pevnost barokní. Současně v souladu s celkovými změnami ve střední Evropě výrazně upadla hospodářská, kulturní, politická i vojenská úloha Prahy. Do jisté míry se změnila na provinční město, hrající při vytváření a rozvíjení habsburského podunajského soustátí po vojenské stránce úlohu důležité pevnosti na strategických přístupech od severozápadu k Vídni, jež se stala hlavním městem vytvářející se říše.

Rozsah barokního města – pevnosti byl od poloviny 17. do poloviny 19. století zhruba zachován a nadále zahrnoval všechna čtyři pražská města i oba hrady. Zvenčí podél

dosavadních městských zdí byl vybudován rozsáhlý pás nových, neustále dobře střežených barokních hradeb, jejichž obranné vlastnosti byly založeny na zcela nových principech, neboť musely zajišťovat ochranu města proti vojskům vybaveným palnými zbraněmi. To se plně týkalo i nových barokních městských bran, které byly současně budovány zhruba v místech starých bran gotických, popřípadě byly částečně posunuty. Těchto barokních bran, jimiž z města vycházely na všechny strany tak jako dříve v podstatě stejné dálkové cesty, bylo celkem devět.¹⁸ Tři z nich byly na levém břehu Vltavy na Malé Straně, ty spojovaly město se západem, jihozápadem a severozápadem a čtyři na Novém Městě, jimiž procházely cesty na východ, severovýchod, sever, jihovýchod a jih. Další dvě brány byly na Vyšehradě a střežily výpadovou cestu z města na jih a jihozápad. Na všech devíti branách byly zřízeny strážnice pro nezbytný počet strážných, kteří zajišťovali jejich ochranu a střežili vstup do města.

Při přestavbě Prahy na barokní pevnost byl její vnitřní komunikační systém v podstatě zachován. Po administrativním spojení města do jednoho celku (roku 1784) bylo jen strženo zbytečné staroměstské opevnění a na jeho místě byly zřízeny široké třídy – dnes Revoluční, Na příkopě, ulice 28. října a Národní třída. Současně se již od přelomu 18. a 19. století uvažovalo o postavení dalšího mostu, jehož řetězová konstrukce překlenula Vltavu v místech dnešního mostu I. máje roku 1841¹⁹ a spolu s moderními třídami přispěla k přímému spojení Starého i Nového Města s Malou Stranou, komunikačně i vojensky velmi významnému.

Také vnější komunikační systém Prahy se téměř nezměnil. Jeho stručné vojenské vyhodnocení lze vyčíst z legendy k mapě Čech, kterou dal pořádit ve čtyřicátých letech 19. století tehdejší velící generál v Praze kníže Alfred Windischgrätz.²⁰ Z Prahy, stodvacetitisícového provinčního města, vycházelo celkem devět silnic vojenskostrategického významu:²¹ vídeňská (Novou branou přes Kolín a Jihlavu), liberecká (Poříčskou branou přes Brandýs nad Labem), bavorská (Strahovskou branou přes Beroun, Plzeň a Stod), kladská (Poříčskou branou přes Poděbrady, Jaroměř a Náchod), karlovarská (Strahovskou branou přes Slaný a Řevničov), rumburská (Poříčskou branou přes Zdiby, Líbeznice, Mělník, Dubou a Českou Lípou), teplická (Píseckou branou přes Tursko, Velvary, Doksany, Lovosice a Teplice v Č. do saské Pirny), linecká (Žitnou branou přes Benešov, Tábor, České Budějovice a Kaplice) a pasovská (Újezdskou branou přes Zbraslav, Mírotice a Strakonice). Na tyto cesty se ještě v různých místech napojovalo dalších sedm silnic značného vojenského významu, a to slezská (v Mladé Boleslavi), lipská (ve Slaném), norimberská (v Plzni), nová vídeňská (v Benešově), moravsko-haličská (u Hradce Králové), brněnská (v Golčově Jeníkově) a horská (ve Stříbře).²² Na strategicky důležitých místech při těchto cestách, například v Českých Budějovicích, Plzni, Terezíně, Litoměřicích, Josefově, Hradci Králové, Kutné Hoře, Jihlavě i jinde byly rozmístěny stálé vojenské posádky určené společně s pražskou pevnostní posádkou k obraně Čech proti útokům zvenčí i k udržení pořádku v zemi.

Značného rozvoje doznala pražská komunikační síť ve druhé polovině 19. století a v první polovině 20. století. Praha začala rychle růst a nabývat znovu na významu, mimo jiné i jako důležitý komunikační uzel mezinárodního vojenskostrategického významu. Soustřeďovaly se v něm kromě dosavadních silnic i nově budované železnice vojensky rovněž velmi důležité,

NÁSTIN VÝVOJE POVRCHOVÉHO KOMUNIKAČNÍHO SYSTÉMU V PRAZE KONCEM 20. STOLETÍ



protože umožňovaly rychlou a hromadnou přepravu vojsk na velké vzdálenosti a jejich zásobování. V Praze se postupně soustředilo jedenáct železničních tratí, z toho pět mezinárodních (na Plzeň, Ústí nad Labem, Hradec Králové, Kolín a Benešov), čtyři dálkové vnitrostátní (na Chomutov, Most, Turnov a přes Zdice na České Budějovice) a dvě místní (na Rudnou a Vrané nad Vltavou).

K rychlému růstu Prahy a jejích komunikací přispělo zrušení statutu města-pevnosti a stržení hradeb. Vývoj vyvrcholil při rozpadu Rakousko-Uherska, když byla Praha 28. října 1918 prohlášena hlavním městem nově vzniklé Československé republiky. Rychle se pak rozrůstala na moderní miliónové velkoměsto a znovu se stala i se svým rozsáhlým komunikačním systémem mimořádně významným vojenskostrategickým objektem.

Vnitřní silniční síť v Praze byla přitom rozšířena do četných předměstí, rozvíjejících se věncovitě kolem historického jádra, a to hlavně podél starých dálkových cest rychle se měnících v moderní ulice a silnice.²³ V souvislosti s tím bylo v Praze postaveno i několik dalších mostů. V roce 1938 jich bylo celkem 10 a kromě Trojského a Libeňského byly všechny soustředěny do historického jádra města v oblasti Starého a Nového Města a protilehlé Malé Strany, Smíchova, Letné a Buben. Na území Prahy mezitím také vznikly tři vojensky choulostivé železniční tunely a dva železniční mosty.²⁴

Význam mohutného strategického komunikačního uzlu si Praha zachovává i dnes, kdy se z ní stalo hlavní město samostatného socialistického státu – ČSSR. Vzhledem k neustálému růstu a ke stoupající motorizaci se ukázala nutnost řešit její komunikační problémy zcela novým způsobem, a to s plným respektováním vojenského faktoru. To se týká jak průjezdní dálkové dopravy, tak i vnitřní dopravy ve městě.

Rozsáhlá přestavba pražské komunikační sítě probíhá již po mnoho let, potrvá ještě značně dlouho a týká se všech druhů dopravy: hromadné pouliční (včetně zavedení metra), silniční, železniční a do určité míry i letecké a říční. Velká pozornost se přitom věnuje zásadní přestavbě pražské silniční sítě²⁵ postupně realizované podle komplexního plánu, schváleného v roce 1974. Předpokládá se vybudování tří soustředných městských okruhů propojených devíti radiálami a čtyřmi spojkami. Celý systém tvoří téměř 200 kilometrů moderních komunikací, pět velkých mostů, několik tunelů, řada estakád, 87 mimoúrovňových křižovatek a stovky dalších objektů.²⁶

Nastíněné plány vycházejí z historického vývoje komunikačního systému Prahy, snaží se co nejlépe odpovídat dnešním i budoucím potřebám našeho hlavního města.

POZNÁMKY

¹ Borkovský, I.: Pražský hrad v době přemyslovských knížat, Praha 1969, s. 48.

² Přehled dějin Československa, díl I/1 (do roku 1526), Praha 1980, s. 113.

³ Pro snazší orientaci jsou v celém článku uváděny dnešní místní názvy.

⁴ Přehled dějin Československa, díl I/1, s. 114.

⁵ Srv. např. Boháč, Z.: Tisíciletý vývoj Prahy, Historická geografie 14–15, Příspěvky k dějinám pražské aglomerace, I. díl, Praha 1976, s. 20.

⁶ Choc, P.: Boje o Prahu za feudalismu, Praha 1957, s. 17.

⁷ Viz náčrt str. 146.

⁸ Choc, P.: Boje o Prahu, s. 136–201.

⁹ Srv. např. zprávu Ibrahíma ibn Jakúba o Čechách; Naše národní minulost v dokumentech, 1. díl, Praha 1954, s. 23–27.

¹⁰ Choc, P.: Boje o Prahu, s. 67.

- ¹¹ Přehled dějin Československa, díl I/1, s. 119.
- ¹² Choc, P.: Boje o Prahu, s. 71 a 76.
- ¹³ Tamtéž, s. 73–75.
- ¹⁴ Tamtéž, s. 76.
- ¹⁵ Tamtéž, s. 78.
- ¹⁶ Tamtéž, s. 79–82.
- ¹⁷ Historické mapy Čech, Moravy, Slezska a Slovenska, Vojenský zeměpisný ústav, Praha, s. a., zkušební, neprodejný tisk.
- ¹⁸ Srv. Plán Prahy z roku 1816, nové vydání Jüttnerova plánu města Prahy, Praha 1972, obě mapové části a textová část, s. 12–13.
- ¹⁹ Šimáčková, M.: Cesty nad Prahou, Interpress č. 2/1984, s. 28.
- ²⁰ Strassen-Uibersichts- und Militaire-Routen-Karte des Königlichs Böhmen, Praha 1847.
- ²¹ Cesty jsou uváděny v pořadí podle číslování na Windischgrätzově mapě. Viz též Roubík, F.: Mapy silnic v Čechách, Jubilejní sborník SIA, Praha 1940.
- ²² Viz náčrt str. 153.
- ²³ Srv. např. Budinka, Z.: Vývoj silničních a městských komunikací od počátku 20. století v Praze, Historická geografie č. 14–15, II. díl, s. 375–384 a mapka č. 27.
- ²⁴ Srv. např. Kádner, S.: Vznik a vývoj železničního uzlu Praha, historická geografie č. 14–15, II. díl, s. 367–371 a příloha č. 25.
- ²⁵ Viz náčrt str. 155.
- ²⁶ Karlovský, J.: Základní komunikační systém v Praze, Praha 1981.