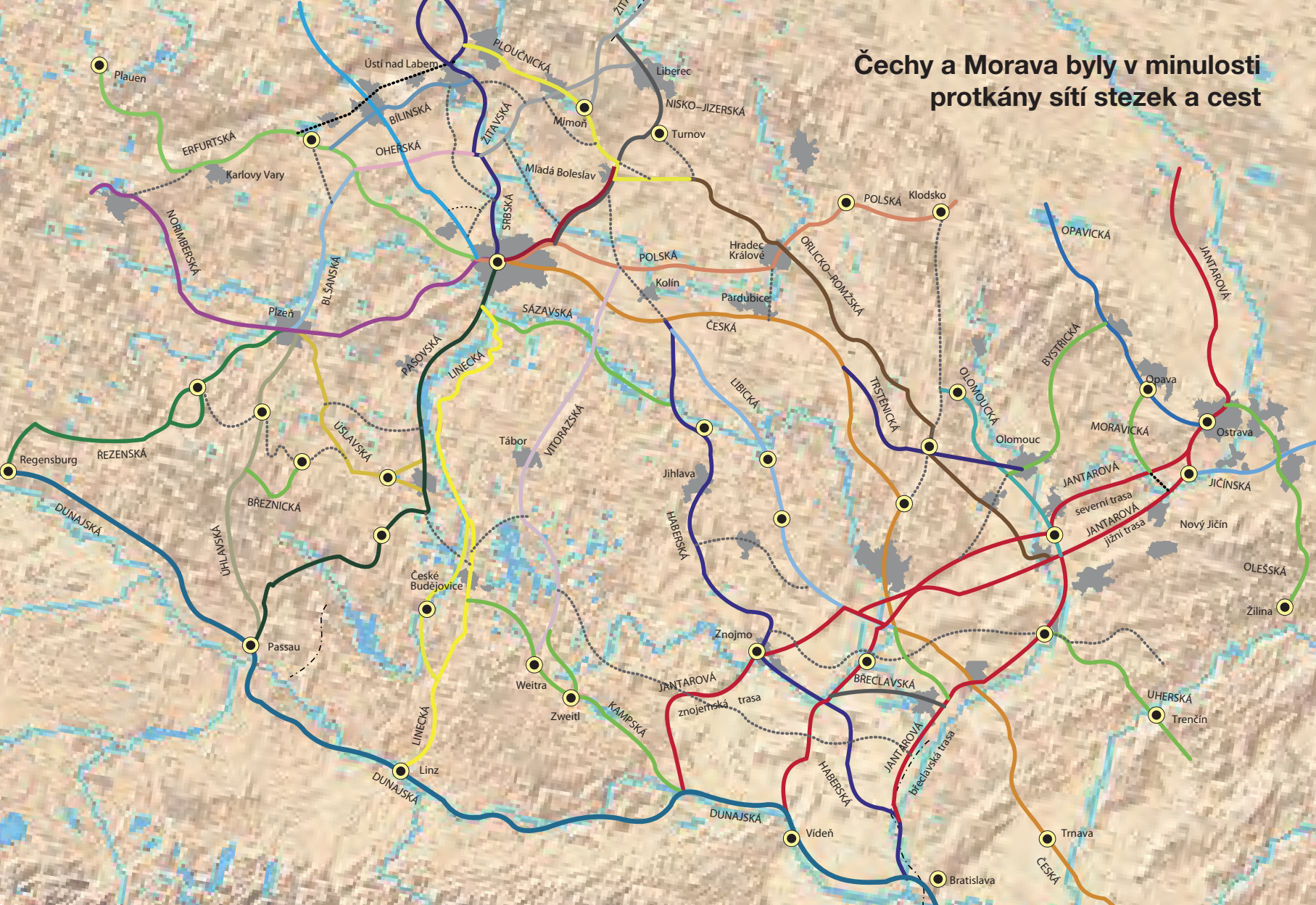


Cestování ve středověku



aneb Příručka středověkého poutníka

**Čechy a Morava byly v minulosti
protkány sítí stezek a cest**



Česká kotlina byla díky své poloze od nepaměti důležitým obchodním a dopravním uzlem a o pocestné tu nikdy nebyla nouze. Ať už šlo o žáky prahnoucí po poznání, obchodníky s vidinou každodenního výdělku nebo o poutníky vedené touhou po duchovním zážitku – všichni měli něco společného. Rozhodli se pro splnění svých cílů opustit teplo a pohodlí svých domovů. Sami nebo s pomocí zvířat se bořili v blátě lesních stezek a na povozech vyjížděli koleje úvozových cest.



Cestou necestou

Znalost evropského terénu, ale ani samotného Českého království, nebyla zdaleka běžnou záležitostí. Většina obyvatel venkova se totiž za celý svůj život nepodívala dál než do vedlejších vesnic, případně nejbližšího trhového městečka. Vesnický člověk, spjatý s půdou, kterou obdělával, měl k delšímu cestování pramalý důvod, snad kromě neodkladné nutnosti. Lidé se však dobře vyznali ve svém bezprostředním okolí, v němž se každodenně pohybovali, a tak případným zbloudilcům dokázali cestu k nejbližší zemské stezce většinou poradit.



Ti, kteří se vydávali na cestu, se málokdy spoléhali jen sami na sebe. Často se sdružovali do skupin, ve kterých se s případnými problémy dokázali lépe vypořádat. Kromě vlastního zranění dokázalo cestující potrápit také poškození nebo uvíznutí povozů s nákladem v méně schůdném terénu, se kterým by si o samotě jenom těžko poradili. Nedílnou součástí cestování proto představovala i zvířata – nejčastěji koně, osli, mezci a muly, která cestování i přepravu nákladu lidem značně ulehčovala.

Ve městech byla naopak orientace mnohdy jednodušší než dnes. Díky nevelké rozloze středověkých sídel totiž nehrozilo, že by se lidé museli složitě proplétat křivolakými uličkami. Právě naopak – pohybu se zbožím po městě napomáhaly dlouhé rovné ulice, které vedly od bran do jádra města, případně přímo na trhová místa. Odpadalo tak složité manévrování s povozy, které v té době ještě neměly pohyblivou přední oj.



ÚTOČIŠTĚ PRO ZNAVENÁ TĚLA

Pokud se kdokoliv musel vzdálit od domova, ať již na několik dní, měsíců nebo dokonce let, potřeboval se někde najíst, ohřát, vyspat a nabrat nové síly. Přespání v lese nebo jen tak u cesty bylo, hlavně s nákladem, téměř nemyslitelné a lidé se snažili na noc dostat do blízkosti ohrazených staveb a městeček nebo vsí. V místech, kde bylo osídlení řidší, se na příhodných místech podél hlavních cest objevovaly hostince a nocležny. Bylo to zejména u brodů, průsmyků a u okrajů lesů. Poutník zde mohl odstrojit své soumary (zvířata používaná k nesení nákladu) nebo tažná zvířata. Také zde byla možnost nechat si opravit povoz a ostatní vybavení. Tyto lokality byly vyhledávány. Staly se místem, kde se směňovalo zboží, koncentrovali se tu řemeslníci, začínaly se tu stavět dokonce i kaple. Později kolem nich vznikaly osady a města.





V době Karla IV. byla síť hospod a hostinců již poměrně rozsáhlá a cestující putující podél hlavních stezek dokázali najít nocleh téměř při každém dni cesty.

S přenocováním hojně pomáhaly i kostely a kláštery, kam se věřící mohli v případě nouze uchýlit, a využít tak práva azylu. Bohatší kupci nebo šlechta jedoucí s doprovodem se nespokojili jen tak s nějakým hostincem a vyžadovali ubytování v soukromí. To jim, pokud možno, dojednával napřed jedoucí sloužící. V případě, že cestoval celý královský dvůr, pronajímali mu měšťané ve vidině velkého zisku celé své domy a sami se ubytovali v hostincích. V případě delšího pobytu se dočasně odstěhovali na venkov.







Ve větších městech ležících na zemských obchodních stezkách se často nacházel také ungelt – opevněný a strážný kupecký dvůr, ve kterém znavení kupci mohli hledat ochranu pro sebe i svůj majetek. Za tuto ochranu platili povinnou platbou – clem. Za Karla IV. byli již všichni kupci, procházející královstvím, nuceni tato místa s právem skladu využívat.

Součástí kupecké taktiky tedy někdy bylo i opouštění stanovených tras a využívání tzv. podlounických stezek. Je nutno dodat, že z rozsáhlé sítě cest byla pro vozy vhodná asi třetina a i některé z nich jen sezónně. Tento typ nepoctivého podnikání se tedy bez zkušeného průvodce málokdy vyplácel. Městští páni si navíc svá mýta dobře hlídali, a pokud přistihli někoho obcházet mýtná místa, veškerý náklad a vybavení mu bez milosti odňali.

Specifickou záležitostí bylo vojsko, které využívalo středověké cesty a stezky ke snadnému průniku na cizí území. Hojně proto využívalo služeb zvědů. Nebylo jich tolik, přesto sehráli v dějinách významnou roli. Po kraji se pohybovali nenápadně, často v přestrojení. Strategické informace, které dokázali sehnat, pak byly k nezaplacení. Do této kategorie určitě patřily i zprávy o možnostech ubytování a zásobování. Armády si totiž během válečných výprav samy zajišťovaly nocleh i zásoby všeho potřebného pro přežití. Běda, když se pak vojáci zdrželi na cestě příliš dlouho. Násilí bylo až příliš často užívaným prostředkem k získání noclehu, píce pro koně i stravy. Znamenalo to většinou pohromu pro všechno obyvatelstvo v kraji.





SAMI PROTI PŘÍRODNÍM ŽIVLŮM

Kromě běžných přírodních překážek se mohli poutníci na svých cestách setkat i s mimořádnými jevy v podobě povodní a vichřic, které se snažili, i za cenu velkého zdržení, obvykle v bezpečí přečkat. Napáchané škody byly v porovnání se současností mnohem rozsáhlejší. Proto si byl středověký člověk dobře vědom toho, jak snadno může přijít o život. Příkladem síly živlů byla ničivá povodeň, která 3. února roku 1342 strhla téměř tři sta let starý Juditin most v Praze.

Podobnou pohromou byly také vichřice, které představovaly nebezpečí jak v lesích, tak v otevřené krajině. Kroniky například hovoří o tom, že když v roce 1255 vyjížděl král Přemysl Otakar II. s družinou z Pražského hradu, strhl se silný vítr a vzdušný vír strhl jednoho jezdce z mostu před Hradem. V zimě zase závisela schůdnost stezek a cest na množství sněhu a síle mrazu. Velkou výhodou zimního putování však bylo zamrzání řek. Některá místa byla dokonce schůdná jen v období mrazů, například bažinaté a zamokřené oblasti. Naopak nevýhodou byly poměrně strastiplné podmínky cestování, při kterých mohl člověk omrznout nebo dokonce přijít o život. V zimním období byly většinou zcela vyloučeny cesty přes vysoké hory. Platila zásada, že pokud člověk nemusel, v zimě raději nevyjížděl. Neobvyklé přírodní úkazy, stejně jako vážnější nehody na cestách, byly většinou považovány za Boží znamení nebo odplatu. Většinou totiž neskončily dobře. A stejně jako v současnosti se i tehdy stávaly výstražným mementem.

OD SV. JIŘÍ PO SV. HAVLA, OD VÝCHODU PO ZÁPAD SLUNCE

Od středověkých autorů nemůžeme očekávat žádné přesné časové údaje. I nejurozenější lidé se řídili fázemi tzv. zemědělského roku – důležitým obdobím byla podle něho setba a sklizeň. I dvě hlavní období odvodu dávek – okolo sv. Jiří na jaře a kolem sv. Havla na podzim – určovala život a běh celé společnosti. Většina plateb, splátek, dluhů a zástav se účtovala k těmto dvěma datům. Běžný člověk na venkově se vůbec nezabýval takovou věcí, jako byl letopočet. Kdyby nebylo několika málo letopisců, převážně mnichů v klášterech, mnohé události by se ztratily v propasti věků. Pro středověkého člověka zkrátka nehrál čas tak zásadní roli, jako dnes pro nás. Denní dobu pro něho určovalo slunce na obloze. V blízkosti větších sídel pak zvon na kostelních a klášterních věžích pečlivě hlídal dobu modliteb a bohoslužeb. Vlastnictví slunečních hodin nebylo ani ve městě zdaleka běžnou záležitostí a v nejbohatších městech se teprve začínají objevovat mechanické orloje nebo jednoduché věžní hodiny, ty ale mají často pouze jednu – hodinovou – ručičku.

Rychlost a vzdálenost se ve světě pěších a jezdců na koních udávala hlavně v počtu dní. Z Kosmovy kroniky se například dozvídáme, že kníže Břetislav dorazil z Prahy do německého Svinibrodu na hodně vytrvalých koních za sedm dní. V Anežské legendě si můžeme přečíst informaci, že hrad Loket je od Prahy vzdálen dva dny cesty. Tři dny a tři noci spěchal kníže Svatopluk do Uher. Dvanáct opatů šlo s družinou z Prahy do Frankfurtu dvanáct dní. Spěch do tehdejší společnosti tak nějak nezapadal. Nikdo nechvátal, pokud k tomu neměl opravdu závažné důvody. Spěchat se totiž nevyplácelo a pro urozeného člověka ani neslušelo. Výjimkou byl ale například král Jan Lucemburský, otec císaře Karla IV., který cestu z Prahy do Paříže dokázal urazit za nevídaných deset dní.

PŘES HORY, ŘEKY A LESY

Pocestný musel na své pouti krajinou překonat řadu překážek. Často to byly hory, které se však většinou daly obejít. Při pohybu vnitrozemím Českého království ale pohoří nehrála významnější roli. Byla spíše nízká a územně nevelká, a proto se jim dalo snadno vyhnout. Další významnou překážkou byl les, ve kterém na cestovatele a poutníky číhalo nebezpečí jak skutečné, tak domnělé v podobě starých pověr a legend. Území Českého království bylo ještě v době Karla IV. z větší části ohraňováno hustými a rozsáhlými hraničními hvozdy. Při jejich přechodu dobře posloužili nájemní průvodci znalí místního terénu, bez kterých se v hustém porostu a spleti stezek dalo snadno zbloudit. Naproti tomu ve vnitrozemí království byla situace značně odlišná. Mnoho rozsáhlých lesů bylo, díky civilizační expanzi i intenzivní těžbě dřeva v místech dlouhodobého osídlení, zredukováno na řídké háje a křoviny. Proto se jim poutník nebo kupec dokázal na svých cestách povětšinou lehce vyhnout.

Karel IV. velice dbal na úpravu silnic, které měli udržovat zejména města a lidé, kteří měli právo vybírat mýto jako poplatek za užívání cesty. V Karlově době byly úzké stezky nahrazovány širokými silnicemi, o které bylo třeba se starat. Kopaly se odvodňovací příkopy a v nepřehledných lesích bylo nutné cesty neustále prořezávat. Někdy bývaly jako prevence proti loupežným přepadům mýceny i strany kolem silnice.





Složitější už bylo překonávání vodních toků, kterých byl v krajině větší počet a obejít se jen tak jednoduše nedaly. Člověk si mohl jejich přechod pouze usnadnit. Existovalo mnoho brodů, mostů, využívaly se přívozy, ale rizika zůstávala. Řeka se tak stala symbolem něčeho obtížně překročitelného. Na druhou stranu ale ve středověku dobře posloužila pro mapování tras. Najít místo v řece nebo v potoce, kterým by se pocestní mohli rychle dostat na druhý břeh, nebylo vždy snadné. U frekventovaných cest ale každý přesně věděl, kudy má jít, aby se namočil co nejméně. Pokud chtěl vandrovník překonat vodní tok suchou nohou a brod nebyl v dohledu, nezbylo, než aby se svěřil do rukou převozníka. Stejně tak, jak byla řeka překážkou, bylo ji zároveň možno na větších tocích využít za pomoci vorů k přepravě osob i nákladu, a vyhnout se tak komplikovanému terénu na břehu. Rozvodněné řeky představovaly smrtelné nebezpečí a jenom pošetilci by se je snažili překročit.



Přechod přes vodní tok tak samozřejmě představoval velké riziko také pro ozbrojence a vojenské zásobování. Nepřítel velmi často a rád na podobnou příležitost čekal, aby při případném útoku využil své výhodnější postavení na břehu. Pro vojáka ve zbroji, který spadl, či byl při bitvě stržen z koně do proudu řeky, nebyla vždy cesta zpět. Za válečné situace se tedy nebylo radno v místech řek a brodů příliš dlouho zdržovat.



NEBEZPEČÍ ČÍHÁ VŠUDE

Již ve středověku platilo přísloví „Člověk člověku vlkem“. Pocestní mnohdy museli čelit útokům skupin lapků i vrahů, kteří olupovali svoje oběti. Ti všichni moc dobře věděli, že zejména při jízdě odlehlými oblastmi jsou poutníci snadno zranitelní. Přepadali je ze zálohy v lesích a na méně používaných úvozových cestách a stezkách. Svým obětem pak brali vše – zboží, peníze, koně, jídlo, ale často i cenné části jejich oděvu a vybavení. Svě oběti většinou na místě pobili a jenom zřídka brali někoho do zajetí. Zpravidla šlo o bohatší kupce, za které mohli žádat výkupné. Množství lapků na cestách úzce souviselo s prosperitou celé země. Až na výjimky se totiž lou pilo z čiré nutnosti a všeobecného ne-



dostatku. Za Karla IV. země ekonomicky vzkvétala, a tak se bezpečnost na většině cest dařilo po sérii trestných výprav udržet. Hlavní zemské stezky byly dobře chráněny, přepadení na nich bylo z důvodu jejich frekventovanosti spíše výjimečným jevem.

Pokud se přeci podobný živel objevil, ne vždy šlo jen o obyčejného zloděje či vraha. K loupení a jinému poškozování majetku se někdy uchýlil i šlechtic, často doprovázen početnou družinou. Za Karlova panování však byly tyto případy ojedinělé. Většinou se jednalo o takzvané opovědníky, tedy pány, kteří z různých důvodů opověděli – odmítli – králi službu nebo povinnost.





PRÁVO NA CESTÁCH

Pokud řádění lupičů v jednotlivých místech nabylo neúnosných mezí, do dění se vložili krajští poprávci. Šlo o úředníky pověřené samotným králem k zajištění pořádku ve smyslu práva (tedy po právu). Ti neměli s lapky nejmenší slitování a provinilce často čekal hned na místě dopadení provaz nebo exemplární trest stětí mečem na frekventovaném místě pro výstrahu všem. Tato tvrdost byla více než na místě. Pokud by se včas nezasáhlo, mohly by se stezky a cesty v oblasti stát neprůchodnými. Proud kupců by tak byl nucen hledat jiné možnosti a okliky. Podobné přerušení obchodu by vždy znamenalo pro dotčenou oblast velké finanční ztráty.

Do tuhé šlo také v době válek a nepokojů. Pobývat v takových časech na cestách bez ozbrojeného doprovodu bylo životu nebezpečné a přenocovat mimo opevněné sídlo bylo hazardem. Bandy lupičů byly velice dobře organizované. Často je tvořili zběhlí žoldnéři, kteří neviděli rozdíl mezi bojem proti nepříteli a pouhým pocestným – jejich jediným cílem byla kořist. Bojovat proti nim pak bylo velice těžké.

Válečný stav znamenal pohromu i pro samotné cesty a stezky. Nebyl, kdo by se o ně staral, bez pravidelné údržby proto postupně zarůstaly. Není se co divit, že si po každé válce a obnovení pořádku země doslova oddechla.





NEPRONIKLA ANI MYŠ

Strategický význam komunikací byl ve středověku obrovský. Stačilo je na vhodném místě uzavřít a nepřítel tudy neprošel. Zemi, která se nedokázala postarat o bezpečnost na cestách, se obchodníci zdaleka vyhýbali.

Jak již bylo zmíněno, prakticky celou českou zemi obklopoval pohraniční hvozď, který přispíval k ochraně království před vnějším nepřítelem. V případě nebezpečí budovala vojska na hranicích tzv. přesečky, záměrnou spleť pokácených stromů, které značně zpomalovaly jakýkoli další postup do nitra země. Široká lesní hranice umožňovala ve středověku i kontrolu přicházejících osob. Panovníci si proto hvozdu považovali a jakékoli mýcení porostu, nebo dokonce výstavbu hradů v tomto pásmu, si nenechali líbit. Když si to dovolili sousedé z druhé strany hranic, vyvolalo to nevoli, která mohla vést až k válce.

Přirozené hradby hor a lesů samy o sobě ale vpádu zabránit nedokázaly a musely být doplněny ochranným pásmem takzvaných zemských bran a strážnic. Zemské brány v podstatě zastávaly funkci strážného hraničního přechodu. Jedním z jeho „hlídačů“ a opěrných bodů byly pomezí hradby. Člověk je ale tvor vynalézavý, a tak mu dlouho netrvalo vymyslet, jak strážce obejít. Vznikly pašerácké stezky, které si ale žádaly zkušené průvodce.





ODĚV NA CESTÁCH

Člověk na cestách se musel zabezpečit proti nepohodě, zejména té povětrnostní, na straně druhé však nesměl zapomínat ani na reprezentaci, neboť cesty často znamenaly i společenskou událost.

V ochraně před povětrnostními podmínkami nacházely uplatnění stříhově prosté pláště či dlouhé svrchníky, někdy s dlouhými širokými rukávy, jindy naopak jen s nárameníky namísto rukávů, často s kapucí nebo stojatým límcem. Většinou se šily z vlněného sukna, které mělo dobré izolační vlastnosti. Mohly však na ně být použity i honosnější látky, mnohdy také bývaly podšívány kožešinou. Sukno bylo obvykle šedé a černé nebo ho lidé barvili dostupnými surovinami do zelena, hněda, červena či modra. Plášť se u krku spínal zdobenou sponou, tkanicí nebo řetízem.

Nezbytným doplňkem byla pokrývka hlavy. Kromě klobouků byly oblíbené různé čapky, které zakrývaly nejen vlasy, ale také uši a zavazovaly se pod bradou. Ženy nosily plachetky. Velmi praktickou oděvní součástí byla kukla. Cestovní kukly bývaly větší a jednodušší než jejich módní obdoba. Zajímavé je, že zatímco z módy se postupně vytrácely, v oděvu pocestných se udržely až do konce středověku.

Na nohou pocestných se od 13. století objevují boty s pevnou podešví, zvané škorně. Nahradily nízké krpce, typické zejména pro venkovské prostředí.

K oděvu patřily i četné praktické doplňky. Plášť se pásal opaskem, na který se zavěšovaly váčky a taštičky na drobné předměty a mince. Nezbytnou výbavou mnohého pocestného byla mošna, tlumok či nůše, které se na rozdíl od dnešních zavazadel nosily na jednom popruhu přes obě ramena.





POUTNÍCI

Častými cestovateli byli ve středověku poutníci. Byli to lidé, kteří se vydávali na různá svatá místa proslavená zázraky či na místa uložení posvátných relikvií. Putovali buď z osobní zbožnosti, nebo třeba kvůli pokání za své hříchy. Poutníci pocházeli ze všech společenských vrstev. Bohatí šlechtici, církevní představitelé či měšťané si mohli dovolit vcelku pohodlně cestovat i do tak vzdálených míst jako byl Řím, kde bylo mnoho vzácných relikvií, nebo Santiaga de Compostela, kde je slavný hrob svatého Jakuba. Pro chudšího člověka podobná cesta znamenala vzdát se své živnosti na dlouhou dobu a být odkázán na milosrdenství různých církevních institucí, které se o poutníky staraly. Karel IV. nechal například v Římě založit hospic pro chudé a nemocné poutníky z českých zemí. Putovalo se ale i v rámci Čech. Nejčastěji do Prahy, kde byly vystavovány každý rok říšské korunovační klenoty a ostatky svatých.



Vydala Rakovnicko o.p.s. v roce 2014 nákladem 12 000 ks
Projekt „Po cestách a hradech doby Karla IV.“

Volně zpracováno podle knihy Cestování do doby Karla IV. od Tomáše Klimka

Poděkování za pomoc při realizaci fotografií a textu:
Doba Karlova (1350–1378) společnost pro historické vojenství a živou historii
www.dobakarlova.cz
Foto: Jaroslav Pelíšek, David Kočí



PROGRAM ROZVOJE VENKOVA

Evropský zemědělský fond pro rozvoj venkova: Evropa investuje do venkovských oblastí