Západočeská univerzita v Plzni
Fakulta filozofická

Bakalářská práce

Cestování ve středověké Evropě

Daniel Martínek

Plzeň 2015

Západočeská univerzita v Plzni
Fakulta filozofická

Katedra historických věd
Studijní program Historické vědy
Studijní obor Obecné dějiny

Bakalářská práce

Cestování ve středověké Evropě

Daniel Martínek

Vedoucí práce:
PhDr. ThLic. Drahomír Suchánek, Ph.D., Th.D.
Katedra historických věd
Fakulta filozofická Západočeské univerzity v Plzni

Plzeň 2015

Prohlašuji, že jsem práci zpracoval samostatně a použil jen uvedených pramenů a literatury.

Plzeň, duben 2015 ….....

Na tomto místě bych rád poděkoval PhDr. et ThLic. Drahomíru Suchánkovi, Ph.D. et Th.D. za odborné vedení mé práce.

OBSAH

1 ÚVOD....1
2 CESTOVÁNÍ A HLAVNÍ MOTIVY....4
2.1 Cestování....4
2.2 Středověké vnímání prostoru....7
2.3 Způsoby přepravy....9
2.4 Hlavní motivy cestování....12
2.4.1 Náboženský motiv....12
2.4.2 Obchodní motiv....16
2.4.3 Politický motiv....18
2.4.4 Vojenský motiv....19
3 CESTOVATELSKÁ KAŽDODENNOST....21
3.1 Přípravy na cestu a odjezd....21
3.2 Cesta....25
3.3 Příjezd a návrat....33
4 STEZKY....37
4.1 Náboženské stezky....37
4.2 Obchodní stezky....41
4.3 Stezky s politickým motivem....43
4.4 Regionální stezky....45
5 ZÁVĚR....48
6 SEZNAM POUŽITÝCH PRAMENŮ A LITERATURY....51
7 RESUMÉ....55
8 PŘÍLOHY....56

1 ÚVOD

Rozšiřování geografických obzorů patřilo vždy k přirozeným touhám člověka. Ve středověku tomu nebylo jinak, třebaže tehdejší vnímání světa bylo značně omezené, a strach z neznáma podpořený fiktivními náboženskými předsudky poznání okolního světa ještě více potlačoval. Cestování vytvářelo v každé době „mosty“ mezi kulturami a národy, ovlivňovalo vývoj společnosti. V různých dobách a na rozličných místech docházelo k přesunům lidí, nejinak tomu bylo ve středověké Evropě. Byť cestovatelská praxe nedostála v tomto úseku dějin přílišných změn, zůstává přesto jako námět zajímavá.

Tématem této bakalářské práce je analýza cestování ve středověku se zaměřením na evropský kontinent. Práce analyzuje středověké cestování a jeho hlavní motivy, způsoby přepravy a cestovatelskou každodennost, seznamuje s nejdůležitějšími středověkými stezkami. Pro snadnější pochopení problematiky je do práce zařazena také kapitola věnující se středověkému vnímání prostoru. Úkolem práce je kromě analýzy středověkého cestování také posouzení jeho vlivu na další složky středověkého života a společnosti, popřípadě jeho působení na budoucí vývoj cestování.

Práce je rozdělena do tří hlavních kapitol. První kapitola se zabývá cestováním ve středověku z obecného hlediska, časové rozmezí odpovídá široce rozšířené periodizaci, tj. přibližně od šestého do počátku šestnáctého století. Popisuje, kdo ve středověku cestoval a faktory ovlivňující středověké cestování. Dále je do této části zařazena podkapitola seznamující se způsoby přepravy ve středověku, a to jak po souši, tak s využitím říční dopravy. Tato kapitola obsahuje také cestovatelské motivy, pro větší přehlednost jsou rozděleny, přičemž jsem vybral čtyři, dle mého názoru nejdůležitější: motiv náboženský, obchodní, politický a vojenský. Pro nástin podmínek, na kterých vznikal fenomén cestování, je do tohoto úseku zařazena podkapitola o vnímání prostoru ve středověku – tento vývoj je vyjádřen mimo jiné na příkladu vyráběných map.

Druhá kapitola se věnuje cestovatelské každodennosti ve středověku. Zde je zdůrazněn rozdíl mezi cestováním prostého člověka a příslušníka vyšší společenské třídy. Kapitola je rozdělena do tří podkapitol, zahrnujících přípravy na cestu a odjezd, samotnou cestu, příjezd a návrat. V první podkapitole jsou zmíněny nejen přípravy na cestu a věci, které si cestovatel na cestu bral, ale také úkony vykonávané před odjezdem. Podkapitola Cesta se věnuje vytváření středověkých komunikací, dopravním ulehčením při cestování, poplatkům, které museli někteří cestovatelé zaplatit, bezpečnosti na cestách nebo dorozumívacím prostředkům. Poslední část této podkapitoly je věnována také jednotlivým druhům přenocování, příjezd do cíle a návrat je obsažen ve třetí podkapitole.

Závěrečná kapitola se zabývá nejvýznamnějšími středověkými stezkami, ty jsou stejně jako cestovatelské motivy rozděleny do čtyř druhů: náboženské, obchodní, s politickým motivem a regionální. Zaměřuji se především na stezky celoevropského významu, pouze podkapitolu Regionální stezky jsem pojal převážně v rámci českého území, a to kvůli lepší demonstraci provázanosti země s okolními říšemi.

Téma cestování ve středověké Evropě v posledních desetiletích nabývá na popularitě. S tím, jak se cestování stává stále více nenáročným, vzniká úsilí o komparaci s cestováním v dobách minulých, kdy se jednalo o záležitost vysilující a nebezpečnou. Využitím primárních pramenů jako jsou kroniky či cestopisy lze alespoň částečně rekonstruovat realizaci cestování ve středověku, přesto musí být tyto prameny vždy kriticky zhodnoceny, neboť mohou podléhat autorově předpojatosti či dobovým trendům. Ke zpracování tématu této bakalářské práce je využita především sekundární literatura, která zahrnuje jak české, tak i zahraniční tituly. Z důvodu absence české odborné literatury je v poslední kapitole použito z velké části cizojazyčných monografií a článků.

V českém prostředí je toto téma poměrně nezpracované, vydány byly pouze dvě knihy německého historika Norberta Ohlera *Cestování ve středověku* a *Náboženské poutě ve středověku a novověku*. Stěžejními díly při vytváření této práce je již zmiňovaná kniha *Cestování ve středověku* od Norberta Ohlera, dále pak *Voyager au Moyen Age* od francouzského historika Jeana Verdona a *Reisen und Wallfahren im Hohen Mittelalter* od Wolfganga Georgiho.

Cestování ve středověku od Norberta Ohlera je souhrnné dílo, které je rozděleno na dvě části. V první části autor popisuje základní okolnosti, podmínky a způsoby cestování, ve druhé pak líčí konkrétní události a lidské osudy. Autor se ve své knize nezabývá pouze cestováním po evropském kontinentě, jak je vytyčeno v této práci, ale také cestováním po moři a s tím souvisejícím prozkoumáváním Země a objevováním nových světadílů. Myslím si, že je škoda, že autor v této knize nepostihl všechny motivy středověkého cestování, a že větší prostor nevěnoval alespoň nejvýznamnějším středověkým stezkám.

Kniha Jeana Verdona *Voyager au Moyen Age* dle mého názoru poskytuje více informací než kniha Norberta Ohlera, přesto není v této práci tolik využita, neboť použití této knihy bylo stížené skutečností, že jsem měl k dispozici pouze originální francouzskou verzi vydání. Kniha je členěna do tří velkých částí, které se postupně zabývají způsoby a okolnostmi cestování, účastníky cestovatelských aktivit a vztahu středověkého člověka k neznámu. V této knize se autor stejně jako Ohler zabývá evropským i zámořským cestováním, jedna z kapitol má dokonce přesah až k cestování na počátku sedmnáctého století.

Třetím stěžejním dílem této práce je kniha *Reisen und Wallfahren im Hohen Mittelalter* od německého historika Wolfganga Georgiho, která analyzuje cestování z pohledu německého poutníka. Práce je dělena do více menších kapitol a stejně jako předchozí dvě knihy obsahuje podmínky a okolnosti středověkého cestování.

2 CESTOVÁNÍ A HLAVNÍ MOTIVY

Ačkoli cestování představovalo v minulosti značné nepohodlí, cestovali lidé odedávna. Z mnoha důvodů lidé ve středověku opouštěli svůj domov a vydávali se do neznáma, rozhodli se podstoupit úděl cestovatelského strádání, a to i přesto, že nikdy neměli jistotu bezpečného dokončení cesty a šťastného příchodu do cíle. Na cestách bylo možné potkat mnoho lidí lišících se barvou pleti, jazykem, zvyky, vírou, ale všichni museli překonávat strasti cestování se stejným úsilím a odvahou. Středověké cestování převzalo určité prvky starověkého cestování, a naopak na středověk částečně navazuje cestování novověké – na sklonku patnáctého století započaté objevování zámořských území pak postupně propojilo celý svět. Tento proces však byl pro člověka středověku žijícího na evropském kontinentě ještě daleko za hranicí jeho nejbujnějších představ.

2.1 Cestování

Cestování bylo v minulosti významným nástrojem společenské a mezinárodní integrace. Jelikož byla středověká společnost svázána pevnými vazbami, mezi které lze zařadit sociální, ekonomický či politický status, bylo cestování výsadou velmi omezeného počtu lidí. Pokud došlo ve středověku k realizaci cestovatelské aktivity, pak měla zpravidla jasný program (který mohl být značně proměnlivý) a jistý motiv.[1] Středověký člověk zřídkakdy bezdůvodně opustil svůj důvěrně známý domov a vydal se na cestu do ciziny, která byla ve většině případů spojena s jistými riziky a nebezpečím.[2] Přesto museli příslušníci některých společenských vrstev strávit značnou část svého života na cestách, v některých oborech bylo cestování dokonce nutné (vyslanci, poslové, papežští legáti).

1 PÁNEK, Jaroslav, *Cestování jako modernizační činitel středověké a raně novověké společnosti (Problémy a úkoly českého výzkumu)*. In: BOBKOVÁ, Lenka, NEUDERTOVÁ, Michaela (ed.), Cesty a cestování v životě společnosti. Sborník příspěvků z konference konané 6.–8. 9. 1994 v Ústí nad Labem, Ústí nad Labem 1995, s. 10–13.

2 OHLER, Norbert, *Cestování ve středověku*, Praha 2003, s. 11–14.

Ať už byly přesuny v prostoru dobrovolné či nikoli, docházelo při nich k neustálému přijímání a výměně duchovní i hmotné kultury, což mělo v důsledku vliv na živost a různorodost středověké společnosti. Negativní dopad cestování se promítl ve vzniku diskriminace (na úrovni etnické a státní, v rámci náboženského vyznání) a izolacionismu.[3]

Zásluhou cestování docházelo k šíření jednotlivých stavebních slohů (románský, gotický, renesanční, apod.), k předávání životního stylu (rytířství, módní trendy, apod.), k rozšiřování vzdělanosti nebo k vytváření souboru názorů na jiná společenství.[4] Středověká mobilita rovněž udržovala a obnovovala jednotu západokřesťanské civilizace, podílela se na christianizaci pohanských území[5] a poskytovala styky s Blízkým východem a jinými mimoevropskými oblastmi. Vliv cestování na středověkou společnost lze nalézt v mnoha odvětvích – od vytváření map, zdokonalování ošacení, výstavbu komunikací až po modernizaci dopravních prostředků. Obecně však lze říci, že středověk znamená ve srovnání s antikou regresi, kdy morální úzus „prostého života“ nedovolil vytvořit prostředí pro zlepšení civilizační a technické úrovně.[6]

Ať už byly důvody k realizaci cesty jakékoliv, ve středověku vždy převládal prastarý strach z něčeho cizího, nového. Společnost měla jednoduché dichotomické rozlišování: zde jsme „my“, „tam“ ti ostatní, proto bylo cestování považováno za vytržení z celku, které ovlivňovalo práva cestovatele na cestě – mohl ztratit právo na život, přestal být nedotknutelný, či nemusel mít záruku pomoci v nouzi. Z toho důvodu se lidé na cestách sdružovali do skupin ze stejného místa původu, se stejným vyznáním nebo jazykem. Průběh takové cesty měl rovněž bezpečnější charakter, a tak vznikala různá, časově omezená

3 PÁNEK, *Cestování jako modernizační činitel*, s. 21.
4 Tamtéž, s. 19.
5 POLÁCH, Vladimír, *Několik poznámek k rané christianizaci Norska*. In: MYŠKA, Milan (ed.), Sborník prací Filozofické fakulty Ostravské univerzity, Ostrava 2004, s. 123.
6 VERDON, Jean, *Volný čas ve středověku*, Praha 2003, s. 235–237.

spříseženstva nebo hanzy.[7] Tyto kolektivně-organizované cesty začínají převládat po přelomu tisíciletí, avšak s nástupem novověku jejich počet klesá, což zapříčinil tlak katolické vrchnosti obávající se rozšíření protestantské reformace.[8]

Cestující ve středověku pocházeli ze všech společenských vrstev. Na středověkých komunikacích se setkávali lidé různé barvy pleti, odlišných kultur a různých povolání. Od nejnuznějších žebráků, tuláků a vagabundů nemající svůj domov, přes nemocné, jdoucí prosit za uzdravení, poutníky kající se ze svých hříchů, posly nesoucí zprávu vladaři, studenty cestující za vzděláním do univerzitních center, obchodníky jedoucí za výhodným obchodem, až po krále, císaře či papeže.[9] Mnohá „cestování" však nemusela být dobrovolná, například z důvodu politického exilu nebo útěku před spravedlností. Mezi středověké přesuny jsou řazeny také pohyby vojsk (v rámci lokálních válek a křížových taženích) a cesty příslušníků privilegovaných vrstev, úředníků a rytířů. Zvláštním druhem „cestování" lze nazvat rovněž přesuny germánských kmenů v době stěhování národů a vpády Arabů, Avarů, Mongolů a mnoha dalších kmenů do Evropy. Všechna tato přemístění měla za následek výměnu myšlenek, zvyků, výrobních postupů, zboží, ale také nemocí a choroboplodných zárodků. V neposlední řadě docházelo k mísení jednotlivých skupin a národů, ze kterého vznikla jednotná kulturní identita, jejíž pestrost je charakteristickým rysem evropského kontinentu.[10]

Cestování ve středověku bylo ovlivněno mnoha faktory, které mohly pro cestujícího znamenat zdržení se na cestě, nutnost návratu domů, nebo v některých případech dokonce smrt. Konfrontace s přírodními vlivy a lidmi na cestě ovlivňovala průběh cesty a měla určující podíl na úspěchu či neúspěchu

7 OHLER, *Cestování*, s. 12–13.
8 OHLER, Norbert, *Náboženské poutě ve středověku a novověku*, Praha 2002, s. 37.
9 GEORGI, Wolfgang, *Reisen und Wallfahren im Hohen Mittelalter*, Göppingen 1999, s. 10–14.
10 BEDNAŘÍKOVÁ, Jarmila, *Stěhování národů*, Praha 2007, s. 384–387.

podniku.[11] Pro běžného pocestného znamenala výprava nekončící strádání, permanentní stav nečekaného nebezpečí, ustavičný vzdor vůči nepřátelské přírodě a zlým lidem. To vše většinou bez perspektivy prostřeného stolu a teplé postele na noc. Značnou výhodou evropského kontinentu bylo, že více než třetina souše je tvořena poloostrovy a ostrovy. Toto rozložení po celý středověk pozitivně ovlivňovalo obchod, neboť *„až do novověku se po vodě cestovalo rychleji a často pohodlněji než po souši“*.[12] Pravidelné srážky umožňovaly celoroční splavnost řek, což v kombinaci s příznivými větry podporovalo říční dopravu, která byla až do vynálezu železniční dopravy jedním z hlavních způsobů cestování. Mírné klima bez zemětřesení, tropických bouří nebo ochromujících záplav, které i ve středověku převažovalo nad Evropou, umožňovalo relativně klidné cestování po celém kontinentě.

2.2 Středověké vnímání prostoru

V raném středověku byla Evropa osídlena velice řídce, výjimkou byly některé městské kraje v dnešním Nizozemí, Francii či Itálii. Během stěhování národů ve čtvrtém až šestém století klesl kvůli pustošení a přenosu morové infekce počet obyvatel. Do přelomu tisíciletí se populace v Evropě zdvojnásobila, v dalších třech staletích došlo k rychlému populačnímu růstu, který byl ukončen morovými epidemiemi v polovině čtrnáctého století, kdy v některých oblastech došlo k úmrtí až poloviny obyvatelstva. Přes trvalý růst populace ve středověké Evropě byla převážná část kontinentu neosídlená, měla podobu holých polí, neúrodných rašelinišť, nepřístupných lesů či hlubokých hvozdů. Vysoká pohoří (ale i střední vysočiny) byly v raném středověku rovněž nezalidněné. Ve svém životním prostoru byli lidé závislí na přírodním prostředí, a tak i přes přechodnou vysokou hustotu osídlení byl geografický rozhled obyčejného člověka velmi omezený.[13]

11 OHLER, *Cestování*, s. 11–14.
12 Tamtéž, s. 21.
13 GOETZ, Hans-Werner, *Život ve středověku*, Praha 2005, s. 24–27.

Životní prostor představovala pro nejrozšířenější středověkou společenskou vrstvu – rolníky – určitá ves. Příležitostný kontakt se sousední vsí či nejbližším trhem zažil během svého života každý středověký člověk, ale cestování do vzdálenějších krajů bylo pro každodenní život velkou výjimkou. Tento fakt byl zapříčiněn nejen absencí volného času (v dnešním slova smyslu), ale také kulturními a rozumovými důvody.[14] Celý středověk byl ovlivněn lidskou imaginací, která byla z velké části určována vývojem křesťanských postojů a dogmat. Strach z tajemna, objevující se u všech sociálních vrstev středověku, byl vyvolán přetvářením běžného světa do podob za hranicí přirozenosti, ve kterém vystupují bájné a mýtické bytosti, znetvořená zvířata či lidé. Kořeny tohoto tajemna pocházejí z ústně předávaných vyprávění (často ještě z pohanských dob) a lidové literatury.[15] V kontextu s tímto strachem pak vznikají obavy z neznámých míst, která mohl reprezentovat nedaleký les, území za hranicemi říše či neprozkoumané kraje za mořem.

Vliv na postoj středověkého člověka k cestování měly také zprávy od kupců obchodujících na úrovni dálkového obchodu, nebo od misionářů obracejících na křesťanskou víru jinověrce v Asii. Z biblického líčení byla vyvozena představa existence pozemského ráje kdesi na Východě. Ve dvanáctém století byla po Evropě rozšířena legenda o existenci říše křesťanského krále a kněze Jana, která se stala impulsem pro evropské panovníky k nalezení této říše ve snaze zajistit si spojence v boji proti muslimům.[16] V kontrastu k těmto pozitivním stimulům stála představa o existenci lidských „monster“, která má svůj původ již v antice. *„Mezi podivuhodné bytosti žijící na Východě se počítali jednonožci, bezhlavci, pygmejové, psohlavci, ušatci a další.“*[17] Popis těchto monster lze najít jak v umělecké výzdobě staveb, tak ve středověké literatuře, například

14 GOETZ, s. 28–29.
15 LE GOFF, Jacques, *Středověká imaginace*, Praha 1998, s. 54.
16 VALTROVÁ, Jana, *Středověká setkání s „jinými“*, Praha 2011, s. 25–28.
17 Tamtéž, s. 30.

v encyklopedii Etymologie od Isidora ze Sevilly nebo ve vyprávění o Jindřichu Lvu.[18]

Rovněž soubor názorů středověkého člověka nepodporoval cestovatelské aktivity. Neznalost reálií, nýbrž ani snaha o získání alespoň minimálního povědomí o světě mimo každodenní prostor, nevyhnutelně vedly k utváření smyšlených, klamných představ. *„Na rozdíl od lidí renesance se lidé středověku neumějí dívat, zato jsou ale vždycky ochotni naslouchat a uvěřit všemu, co jim kdo vypráví.“*[19] Pohled na neznámý svět byl ve středověku vyjádřen pomocí map, které byly vyrobeny zpravidla církevními hodnostáři, a tak podléhají náboženským tendencím a názorům. Příkladem je druh map vyráběných od osmého století, tzv. *mappae mundi*, které jsou kombinací skutečného a biblického pojetí obrazu světa. Mezi takové mapy se řadí mimo jiné mapa Isidora ze Sevilly (viz Příloha č. 1), nebo Ebstorfská a Herefordská mapa (viz Příloha č. 2). U těchto dvou map je typické umístění východu na vrchol uzavírajícího se kruhu a lokace Jeruzaléma v geometrickém středu kruhu jako centra celého světa.[20] I přes skutečnost, že středověké evropské mapy značně podlehly tehdejším trendům, lze z nich vyvodit zřejmou neznalost světa i samotné Evropy. V kartografickém vývoji neznamenají tyto mapy žádný pokrok a nemají podíl na rozmachu kartografie na začátku patnáctého století a ve století šestnáctém.

2.3 Způsoby přepravy

K pohybu osob ve středověku docházelo převážně pěšky, neboť chůze byla nejjednodušším způsobem, jak se pohybovat. Realizována byla především na menší vzdálenosti, a to hlavně z řad lidí patřících k nižší společenské třídě. Pěšky musel cestovat poutník, který pojímal svou cestu jako pokání. V takovém případě

18 VALTROVÁ, s. 31.
19 LE GOFF, Jacques, *Za jiný středověk*, Praha 2005, s. 271.
20 BORK, Robert, KANN, Andrea, *The Art, Science, and Technology of Medieval Travel*, Aldershot 2008, s. 116–117.

měl poutník svou cestu vykonat bosý, případně v otevřených sandálech – jedině tehdy byla pouť dobře provedena. Vlastní nohy byly nedocenitelným způsobem přepravy, jelikož na mnoha středověkých cestách nebylo možno jet s jezdeckým či tažným zvířetem. Pozemní doprava byla velmi často doplněna či kombinována s dopravou říční. K přepravě hromadných komodit docházelo především na vodních tocích, proto byla splavnost řek využívána především obchodníky a při transportu stavebního materiálu.[21]

Pokud si cestovatel zvolil k cestování nějaké zvíře (zpravidla v závislosti, zda si ho mohl dovolit), pak nejrozšířenějšími využívanými ve středověké Evropě byli osel a kůň. Osel vyšlechtěný v Arábii či severní Africe a oblíbený ve Středomoří, byl během raného středověku rozšířen i do zaalpských oblastí Evropy, kde se využíval jako nákladní a jezdecké zvíře. Díky své velikosti a malým nárokům (mohl se živit jen slámou nebo bodláky) se stával vhodným pro přechody v horách. Kůň byl v raně středověké Evropě využíván především jako jezdecké zvíře, a to zpravidla v majetnějších vrstvách společnosti. Poté, co došlo k jeho rozšíření i do nevojenské oblasti, sloužil kůň jako zvíře hospodářské, neboť svou silou a rychlostí umožňoval obdělávat mnohem více půdy. V neprospěch koně však mluvily vysoké nároky na péči a stravu, neboť byl potravním konkurentem člověka. Nejrozšířenějším tažným zvířetem ve středověku byl vůl, který se dal snadno ovládat, ale který měl minimální vytrvalost. Na středověkých cestách bylo možné potkat také soumary, muly, mezky nebo velbloudy (zpravidla na jihu a jihovýchodě kontinentu).[22]

Nejdůležitějším prostředkem dopravy ve středověku byl vůz, který sloužil jak k přepravě osob, tak i těžkých a objemných nákladů. Lehčí břemena se převážela na ručních kárách, těžší na vozech se zápřahem koně, mezka či vola. Vozy,

21 VERDON, Jean, *Voyager au Moyen Age*, Paříž 2007, s. 42–44.
22 OHLER, *Cestování*, s. 38–48.

dvoukolové nebo čtyřkolové, byly používány na různé účely – lehké používané sedláky v hospodářství; pevnější vozy kupecké, které musely překonat velké vzdálenosti; válečné, které byly nepostradatelnou součástí každého válečného tažení.[23] Kromě vozu se využívaly také saně, které byly jednodušší na zhotovení i ovládání, a proto byly velmi rozšířeny. Tento pracovní dopravní prostředek byl používán nejen v zimě, ale pokud to terén umožňoval, pak prakticky po celý rok. K tahání břemen se vedle saní využívalo tzv. vláčí – dvou tyčí upevněných jedním koncem k sedlu koně a druhým taženým volně po zemi. Spojením těchto tyčí příčkami či sítí vznikl nákladový prostor. Toto primitivní zařízení bylo používáno zpravidla v hospodářství tam, kde nebylo možné použít vozu.[24]

Lodě byly využívány nejen jako prostředek pro přepravu nákladu, ale v některých případech také za účelem válečných výprav. Lodě ve středověku byly technologicky zastaralejší než lodi antické (například kapacitě dopravních lodí z dob římské říše se západoevropské lodě vyrovnaly až v šestnáctém století), a to i přestože tyto lodě stavěli vyškolení odborníci.[25]

Nejjednoduššími plavidly byly vory a prosté čluny vyrobené z jednoho kusu kmene, tzv. *monoxyly*. Ke stavbě lodí bylo potřeba množství dřeva, které bylo získáváno v okolí samotných přístavů. Od osmého století muselo být dováženo či splavováno po řece ze vzdálenějších krajů, které měly této strategické suroviny dostatek, a tak se obchod se dřevem (a dalšími potřebnými surovinami – železem, smůlou, lněným vláknem) stal výnosným obchodem.[26]

Vodní toky nebyly ve středověku regulovány, možnosti ponoru se nečekaně měnily, proto bylo využití plavby jako druhu cestování spojeno s velkým

23 CHOC, Pavel, *S mečem i štítem*, Praha 1967, s. 222.
24 VERDON, *Voyager*, s. 48–49.
25 Tamtéž, s. 50–51.
26 CHARVÁT, Petr, *Dálkový obchod v raně středověké Evropě*, Brno 1998, s. 6–7.

rizikem. S přihlédnutím ke skutečnosti, že většinový podíl obyvatelstva tehdejší Evropy neuměl plavat, končilo někdy cestování po řece tragickým závěrem. Říční doprava byla provázána s dálkovým obchodem – cizokrajné komodity byly přiváženy po Dunaji, Labi a Rýnu do střední Evropy, a tak byly udržovány styky s obchodem na Černém, Středozemním, Severním a Baltském moři.[27]

2.4 Hlavní motivy cestování

Středověké cestování, jak již bylo zmíněno, mělo vždy určitý motiv. Cestovatelské aktivity byly realizovány za různými účely, přičemž motiv cesty mohl ovlivnit jak rychlost cestování (a s tím související volbu způsobu přepravy), tak i počet osob určených pro vykonání cesty. Určitý rozdíl je například mezi poutníkem, který na cestě může (ale nemusí) potkat další zbožné pocestné, a králem, jehož doprovod čítal až několik stovek osob. Z širokého spektra cestovatelských motivů vybírám dle mého názoru čtyři nejdůležitější: motiv náboženský, obchodní, politický a vojenský. K dalším motivům náleží například motiv studijní, zpravodajský, umělecký či touha po dobrodružství a zábavě.

2.4.1 Náboženský motiv

Ať už z důvodu realizace misijních cest nebo s využitím násilných metod, podpořilo cestování christianizaci celého evropského kontinentu. Náboženství sehrálo ve středověkém cestování svou nezastupitelnou roli, neboť náboženské poutě konané již od čtvrtého století po Kristu mohly být realizovány jen díky propojené síti cest, které tak byly udržovány a v budoucnu mohly být zmodernizovány. Poutníci nacházeli inspiraci pro své cesty ve Starém a Novém zákoně. *„Zbožnému člověku mohl být každý den svátkem, kdy cítil, že kráčí ve stopách Ježíšových, kdy se přibližoval ke svatým místům nebo kdy strázně cesty vnímal jako pokání.“*[28] Církví byly tyto cesty povětšinou podporovány, na druhou

27 CHARVÁT, s. 61–62.
28 OHLER, *Náboženské poutě*, s. 12.

stranu však varovala zvláště ženy před nebezpečím na cestách. K náboženským poutím docházelo povětšinou dobrovolně, z vlastního náboženského přesvědčení.

Náboženské poutě konali nejen křesťané, nýbrž také muslimové a Židé. Jak praví Korán, každý muslim je povinen alespoň jednou za život navštívit svatá místa v Mekce. Miliony lidí se tak potkávaly na cestách do Mekky, kde u posvátného kamene Kaaba došly uvědomění si svého společenství. Putování křesťanů do Svaté země, Říma, Santiaga de Compostela, Canterbury a dalších svatých míst uvádělo do pohybu masy lidí, kteří si přes odlišné pohlaví či mateřský jazyk uvědomovali nadnárodní náboženskou příbuznost.[29]

Jak již bylo řečeno, náboženské poutě byly realizovány povětšinou dobrovolně. Motivací pro vykonání náročné a nebezpečné cesty bylo několik, většina z nich má však společnou podstatu – aspekt zbožnosti, jenž byl ve středověku velmi silný, a aspekt poznání, neboť mentalitě středověkého člověka odpovídal zájem o poznání zejména posvátných míst a kostelů.[30] Nejvýznamnějším důvodem vykonávání poutí byla víra v Boha a důvěra ke svatým. Představa středověkého člověka, že na konci svého života bude souzen za své hříchy, byla důvodem, proč hledal pomoc u světců a světic, neboť ty byli učedníky Kristovi, jenž obstáli ve všech zkouškách, a tak představovali prostředníky mezi nebem a zemí.[31] *„Z lásky k této světici odpouští Pán hříšníkům jejich provinění, slepcům vrací světlo jejich očí, němým rozvazuje jazyk, chromé napřimuje.“*[32] Tato slova napsaná v osmé kapitole *Průvodce poutníka* z dvanáctého století se vztahují k Máří Magdaléně, jenž byla uctívána ve Vézelay.

29 VERDON, *Voyager*, s. 260–262.

30 BLÁHOVÁ, Marie, *Možnosti a formy cestování ve středověkých Čechách a jejich odraz v soudobé historiografii*. In: BOBKOVÁ, Lenka, NEUDERTOVÁ, Michaela (ed.), Cesty a cestování v životě společnosti. Sborník příspěvků z konference konané 6.–8. 9. 1994 v Ústí nad Labem, Ústí nad Labem 1995, s. 52.

31 OHLER, *Náboženské poutě*, s. 56.

32 *Pilgrim's Guide*. [online], [cit. 2015-02-10]. Dostupné z: https://sites.google.com/site/caminodesantiagoproject/.

Dalším motivem náboženských poutí byla návštěva svatých míst a získávání relikvií. Za svatá místa se považovala taková, kde byly uloženy relikvie světce, nebo kde samotný světec žil. V některých případech přicházeli poutníci na posvátné místo, kde se nacházely milostné obrazy, nebo kde došlo ke zjevení či zázraku. *„V podstatě se mohl stát poutním místem každý kostel, nebo třeba i pramen, jehož vodu lidé shledali léčivou a postavili nad ním kapli.“*[33] Některým pobožným lidem nestačilo, že navštívili svaté místo pouze jednou, a tak se usazovali v blízkosti svatých míst, anebo alespoň vyjádřili v závěti jako své poslední přání pochování co nejblíže světcům. Velice rozšířeným bylo v období od desátého do dvanáctého století protiprávní převážení relikvií, které však nebylo považováno za loupež, ale současníci své počínání omlouvali jako *„odnětí provázené zbožným úmyslem“*.[34]

Slib a prosba byly dalším důvodem navštívení svatého místa. Po jakékoliv těžké životní zkoušce lidé děkovali Bohu a slibovali vykonání poutě, při žádosti o uzdravení příbuzného či přítele opět přislíbili uskutečnit pouť. Často však pouť nebyla konána dobrovolně – církev s odvoláním na kajícnické právo ukládala jako pokání vykonání pouti na tři, sedm nebo i deset let, v některých případech dokonce na doživotí. Občas byla kajícná pouť ukládána kacířům, kteří je v mnoha případech účelně využívali k setkávání svých bratrů ve víře a k dalšímu šíření hereze. K praktikám kajícných poutí docházelo převážně v období raného, popřípadě vrcholného středověku, s postupem času tyto poutě vymizely.[35] V pozdním středověku využívali lidé poutí za účelem získání odpustků, především u příležitosti poutí do Říma o Svatém roce.[36]

33 OHLER, *Náboženské poutě*, s. 27.
34 Tamtéž, s. 59.
35 VERDON, *Voyager*, s. 266–267.
36 První Svatý rok byl vyhlášen bulou papeže Bonifáce VIII. roku 1300. Viz GEORGI, s. 137.

Od raného středověku putovali křesťané v první řadě do Svaté země. Palestinu a Jeruzalém – místa, kde Ježíš učil a trpěl, kde zemřel a vstal z mrtvých, mohli poutníci ve dvanáctém a třináctém století navštěvovat nerušeně, neboť zde křižáci prosadili svou moc. Předtím a potom musel poutník počítat s možným útokem místních banditů nebo s odporem muslimských vládců. Z nebezpečného přístupu do Svaté země těžily evropská poutní místa. Nejvíce samozřejmě Řím, kde byli uloženi ti nejhlavnější z apoštolů, Petr a Pavel. Třetí z tzv. „velkých poutí" byla do Santiaga de Compostela. Místo odpočinku prvního apoštola-mučedníka Jakuba se od přelomu tisíciletí stávalo cílem stále více a více poutníků ze všech koutů Evropy.[37]

Dalším vyhledávaným místem byl Einsiedeln, nejvýznamnější poutní místo ve Švýcarsku, kam za hrobem svatého Meinrada putovalo mnoho středověkých poutníků. Cáchy, zimní sídlo panovníka-světce (přestože církev svatořečení nikdy oficiálně neuznala) Karla Velikého, byly cílem poutníků proto, aby se poklonili u hrobu prvního středověkého římského císaře, jenž byl pohřben v katedrále Panny Marie. Do Trevíru putovali lidé, aby políbili Svaté roucho, které měl podle pověsti Ježíš na sobě při cestě na Golgotu. Do sídla primase anglikánské církve, Canterbury, proudil nespočet poutníků kvůli uctění památky Thomase Becketa, canterburského arcibiskupa, jenž zemřel mučednickou smrtí (zavražděn ve své katedrále královými rytíři). O zrod franského křesťanství se svým podílem zasloužil římský voják a pozdější biskup Martin. Místo zvané Tours, kde jsou v kryptě uloženy jeho ostatky, se stalo vyhledávaným cílem pobožných poutníků.[38]

Nejenom v západní Evropě se nacházelo mnoho svatých míst. Přestože střední a východní Evropa nebyla protkána takovou sítí cest jako západ kontinentu,

37 LE GOFF, Jacques, *Encyklopedie středověku*, Praha 2008, s. 506–508.
38 Tamtéž, s. 508–511.

některá poutní místa měla již ve středověku velký význam. Například místo zvané Jasná Hora (dnes se zde nachází rozsáhlý klášter) v obci Čenstochová se stalo nejvýznamnějším poutním místem Polska. Poutníci zde s prosbami přicházeli k obrazu Panny Marie Jasnohorské, která má podle legendy zázračné vlastnosti. Praha a Hnězdno – místa spjatá s křesťanským misionářem a druhým pražským biskupem Vojtěchem, který byl pro svou mučednickou smrt kanonizován, byly a jsou rovněž vyhledávanými poutními místy.[39]

2.4.2 Obchodní motiv

Středověký kupec se svou mentalitou lišil od všech ostatních společenských vrstev, neboť jeho obraz světa byl nejrozsáhlejší, obzvlášť pokud se jednalo o kupce na úrovni dálkového obchodu. Evropský obchodník musel ovládat několik jazyků (nejlépe latinský a francouzský, které byly nejrozšířenější) a musel být připraven na nebezpečí, které představovalo neodmyslitelnou stránku jeho profese. Takové nebezpečí zosobňovali lupiči (na moři piráti), lapkové, hospodští,[40] a často také výběrčí cla, kteří zboží kupce zatěžovali vysokými cly, či povinností vyložit zboží v celním skladu.[41] Proti těmto praktikám vznikala různá obchodní společenství, například severoevropská obchodní organizace Hanza[42] nebo italské obchodní republiky. V některých případech nebezpečí představovali také místní šlechtici, kteří obchodníkům záviděli jejich bohatství, a tak jim zboží (peníze) jednoduše zabavili.[43]

Kupec raného středověku se lišil od kupce středověku vrcholného a pozdního – od třináctého století vyžadovala obchodní činnost jisté znalosti a vyšší vzdělání, jinak mohl obchodník jen stěží úspěšně obchodovat. Kupec ve středověku byl

39 OHLER, *Náboženské poutě*, s. 26–27.
40 OHLER, *Cestování*, s. 12.
41 Tamtéž, s. 168.
42 Vznik Hanzy je datován do roku 1158, kdy byla městu Lübeck potvrzena obchodní práva. Viz HERING, Ernst, *Die deutsche Hanse*, Praha 1943, s. 14.
43 GUREVIČ, Aron J., *Středověký kupec 11.–15. století*. In: LE GOFF, Jacques (ed.), Středověký člověk, Praha 1999, s. 210.

zpravidla sám tím, kdo cestoval po evropském kontinentu. V pozdním středověku však došlo k přeměně na obchodníka, který sedí ve své faktorii a obchody vede prostřednictvím agentů a písemného styku. Pohled na obchodníka ve středověku byl vždy sporný a podezřelý. Na jedné straně byly aktivity obchodníka ve společnosti nenahraditelné a využívané všemi sociálními skupinami, na straně druhé byl obchod církví vždy řazen mezi „nečestné“ profese.[44] Rozvoj obchodní činnosti ovlivnil jak přechod od římských číslic k arabským, tak vznik aritmetiky, výuky cizích jazyků nebo ustanovení měr, vah a času. Díky obchodu byly po celé Evropě vytvořeny obchodní centra a přístavy a v neposlední řadě mnoho cest a stezek (Jantarová, Zlatá, Srbská, Linecká).

Motivací středověkého obchodníka byla s jistotou primárně vidina zisku. Právě tato skutečnost byla neslučitelná s tehdejší náboženskou a etickou doktrínou, proto byl obchodník často řazen mezi nejvíce hřešící lidi a kritizován všemi církevními institucemi.

Od třináctého století, kdy docházelo k rozvoji měst a vzniku městské vrstvy obyvatelstva, se církev začala orientovat na ovlivňování zejména měšťanů, a to nejenom proto, že město bylo živnou půdou kacířství, ale také proto, že ve městě nejčastěji docházelo k obchodním stykům. Ve svých kázáních odmítala obchodní činnost jako nejtěžší smrtelný hřích a varovala před zájmy bohatých lidí a kupců.[45] S vývojem obchodních společenství docházelo k dělení podílu na zisku, neboť si obchodníci začali uvědomovat riziko nebezpečí na cestách, a tak pokud na to měl kupec dostatek financí, najímal si na dodání zboží své lidi.[46]

44 GUREVIČ, s. 212.
45 Tamtéž, s. 212–213.
46 Tamtéž, s. 226.

2.4.3 Politický motiv

O cestování lze hovořit také jako o nástroji politické praxe. Panovnická mobilita byla po celý středověk nutná, skrze ní se odrážely panovníkovy mocenské či dynastické záměry a cíle. *„Osobní účast panovníka neztratila na své závažnosti jako prostředek prezentace i reprezentace jeho moci a vůle, jako posvěcení i zpředmětnění vlády samotné.“*[47] Cestování bylo každodenní součástí panování, v koordinovaných přesunech panovníků byla zřetelná jejich mocenská koncepce a výstavba správních center a reprezentativních sídel podél královských cest jen přidávala na důležitosti královského majestátu.[48] Budoucí císař Svaté říše římské musel po svém zvolení kurfiřty a po své korunovaci v Cáchách vykonat tzv. římskou jízdu – cestu k papeži do Říma ke slavnostní císařské korunovaci. Zvykem byla panovníkova cesta po říši, která symbolizovala převzetí království, a ke které se připojoval lid, aby králi vzdal poctu.[49] Jedním z obřadů byla také tzv. holdovací cesta – například cesta českého panovníka do Vratislavi, kde mu byla složena manská přísaha od vratislavského knížete. První zaznamenaná holdovací cesta je z roku 1327, kdy Jan Lucemburský přijímá lenní slib od Boleslava II. Opolského a uděluje Vratislavské knížectví v doživotní léno Jindřichovi VI. Tento slavnostní ceremoniál byl realizován především ve Vratislavi a Praze, výjimečně někde jinde (například roku 1336 ve Straubingu).[50]

Mezi cestovatele s politickou motivací lze zahrnout rovněž diplomaty, úředníky a příslušníky privilegovaných vrstev, kteří se účastnili sněmů, soudních grémií, či byli jinak aktivně zapojeni do řízení veřejných záležitostí. Nezřídka musela šlechta a měšťanstvo cestovat za panovníkem do jiné části říše, proto byla ochota cestovat (a opatřit si pro to potřebné finanční zdroje) základním předpokladem

47 BOBKOVÁ, Lenka, *Cestování, součást politické praxe. Cesty Karla IV. po korunních zemích*. In: BOBKOVÁ, Lenka, NEUDERTOVÁ, Michaela (ed.), Cesty a cestování v životě společnosti. Sborník příspěvků z konference konané 6.–8. 9. 1994 v Ústí nad Labem, Ústí nad Labem 1995, s. 64.
48 Tamtéž, s. 68.
49 GEORGI, s. 12.
50 HOLÁ, Mlada, *Holdovací cesty českých panovníků do Vratislavi v pozdním středověku a raném novověku (1437-1617)*, Praha 2012, s. 25–29.

pro uplatnění ve veřejném životě. Během přechodu k rezidenčně ustálenému panovnickému dvoru tato povinnost upadá a s dokončením centralizace státu v raném novověku zcela zaniká. Také církevní systémy řízení byly podmíněny cestovatelskou praxí. Pozdně středověký Řím byl jedním z nejlépe informovaných měst Evropy, což bylo zapříčiněno provázáním tohoto křesťanského středobodu s evropskými církevními řády za pomoci kurýrní služby. I jednotlivé církevní instituce měly své organizační struktury zahrnující nutnost pravidelných setkání nejvyšších představitelů klášterů. Například generální kapitula cisterciáckého řádu se každoročně v polovině září scházela ve svém mateřském klášteře v Citeaux, aby zde projednala nejrůznější záležitosti týkající se řádu.[51]

2.4.4 Vojenský motiv

Cesty s vojenskou motivací zaujímají velmi významné místo v souboru cestovatelských aktivit středověku. Prosazování politické moci bylo po celý středověk spojeno s vojenskými taženími, které znamenaly částečnou militarizaci hospodářského života a mobilizaci podstatné části šlechty, měšťanstva a poddaných. *„Válečná tažení byla tím typem cestování, které důrazně, až drasticky vytrhovalo člověka středověku a raného novověku z jeho lokální a provinciální soběstačnosti a mnohdy proti jeho vůli z něho činilo účastníka dějinných událostí.“*[52]

Přesuny vojsk neměly vliv pouze na změnu životního stylu, ale také na modernizaci cestovatelské infrastruktury a zvýšení mobility všech vrstev obyvatelstva. Tento specifický druh cestování se v průběhu středověku modifikoval z improvizovaných barbarských nájezdů do utváření taktických koalic států, jež rozdělovaly Evropu na dvě či více zájmových uskupení.[53]

51 CHARVÁTOVÁ, Kateřina, *Dějiny cisterckého řádu v Čechách 1142-1420*, Praha 2013, s. 46.
52 PÁNEK, *Cestování jako modernizační činitel*, s. 19.
53 Tamtéž, s. 18–19.

Hlavním aspektem, jenž ovlivňoval vojenský motiv cestování, byla dle mého názoru rychlost přesunu, neboť na té často závisel úspěch či neúspěch vojenské kampaně.

Mezi vojenské středověké přesuny lze zařadit křížové výpravy, trestné výpravy, výpravy proti heretickým hnutím a všechna lokální vojenská tažení. Křížové výpravy byly považovány za „běžné“ náboženské poutě s tím, že poutníci byli ozbrojení. Tyto výpravy militarizovaly evropské cesty a v mimoevropských oblastech ukázaly hrůznou stránku Evropanů, která se vtiskla do kolektivní paměti muslimů a Židů.[54] Trestné výpravy byly pořádány za účelem potrestání států či skupin osob, zpravidla v reakci na neloajální či morálně špatné chování. Jednalo se o diplomatický tlak bez formálního vyhlášení války. Výpravy proti heretickým hnutím, jako byla například výprava proti albigenským,[55] valdenským nebo v českém prostředí proti husitům,[56] byly vyhlašovány papežem a měly za následek drancování území, pustošení měst a upalování zajatců na hranicích. Význam těchto tažení spočíval ve vraždění křesťanů v samotné Evropě na rozdíl od křížových výprav do Svaté země.

54 OHLER, *Cestování*, s. 339–340.
55 OBERSTE, Jörg, *„Křížová výprava“ proti albigenským*, Praha 2014, s. 9.
56 SOUKUP, Pavel, SVÁTEK, Jaroslav, *Křížové výpravy v pozdním středověku*, Praha 2010, s. 90.

3 CESTOVATELSKÁ KAŽDODENNOST

Středověký člověk (myšleno zejména příslušník nižší společenské vrstvy) nikdy s jistotou nevěděl, jaké útrapy ho mohou na cestě zastihnout nebo jaké situace bude nucen řešit, obzvlášť, pokud se na cestu vydával poprvé. Zástupci vyšší společnosti, většinou mnohem více zcestovalí, byli s cestovatelskou každodenností větší měrou obeznámení. Proto nejen v přípravě na cestu, ale také v samotném průběhu cesty byl velký rozdíl mezi nižší a vyšší společenskou třídou. Přesto jsou některé aspekty cesty shodné všem cestujícím v průběhu celého dlouhého středověku. Na samotnou cestu působily rovněž panovníkovy výnosy a právní systémy, které cestujícímu cestu ulehčily, nebo naopak mu mohly být překážkou (clo, mýtné, platby převozníkům). V porovnání s dnešní snadnou mobilitou byly středověké přesuny náročné jak na přípravu, tak na realizaci cesty.

3.1 Přípravy na cestu a odjezd

Rozhodnutí, zda se na cestu vydat či nevydat, bylo ve středověku ovlivněno několika faktory. Jednu z nejdůležitějších rolí hrálo počasí a s tím související roční období. Málokterý cestující se rozhodl započít svou cestu před nebo během zimního období. I vojenská kampaň započatá v průběhu roku byla mnohdy na zimu přerušena, neboť v nepříznivém počasí bylo obtížnější udržet zásobování vojska a i přesuny vojáků nebyly tak snadno realizovatelné. V protikladu k této skutečnosti stojí fakt, že někteří panovníci byli okolnostmi nebo jen na základě svých úmyslů nuceni mobilizovat armádu během zimních měsíců a vydat se na tažení v nehostinném počasí.[57]

Tak podnikl Jan Lucemburský v lednu roku 1337 křížovou výpravu do pohanské Litvy: *„A protože mírnost zimy nepřipouštěla, aby se utvořily ledy na místech bažinatých a vodnatých, jichž tam je hojnost, aby po ledě jako po mostech vojsko*

57 VERDON, *Voyager*, s. 254–255.

křesťanské proti nepřátelům Kristovým přešlo a na ně vhodněji a prudčeji na jejich územích udeřilo, pročež všickni křesťané, zklamáni jsouce v naději ve válku následkem povahy podnebí, nedosáhše tam velikého úspěchu, nuceni byli domů se vrátiti.“[58]

V tomto případě bylo Janovo tažení odsouzeno k neúspěchu kvůli mírné zimě, naopak flanderský cestovatel a diplomat Guillebert de Lannoy popisuje krutou zimu při nocování nedaleko ruského Novgorodu: *„A když jsme v noci v této pustině spali, ráno jsme zjistili, že máme vousy, obočí a řasy tak zmrzlé od dýchání a plné rampouchů, že jsme při probouzení jen stěží mohli otevřít oči.“*[59] Pokud to tedy okolnosti dovolovaly, bylo nejvhodnější vydat se na cestu mezi jarem a podzimem. Dalším faktorem ovlivňujícím rozhodnutí o realizaci cesty byla situace v dané zemi. Otevřený válečný konflikt, nestabilní politická situace, vysoká míra kriminality, nebo výskyt moru a jiných nemocí nepředstavovaly ideální podmínky pro navštívení dané oblasti.[60]

Pokud se cestovatel rozhodl pro realizaci cesty, pak jeho dalším úkolem bylo si stanovit, co si vzít s sebou. Čím výše stál cestovatel na společenském žebříčku, tím delší, náročnější a pečlivější přípravy doprovázely jeho odjezd. Poutníci a ostatní cestovatelé nižšího společenského postavení nosili s sebou skromnou výbavu: dlouhý kabát, který chránil před povětrnostními vlivy a v noci sloužil jako deka, klobouk s širokým okrajem chránící obličej před sluncem a krk před dešťovými kapkami, punčochy či kalhoty, spolehlivé boty, hůl sloužící jako opora při brodu, v horách a jako ochrana před zvířaty. Konkrétně u poutníků však bylo obvyklejší chodit bosý, neboť jen tehdy byla pouť správně provedena. U zavazadel obecně platilo, obzvlášť pokud se jednalo o chodce, že čím menší

58 ŽITAVSKÝ, Petr, *Kronika Zbraslavská*, NOVOTNÝ, Václav (ed.), Praha 1905, s. 607–608.
59 LANNOY, Guillebert de, *Cesty a poselstva*, SVÁTEK, Jaroslav (ed.), Praha 2009, s. 147.
60 VERDON, *Voyager*, s. 12–15.

zavazadlo, tím lépe. Poutníci nosili tašku nebo kožený tlumok, ve kterém měli listiny, kterými se prokazovali, peníze (zpravidla ne mnoho), malou zásobu potravin, nůž a ocílku na rozdělání ohně. Velké zavazadlo mohl nahradit doporučující list příbuzným, známým či bratrům ve víře – znamenal bezplatné jídlo a pití, nocleh, převoz, darování jezdeckého zvířete. Takový list nahrazoval peníze a cennosti a pro lupiče byl jen bezcenným kusem papíru.[61]

Cestovatelé vyššího společenského postavení se o přípravy své cesty obyčejně příliš nestarali. Plán o realizaci jejich cesty byl známý již dlouho dopředu a přípravy této cesty zabraly i několik měsíců. Pokud se jednalo o významnou osobu, pak se jeho cestovní itinerář opíral o podporu různých lidí a institucí, v některých případech i o jistou subvenci dalšího subjektu. Tito lidé byli předem informováni o pobytu významné osoby a měli na něj být náležitě připraveni. Všichni lidé z okolí projížděné trasy měli být informováni o tomto pobytu, aby věděli, kde danou osobu po cestě zastihnout. Doprovod eminentní osoby byl různě početný v závislosti na důležitosti jedince, délce trasy a motivu cesty. Vojenská tažení čítala až desítky tisíc vojáků, diplomatické cesty zpravidla kolem stovky účastníků, někdy i méně.

Například římský král Václav IV. vyjel roku 1377 na cestu do Francie dříve, než-li jeho otec Karel IV., a dostal se až do vévodství Lucemburského, *„kam přijel v přestrojení s malou družinou svých lidí v počtu asi 40 koní“*.[62] Doprovod českého šlechtice Lva z Rožmitálu, který v letech 1465-1467 podnikl cestu po střední a západní Evropě za účelem podpory snahy Jiřího z Poděbrad k vytvoření unie evropských křesťanských států, byl početně podobný: *„vyjel z Prahy s dvaapadesáti koni a s jedním komorním vozem“*.[63] Domnívám se, že důvod, proč

61 OHLER, *Cestování*, s. 55–56.
62 ŠMAHEL, František, *Cesta Karla IV. do Francie 1377-1378*, Praha 2006, s. 155–156.
63 ŠAŠEK Z BÍŘKOVA, Václav, JAROSLAV, *Ve službách Jiříka krále: deníky panoše Jaroslava a Václava Šaška z Bířkova*, URBÁNEK, Rudolf (ed.), Praha 1940, s. 34.

některé družiny byly nepočetné, tkví ve snaze o rychlý a především nezpozorovatelný přesun. Jistou roli, možná nejvýznamnější, hrály také finanční náklady, neboť cestování s početným dvorem bylo velmi finančně zatěžující.

Spolu s významným duchovním či vládcem cestovali zpravidla také více či méně významní představitelé šlechtického nebo duchovenského stavu. Často panovníka doprovázela jeho choť nebo celá rodina, v tom případě byl cestovní aparát velmi rozsáhlý a zahrnoval kromě většího počtu ozbrojených mužů také několik vozů se zásobami potravin, ošacení a dalších věcí využívaných při cestování. S panovníkem cestoval také notář, který mu musel být kdykoliv k dispozici. Družinu doplňoval personál pojízdné kanceláře, který byl tvořen šesti až osmi osobami.[64]

Před samotným odjezdem musely být vykonány nejrůznější úkony a rituály. Prostý cestovatel, pokud se vydával na delší cestu, počítal se smrtí – proto před odjezdem sepsal závěť, ve které ustanovil svého nástupce v domě, vyjádřil smíření se svými odpůrci a vypsal skutky pro spásu své duše (sloužení mší, zpěv žalmů, krmení chudých, péče o nemocné). V závěti určil svého zástupce po dobu své nepřítomnosti a požádal o modlitby příbuzné a přátele. Poté navštívil nejbližší kostel či klášter, kde žádal o odpuštění a kde si vyprosil požehnání církve. Významné osoby se před cestou obracely na kláštery ve svých panstvích, kde prosily o ochranu na cestách před nebezpečím všeho druhu.[65]

Při odchodu velké osobnosti hrála modlitba a požehnání důležitou roli, neboť pokud by panovník na cestě zemřel, jeho smrt mohla zapříčinit konflikt, který by přinesl utrpení mnoha lidem. Před konečným odjezdem panovník často ještě

64 ŠMAHEL, s. 272.
65 VERDON, *Voyager*, s. 207–208.

převedl své državy na některého ze svých potomků, jako to udělal Jindřich VII. roku 1309, kdy svému synovi Janovi udělil v léno lucemburské hrabství.[66]

3.2 Cesta

Středověké cesty znamenaly pro cestovatele z nižší společenské vrstvy především bídu a strádání. Jestliže měl dotyčný doporučující list, pak o něj na cestách bylo alespoň v minimální míře postaráno. Pohostinnost na cestách byla samozřejmostí u významných osob, které nacházely jídlo a přístřeší v sídlech svých poddaných. Jednalo se především o sídla zámožnějších vazalů, kteří příjezd vážené osoby brali jako čest a museli k této povinnosti přistupovat zodpovědně. Pobyt důležité osoby byl provázen konkrétními ceremoniály, musela být dodržena příslušná úroveň etikety a v těch nejvýznačnějších případech i specifický protokol.[67]

Za dob římské říše bylo od hranic Skotska až po Mezopotámii vybudováno více než sto tisíc kilometrů cest, především kvůli udržení dostačující infrastruktury používané k rychlému přesunu vojsk a zpravodajské a obchodní činnosti.[68] Na tyto cesty navazují také cesty středověké, avšak s přihlédnutím na změny související s tvorbou významných evropských sídel byly některé tímto fenoménem ovlivněny. Tvorba komunikací v raném středověku upadá, péče o ně je buď minimální nebo žádná. V tomto období jsou častěji vytvářeny stezky – nezpevněné pěšiny, které se od cest liší svou těžkou schůdností a náchylností na povětrnostní podmínky a přírodní překážky.[69]

66 HOENSCH, Jörg, *Lucemburkové: pozdně středověká dynastie celoevropského významu 1308-1437*, Praha 2003, s. 34.
67 VERDON, *Voyager*, s. 222–225.
68 BORK, KANN, s. 20.
69 Tamtéž, s. 22.

Až ve vrcholném středověku v souvislosti s rozvojem integračních tendencí v rámci Svaté říše římské docházelo ke zpevňování cest a jejich modernizaci. Cestování na takových komunikacích bylo možné s koňmi i vozy, ale stále existovalo riziko nebezpečí zapadnutí v blátě nebo při překonávání vodních toků. Přechod přes řeku se stal osudným Přemyslu Otakaru II. roku 1250, když se vracel z plenění v jižním Bavorsku: *„Potom navracuje se zase, jel přes jeden dřevěný most, kterýž byli Němci tajně podřezali, takže se i s lidem Přemyslovým převrátil a mnoho se tu lidu, a zvláště Rakušanův, ztopilo, a vozové, kteříž stany a jiné potřeby vezli, z druhé strany vody zůstali. A v tom Němci sebravše se, na Přemysla udeřili, kterýž s nemnohými utekl.“*[70]

Před vytvářením mostů byly k překonání řek využívány přívozy. Toto dopravní ulehčení, které bylo až do vrcholného středověku důležitou součástí přesunů, bylo mnohem více rizikovější a nebezpečnější než brody a mosty. Nezřídka došlo při převozu k nehodě a větší část či dokonce všichni převážení se v řece utopili. Tak se často dělo v důsledku převozníkovy nedbalosti či hamižnosti, kdy do loďky nastoupilo více osob, než na kolik byla stavěná. Touha po co největším zisku zabraňovala převozníkům myslet na bezpečnost převážených mužů, žen a zvířat. V kombinaci s obtížným řízením lodi při velkém a silném proudu bylo riziko o to větší, a mnohdy lidé raději zvolili přechod přes brod, byť byl vzdálený a znamenal zdržení na cestě. Tak došlo k rozvoji sídel v místech tehdy hojně užívaných brodů (německy Furt) – města Frankfurt, Schweinfurt, Oxford. Převozníci vybírali za převoz velké množství peněz, v některých případech si za své služby dokonce opovážili vzít poutníkům jejich ženy. Okolo přelomu tisíciletí vzrůstala snaha o bezpečný přechod vodních toků a docházelo stále častěji k výstavbě mostů.[71]

70 HÁJEK Z LIBOČAN, Václav, *Kronika česká*, LINKA, Jan (ed.), Praha 2014, s. 576.
71 OHLER, *Cestování*, s. 172–174.

Mosty, dřevěné a později kamenné, byly nejspolehlivějšími dopravními ulehčeními při překonávání vodních toků, údolí, strží, nebo jiných přírodních překážek. K rozmachu výstavby mostů došlo okolo přelomu tisíciletí, kdy stále se zvyšující potřeba řadových cestovatelů i významných suverénů cestovat do vzdálených krajin, posouvala myšlenku budování mostů na nezbytnou úroveň. Malé množství dřevěných mostů z raného středověku se stalo nedostačujícím a nedrželo tempo s rozvojem tehdejší infrastruktury, navíc většina z nich byla ve špatném stavu. Výstavba mostů, ať už probíhala z důvodů ekonomických, vojenských či obranných, měla vždy za cíl zabránit zdržení a nebezpečí na cestách, chránit chodce a cestovatele.[72] Proto se také Karel IV. roku 1350 rozhodl pro stavbu kamenného mostu přes řeku Vltavu, který nejenže měl v poutnících vzbuzovat jistotu bezpečného přechodu, ale měl být také reprezentativním prvkem celé Prahy, tak jak to sám Karel popsal v zadání stavby: *„A tu na tom mostě proti špitálu královskému dal věži velmi hlubokou s přepevnými vnitřními sklepy z kamene přetvrdého založiti a nahoru stavěti tak ozdobně, chtě tomu, aby ve všem křesťanství brána, skrze kterouž by se jezdilo, nebyla jí rovná nalezena.“*[73] Na tomto příkladě lze výborně demonstrovat, jak mosty a jiná dopravní ulehčení byla neodlučitelně spojena s jednotlivými stavbami určenými k přenocování a pomoci v nouzi – Karlův most byl postaven u královského špitálu.

Vytváření nových komunikací mělo od vrcholného středověku určitá pravidla. Hlavní, takzvané královské silnice, byly obecně nejširší. Platilo pravidlo, že jeden vůz musí být schopen se vyhnout druhému, proto byla minimální šířka královských cest čtyři metry. Na těchto cestách měli účastníci provozu zvláštní ochranu a ten, kdo porušil mír na těchto komunikacích (přepadení, vražda,

72 GEORGI, s. 56–58.
73 HÁJEK Z LIBOČAN, s. 781.

znásilnění) měl být stínán nebo vplétán do kola.[74] Středověké cesty měly dokonce daná pravidla silničního provozu: *„Prázdný vůz měl uhýbat naloženému, méně naložený více naloženému. Jezdec na koni se měl vyhnout povozu a chodec jezdci na koni.“*[75] Důležitým orientačním bodem na cestách byly kameny, kůly nebo kříže, které byly postaveny zpravidla na nejvýše položeném místě, odkud bylo vidět do vzdálené krajiny a cestovatel tak mohl odhadnout potencionální nebezpečí (řeky, husté lesy) nebo vzdálenost do cíle. Kříže byly stavěny také na křižovatkách cest a poutníci tato místa využívali k odpočinku a k modlitbám.

Kromě panovníků a vyšších duchovních představitelů museli všichni cestovatelé platit clo, mýtné, při přechodu mostu mostné. Platba cla se týkala především obchodníků, kteří byli při přechodu hranic říší a panstvích povinni zaplatit určenou sumu, jenž byla příjmem do královské pokladnice. Postupem času vznikla nová povinnost uložení zboží v celních skladech, kde museli cizí kupci své zboží vyložit – další způsob, jak co nejvíce zvýšit panovníkovy finance. Od raného feudalismu se vybíralo mýtné – poplatek z užívání určité cesty nebo brodu – který sloužil opět k naplnění panovníkovy pokladny nebo v lepším případě k údržbě a stavbě nových komunikací. Při přechodu mostu musel cestující zaplatit takzvané mostné, které mnohdy představovalo tak vysokou částku, že cestující raději zvolil jinou, byť obtížnější variantu překonání řeky. Všem těmto poplatkům se cestující logicky chtěli vyvarovat, a tak se o výběrčích místech předem informovali a snažili se těmto oblastem vyhnout. Osvobození od cel a jiných poplatků umožňoval průvodní list od panovníka, který byl ale vydáván velmi sporadicky. Výše poplatků nebyla pro všechny stejná, jak uvádí Václav Hájek z Libočan k roku 1220: *„neb každý Žid z pláště halíř a z kapuce halíř všudy na mostě cla dáti musil, žák z kalamáře deset peněz a kněz z pleše*

74 DARKEVIČ, Vladislav Petrovič, *Argonauti středověku*, Praha 1984, s. 26.
75 OHLER, *Cestování*, s. 180.

třicet peněz".[76] To byla králova reakce na to, že kněží nemuseli odvádět žádné daně.

Bezpečnost na cestách byla uplatňována panovníkovými nařízeními nebo směrnicemi vydanými církevními středisky. Boží mír (latinsky *Pax Dei*), církevní omezení vzniklé v desátém století ve Francii, chránilo duchovní, poutníky, kupce a další cestující před násilím probíhajících válek.[77] Dalším prostředkem ochrany cestujících byl takzvaný landfrýd, zemský mír, chránící určité skupiny osob, určitá místa, tažná zvířata nebo zemědělské nářadí. Porušení těchto výnosů bylo trestáno odebráním léna a vyhoštěním ze země v případě urozeného člověka, v případě prostého člověka šlo o potrestání tělesné nebo o ztrátu života.[78] Někteří cestovatelé se mohli dostat pod zvláštní ochranu samotného vládce, jako tomu bylo například roku 1155, kdy Fridrich I. vzal pod vlastní záštitu studenty a profesory cestující z italské Bologně.[79]

Přesto docházelo během celého středověku k přepadání a loupení na cestách, četnost záznamů o loupežích a loupežnících je v kronikách vysoká. Zmíním jen několik záznamů v *Kronice české* o tom, kde se loupežníci ukrývali a jak s nimi bylo naloženo při jejich dopadení: *„Mnozí a rozliční loupežové v království Českém dáli se, a zvláště na silnicech stávajíce někteří jezdecky na koních, mnohým lidem, a nejvíce kupcům, činili veliké překážky a škody, a zvláště okolo Německého Brodu a Čáslavě, ač král častokrát na vyhledání a obranu takových věcí vyjížděl, však jsou vždycky loupežníci s loupežem ujeli a po tvrzích i hradích se rozkryli."*[80]

76 HÁJEK Z LIBOČAN, s. 541.
77 *Peace of God*. In: Encyclopaedia Britannica [online], [cit. 2015-03-10]. Dostupné z: http://www.britannica.com/EBchecked/topic/236624/Peace-of-God.
78 OHLER, *Cestování*, s. 167–168.
79 GEORGI, s. 55.
80 HÁJEK Z LIBOČAN, s. 823.

Název města Beroun vznikl ve spojitosti s loupeživými bandami, které v této oblasti působily: *„A od toho loupení neb braní dal jemu jméno Beroun.“*[81] V rámci vypořádání se s loupežníky a vrahy byl uplatňován vždy stejný postup: Václav II. nechal roku 1280 všechny loupežníky pověsit[82], Jan Lucemburský roku 1312 dopadl loupežníky na Moravě a všem nechal setnout hlavy.[83] Je samozřejmě těžké určit, zda jsou tyto informace pravdivé, ale podstatné je, že roku 1350 vzniká právní úprava pro boj proti zlodějům a vrahům, kde je pro tyto hříšné skutky vymezen hrdelní trest.[84]

Minimalizovat riziko nebezpečí na cestě mohl cestovatel tak, že se přidal k jinému cestujícímu nebo jiné cestovní skupině. Každá neznámá osoba vzbuzovala v lidech nedůvěru, proto bylo výhodné, pokud byl cestovatel schopen se s ostatními domluvit. Pro cestování ve středověku bylo nejpříhodnější ovládat latinský jazyk, který byl sice jazykem vzdělanců, ale díky knihám byl nejvíce rozšířen. V západokřesťanské oblasti byl užitečný jazyk francouzský (franština), který byl také dorozumívacím prostředkem v přístavech v Byzanci, ve které se jinak hovořilo řecky. Ve středověkém Španělsku ocenil cestovatel znalost arabštiny, která nebyla na Západě rozšířena, avšak některé kláštery považovaly alespoň minimální znalost tohoto jazyka za předpoklad pro úspěšnou vojenskou a duchovní konfrontaci s islámem (například klášter v Cluny).

Po přelomu století vznikl v oblasti Porýní vlivem kombinace hebrejštiny a německých, francouzských a italských dialektů jazyk zvaný jidiš, který byl v pozdním středověku používán jako dorozumívací jazyk ve východoevropském prostoru, a to převážně židovskými obchodníky. Pokud cestovatel neovládal ani jeden z těchto jazyků, pak využíval k dorozumění různých gest – to byla poslední

81 HÁJEK Z LIBOČAN, s. 85.
82 Tamtéž, s. 618.
83 Tamtéž, s. 672.
84 Tamtéž, s. 771.

možnost, jak ostatní přesvědčit o svých přátelských úmyslech.[85] Znalostí jazyka bylo cestovateli rovněž usnadněno cestování, neboť si tak mohl koupit koně, vůz, najmout nosiče nebo zaplatit cestu lodí.

Průběh cesty a celkový zážitek z ní ovlivňoval velkou měrou druh přenocování. Významní suveréni a duchovní měli cestu zorganizovanou tak, aby noci trávili v tvrzích, hradech nebo klášterech, kde měli být vždy řádně přijati. Prostý cestovatel neměl jistotu ubytování, ale pokud dorazil do nějakého hostince nebo kláštera, pak měl být přijat co nejlépe, neboť podle Bible mohl být cizinec Bůh. *„Kdo vás přijímá, ten přijímá mě, a kdo přijímá mě, přijímá Toho, který mě poslal.“*[86] Je psáno v Bibli a ve středověkém křesťanském světě byla tato představa známa.

Podob pohostinnosti bylo ve středověku několik, ve vrcholném středověku vznikají organizované formy pohostinnosti jako byly kláštery, hostince, útulky nebo xenodochie[87] a špitály. Církev, následující učení Krista, musela podle Bible pomáhat chudým, nemocným i pocestným. Svatý Benedikt z Nursie sepsal v šestém století pravidla, která byla později závazným předpisem pro všechny kláštery ve franské říši. V 53. kapitole nazvané „O přijímání hostí“ Benedikt stanovil normy, jak má být postaráno o příchozí do klášterů – mají jim být umyty ruce a nohy, opat má kvůli hostovi dokonce přerušit půst. V devátém století umývání nohou vymizelo, začaly se připravovat koupele a hosté měli mít vlastní ložnice, kde byli odděleni zástupci nižší a vyšší společenské třídy.

Kláštery ležely zpravidla na frekventovaných trasách, v Německu, Francii a Itálii ve vzdálenosti jednoho dne cesty nebo i méně. Byly zakládány také u přechodů přes řeku a při vstupu do horských průsmyků, například La Charité sur Loire

85 OHLER, *Cestování*, s. 119–127.
86 *Bible: překlad 21. století*, Praha 2009, s. 1267.
87 Starověký a středověký útulek pro cizince, pocestné, chudé a nemocné. Viz OHLER, *Cestování*, s. 139–140.

(Láska k bližním na Loiře) nebo klášter Disentis ve Švýcarsku. Některé kláštery byly natolik vytíženy, že u nich byly účelově zřizovány ubytovny. Bezplatné přijímání cizinců bylo pro kláštery hospodářsky velmi zatěžující, obzvlášť pokud delší dobu hostily krále s družinou nebo diplomatické poselstvo, a tak muselo být vydáno nařízení omezující přijímaný počet poutníků.[88]

Špitály, hospici a xenodochie mají svůj původ v antice a ve středověku často přináležely ke kostelu nebo klášteru. K rozvoji xenodochií a špitálů došlo po přelomu tisíciletí, kdy začaly být zřizovány městy, rytířskými řády a později i zbožnými bratrstvy. Kromě péče o cizince a pocestné musela tato zařízení pečovat o žebráky, sirotky, vdovy a nemocné. Stejně jako kláštery nabízely přístřeší a stravu, avšak v omezené míře, neboť příjmy těchto zařízení plynuly z darů a odkazů v závětích. Velkým rizikem ubytování ve špitálu byla, vzhledem k bídným hygienickým poměrům, hrozba nákazy. Cestující tak mohl choroboplodný zárodek roznést do dosud nezamořených míst a tím odsoudit tisíce lidí ke smrti.[89] Ve vrcholném středověku byla Evropa poseta kláštery a špitály, které byly využívány především zbožnými poutníky.

Pro ostatní cestující představoval další možnost přenocování privátní hostinec nebo herberk.[90] Hostinec byl využíván ze všech druhů pohostinství nejméně. Nejen proto, že se jednalo o placenou formu ubytování, ale také proto, že klientelu hotelu tvořili lidé nejnižší společenské kategorie, kteří ve středověku ne vždy měli na zaplacení lůžka k přenocování. Zámožnější osoby hostince nevyužívali – králové zůstávali na svých falcích, dvorech a dvorech sobě rovných, šlechta a vysocí duchovní vyhledávaly kláštery nebo své bratry v úřadě, obchodníky na cestách přijímali jejich partneři. Závažným problémem

88 VERDON, *Voyager*, s. 128–133.
89 OHLER, *Náboženské poutě*, s. 138–140.
90 GEORGI, s. 51.

v hostincích byla po celý středověk nedostatečná hygiena, vši a blechy byly často „standardním“ vybavením středověkého hospodského pokoje.[91] Také bezpečnost byla ze všech pohostinských zařízeních v hostinci nejmenší – na denním pořádku byly krádeže a vraždy – proto docházelo k rušení a zákazu hostinců: *„Ten, kdo by krčmu, jež je kořenem všeho zla, odkud pocházejí krádeže, vraždy, smilství a ostatní nepravosti, zřídil, i ten, kdo by zřízenou koupil, budiž dán do klatby!“*[92]

Všechny formy pohostinnosti poskytovaly cestovatelům nejen nocleh a stravu, ale také důležité informace o cestě. Tak se poutník mohl vyhnout oblastem, kde působily loupeživé skupiny, kde bylo vybíráno clo a mýtné, nebo jednoduše, kde byla cesta nejhůře schůdná. Informace o nejschůdnější cestě byly obzvlášť cenné v případě přechodu přes hory nebo hlubokým lesem. V takové situaci bylo možno si najmout (zpravidla za úplatu) průvodce, který zajistil bezpečné překonání přírodních překážek a snížil riziko nebezpečí na minimum.[93] I přes existenci mostů, ubytovacích zařízení, průvodců a dalších pomocných prvků ve středověkém cestování bylo dosažení cíle namáhavým úkolem a ne každému se podařilo dokončit svůj cestovatelský záměr bez větších komplikací.

3.3 Příjezd a návrat

Příjezd, respektive příchod do požadovaného cíle mohl přinést pozitivní i negativní zkušenost. Znovu – stejně jako u samotné cesty – existoval výrazný rozdíl mezi příjezdem osob vyšší a nižší společenské vrstvy. Příchod krále, významného duchovního, diplomata nebo příslušníka šlechty byl zpravidla provázen řádným slavnostním přivítáním (*adventus*), které zahrnovalo často přesné protokolární pokyny. U nejvyšších společenských představitelů bylo obvyklé, že hostitel vyslal poselstvo, které mělo příchozího přivítat a doprovodit

91 VERDON, *Voyager*, s. 134–137.
92 KOSMAS, *Kronika Čechů*, HRDINA, Karel, BLÁHOVÁ, Marie, MORAVOVÁ, Magdalena (ed.), Praha 2011, s. 91.
93 OHLER, *Cestování*, s. 194.

do cíle.[94] Toto poselstvo vycházelo vstříc i několik mil před cíl s tím, že čím větší byla vážnost příchozí osoby, tím větší vzdálenost muselo poselstvo ujít. Těsně před cílem uvítalo příchozího procesí složené jak z význačných lidí, tak i z prostého lidu. Pobyt hosta rovněž odpovídal hodnosti příchozího, což bylo zřetelně znát na vybavení pokojů, služebnictvu, zařízení a ostatních prostředcích, které měl host k dispozici (zřejmé to bylo také z hlediska vynaložených nákladů na pobyt), zároveň však host předpokládal, že mu hostitelé poskytnou to nejlepší z nejlepšího.

K panovnickým vjezdům neodmyslitelně patřily dary, které vyjadřovaly majestát a urozenost v očích společnosti, spřízněnost jedné osoby ke druhé a zčásti určovaly kontext jednání. Kromě darovaného předmětu byly důležité také gesta a ceremonie, jež darování provázely – ty také určovaly, jak bude dar interpretován. Tento rituál se již v průběhu středověku stal nástrojem korupční politiky a byl často zneužíván. Hostitel zpravidla dal příchozímu protidar na znamení srdečného přivítání a radosti z příjezdu.[95] Ne vždy však byla příchozí osoba vítaná, jako tomu bylo například roku 1310, kdy Jana Lucemburského nechtěli pustit kolínští páni do města, dokud v Praze nebude rozhodnuto o budoucím králi.[96] I jeho syn Karel IV. se nesetkal s vřelým přijetím od obyvatel italského města, kteří se ho prý pokusili u snídaně otrávit, avšak Karel jako zbožná osoba se šel nejprve pomodlit do kostela, což mu zachránilo život.[97] Samozřejmě, opět musí být kriticky zhodnoceno, zda se taková událost skutečně stala.

94 ANTONÍN, Robert, BOROVSKÝ, Tomáš, *Panovnické vjezdy na středověké Moravě*, Brno 2009, s. 17.
95 Tamtéž, s. 147–148.
96 HÁJEK Z LIBOČAN, s. 669.
97 Tamtéž, s. 709.

Přivítání řadového cestovatele-poutníka záviselo na více okolnostech. Velkou roli vždy hrála schopnost dorozumět se, která ovlivňovala názor hostitele na příchozího. Pokud se cestovatel alespoň částečně domluvil, a tak vysvětlil důvody příchodu a obhájil své čisté úmysly, pak mu bylo poskytnuto milé přivítání a následně dostatečná péče. Benjamin z Tudely popsal návštěvu francouzského města Lunelu ve svém cestopise takto: *„Zdejší lidé jsou moudří a svatí, zachovávají Boží příkazy a přispívají pomocí všem svým bratřím, blízkým i vzdáleným.“*[98] Také arabský cestovatel Ibn Batuta při příchodu do Málagy – jednoho z hlavních měst tehdy islámské Andalusie – byl laskavě přivítán: *„a soudce mi později poslal dárek na uvítanou a totéž učinil i místní kazatel“*.[99] V případě neznalosti ani základní slovní zásoby mohl být cestující vlivem nedorozumění vystaven rizikům, které mohly mít fatální důsledky (vyhnání, uvěznění, smrt).

Příchod cestovatelů do určitého místa měl v některých případech dopad na celkový chod společnosti. Z pozitivního hlediska zvyšoval příchod cestovatelů vážnost a blahobyt navštívených míst. Pokud však do města „přicestovalo“ větší množství tuláků, pobudů či jiných potencionálních kriminálních živlů, pak se snížila míra bezpečnosti ve městě a docházelo k častějším potyčkám, krádežím, v nejzávažnějších případech k vraždám. Velký přísun žebráků a nemocných zvyšoval úmrtnost ve městech a naopak větší počet kupců na městských tržištích vytvářel konkurenční prostředí a tím tendenci k snižování cen. Roku 1390 dorazilo do Prahy takové množství poutníků, že došlo k nedostatku chleba, piva a vína. Lidé se začali bouřit a situace musela být uklidněna zapojením najatých žoldnéřů a dodávkou potravin z okolních hospodářství.[100]

98 TUDELY, Benjamin z, ŘEZNA, Petachja z, *Dva středověké hebrejské cestopisy*, ŠEDINOVÁ, Jiřina (ed.), Praha 2002, s. 8.
99 BATUTA, Ibn, *Cesty po Africe, Asii a Evropě vykonané v letech 1325 až 1354*, HRBEK, Ivan (ed.), Praha 1961, s. 515.
100 HÁJEK Z LIBOČAN, s. 841.

Návrat byl v mnoha ohledech podobný příjezdu – cestovatel byl při šťastném návratu přivítán, samozřejmě opět v závislosti na společenském postavení. Krále vítali lidé již několik mil před samotnou rezidencí, byl zván do sídel lidí s vyšším postavením a jménem, kde byl bohatě pohoštěn. Řemeslníci byli přivítáni svými pracovními kolegy, kněží svými bratry ve víře a prostý člověk-poutník svou rodinou a přáteli. Po přivítání a zdravení následovaly soukromé děkovné modlitby a veřejná bohoslužba v kostele. Po návratu byla mnohdy vystrojena oslava, která trvala několik dní a kde se lidé radovali a děkovali Bohu za ochranu po celé cestě. Jako poděkování za šťastný návrat bývaly v některých případech udělovány dary církvi, jako tomu bylo například u křižáků, kteří poskytli finanční příspěvek na založení různých klášterů.[101]

Ne všichni cestující byli úspěšní a dorazili ve zdraví do cíle. Ve středověku nebylo ničím mimořádným, když cestovatel na své dlouhé cestě zemřel – ať už vyčerpáním, nemocí, utonutím nebo byl zabit. K pochování cestovatele docházelo obvykle hned na místě skonu, v případě lodní dopravy pak byl zemřelý nejednou zabalen do plátna a vhozen do řeky. Pro zemřelé na cestách byly vytvářeny zvláštní hřbitovy, tělesné ostatky zástupce nejvyšší společenské třídy byly zpravidla převezeny na místo, které určil umírající nebo jeho pozůstalí. Poutníci považovali strasti na cestě za osud a smrt brali jako spásu a odvedení světcem, jemuž pouť patřila, do nebeské vlasti.[102]

101 OHLER, *Cestování*, s. 215–217.
102 Tamtéž, s. 215.

4 STEZKY

Stezky ve středověku byly reprezentovány různými typy komunikací – od širokých královských cest přes menší cesty obchodní a poutnické až po malé pěšiny. Ve středověku byla Evropa protkána mnoha více či méně významnými cestami, které byly, byť nijak intenzivně, postupně rozšiřovány a upravovány. Všechny tyto komunikace byly využívány s určitým důvodem, ve většině případů se tyto motivy překrývají a stezka tak byla využívána různými druhy cestovatelů. Postupem času se ve středověku vytvořily takové stezky, u kterých byla trasa natolik zakořeněna (zažita), že vydržely až do dnešních dnů (svatojakubská, jantarová). Ostatní stezky se v průběhu času měnily, podléhaly dobovým potřebám, měnily směr kvůli přírodním překážkám či vlivem stavební inovace nebo vznikem nového sídla. V dobových pramenech se zachovaly informace jen o nejvýznamnějších, respektive nejfrekventovanějších stezkách, jenž měly převážně náboženský, obchodní, politický nebo regionální charakter.

4.1 Náboženské stezky

Náboženské stezky ve středověké Evropě existovaly napříč celým kontinentem – od Pyrenejského poloostrova do východní Evropy, od Britských ostrovů na Balkán – a spojovaly všechna poutní místa, která byla nepravidelně rozložená na celém evropském území. Nejdůležitější stezky do hlavních náboženských center (Řím, Santiago, Canterbury, Einsiedeln) byly utvářeny tak, aby poutník mohl při cestě tam nebo zpět navštívit ještě několik dalších poutních míst.[103] Nelze v této práci postihnout všechny cesty z oblasti náboženského motivu, proto jsou uvedeny jen ty nejfrekventovanější a pro křesťanský středověk nejzásadnější.

Hlavní poutnickou cestou ve středověku byla trasa do Říma, kterých sice bylo několik, ale klíčovou byla nesporně tzv. *Via Francigena*. Cesta spojující anglické Canterbury s italským Římem vedla přes Francii (Wissant, Arras, Laon, Gy, Besancon, Pontarlier), Švýcarsko (Lausanne) a Itálii (Aosta, Pavia, Piacenza, Pontremoli, Lucca, Viterbo). Na tuto hlavní tepnu byla napojena také

103 OHLER, *Náboženské poutě*, s. 29.

svatojakubská stezka ze španělského Santiaga a stezka ze Skandinávie a Německa (Stade, Mohuč, Worms, Štrasburk, Basilej, Avenches, Vevey). Na italském území pak na tuto stezku navazovalo ještě několik cest ubírajících se od východu – ve směru od Parmy, Boloně, Arezza, Perugie a Spoleta.[104] Tuto cestu do Říma nevyužívali jen poutníci směřující ke Svatému stolci nebo k ostatkům apoštolů Petra a Pavla, ale také ti, kteří mířili do Jeruzaléma.

Druhou nejčastěji vykonávanou poutí ve středověku byla svatojakubská pouť, tzv. *Camino de Santiago*.[105] Jednalo se o cestu do španělského Santiaga de Compostela, kde byly uloženy ostatky apoštola Jakuba, označovaného Starší.[106] V rámci evropských náboženských stezek středověku začínala svatojakubská cesta ve čtyřech francouzských městech – Arles, Le Puy, Vézelay a Paříž. Tak je to popsáno v *Průvodci poutníků*, který je obsažen v *Kodexu Kalixtově* (*Liber Sancti Jacobi*) z dvanáctého století, jenž poměrně detailně popisuje svatojakubskou cestu. Průvodce je rozdělen do jedenácti kapitol obsahujících popis čtyř cest do Santiaga a jejich jednotlivých úseků, popis měst na cestě, výpis mocnářů přispívajících na opravu cesty, seznam řek na cestě, popis krajiny a lidí v blízkosti cesty a lokalizaci a vyobrazení samotného města Santiaga. V závěru autor vyjadřuje, jakého zacházení se má dostat poutníkům přicházejících do města – stejně jako u všech církevních zařízeních má být poutník přijímán jako by byl ztělesněním samotného Krista.[107]

Čtyři zmíněná francouzská města byla výchozím bodem svatojakubské cesty. První vedla z Arles, respektive Saint-Gilles du Gard přes Montpellier, Toulouse a průsmykem Somport. Druhá z Le Puy přes opatství Saint Foy de Conques do Moissacu. Třetí cesta se ubírala z Vézelay přes Saint Leonard de Limousin a městečko Perigueux. Poslední z francouzských částí svatojakubské cesty vedla

104 BIRCH, Debra J., *Pilgrimage to Rome in the Middle Ages: continuity and change*, Rochester 1998, s. 46–48.
105 FREY, Nancy Louise, *Pilgrim Stories: On and Off the Road to Santiago*, Berkeley 1998, s. 5.
106 STARKIE, Walter, *The Road to Santiago*, Berkeley 1957, s. 17.
107 *Pilgrim's Guide*. [online], [cit. 2015-03-27]. Dostupné z: https://sites.google.com/site/caminodesantiagoproject/.

z Paříže, respektive z Tours přes Poitiers, Saint Jean de Angély, Saintes do Bordeaux. Druhá, třetí a čtvrtá cesta se scházely v místě zvaném Ostabat a Pyreneje překonávaly průsmykem Cize.

Všechny tyto stezky se po překonání Pyrenejí setkávaly v jednom místě nedaleko dnešní Pamplony, a to v Puente la Reina, odkud pokračovaly jako jediná stezka *Camino de Santiago*. Název tohoto místa odkazuje na jednu z etap cesty do Santiaga, a sice na „Královnin most“, jenž byl postaven jako pomoc pro poutníky z iniciativy manželky krále Sanchose III.[108] Přechod Pyrenejského pohoří byl bezpečnější přes průsmyk Somport, neboť se zde nacházel hospic Santa Christa, který poutníkům poskytoval alespoň minimální bezpečí a uspokojil jejich potřeby.[109]

Einsiedeln, poutní místo ve Švýcarsku, bylo často navštěvovaným místem poutníků ze severní a východní Evropy, neboť se nacházelo ve směru k přístupovým bodům svatojakubské cesty.[110] Místo úmrtí mnicha Meinrada, na kterém byl v desátém století založen benediktinský klášter, neměl jako Řím nebo Santiago ve středověku hlavní přístupovou stezku, a tak mohl poutník do tohoto svatostánku přijít z několika směrů. Německý mnich Hermannus Künig von Vach popsal ve svém Průvodci z roku 1495 svou cestu do Santiaga, kde cestou tam procházel Einsiedelnem.[111] Do Einsiedelnu přišel od severu, domnívám se buď přes Kostnici a Curych, nebo od severovýchodu, zřejmě přes Sankt Gallen. Když dorazil do kláštera, jeho další cesta se ubírala pravděpodobně k Bernu a dále přes francouzské území údolím Rhony k Pyrenejím. Pro poutníky ze severu Evropy byl Einsiedeln bránou pro vstup do Alp, jenž museli překonat, aby se dostali do vytouženého cíle, do Říma.

108 OHLER, *Cestování*, s. 324.
109 *Pilgrim's Guide*. [online], [cit. 2015-03-27]. Dostupné z: https://sites.google.com/site/caminodesantiagoproject/.
110 WEBB, Diana, *Medieval European pilgrimage, c. 700 - c. 1500*, New York 2002, s. 127.
111 HEISER, Patrick, KURRAT, Christian, *Pilgern gestern und heute: soziologische Beiträge zur religiösen Praxis auf dem Jakobsweg*, Berlin 2012, s. 83.

Podle trasy *Via Francigena* přicházeli poutníci také do anglického Canterbury – místa, kde byl roku 1170 zavražděn Thomas Becket. Mnoho poutníků přicházelo do Canterbury po stezce z Londýna (vzdálen devadesát kilometrů), na které byly tři možnosti přenocování: Dartford, Rochester a Ospring.[112] Via Francigena, spojnice procházející evropským kontinentem od severu k jihu, byla hlavní tepnou středověkého poutnictví, přesto existovalo mnoho menších, méně frekventovaných, avšak neméně významných stezek. Takové cesty měly nejprve pouze lokální význam, postupem času byly využívány větší měrou a jejich důležitost rostla. Jednalo se například o cesty ve Francii: do Tours za ostatky svatého Martina, Chartres nebo Mont Saint Michel.[113]

Na území dnešního Německa byl zpočátku hojně navštěvovaný Wilsnack v Braniborsku, kde byla uctívána Svatá krev. Postupem času se staly významným poutním místem Cáchy, kde se v katedrále Panny Marie nacházel hrob Karla Velikého, prvního středověkého římského císaře. Cáchy těžily také ze svých jiných funkcí – byly místem korunovací římsko-německých králů a zřejmě také tranzitním místem mezi německými říšskými městy a nizozemským Maastrichtem. Také sídlo biskupa (později arcibiskupa) na řece Mosele, Trevír, byl navštěvován poutníky, kteří sem přicházeli zhlédnout a políbit Svaté roucho. Poslední částí německého trojúhelníku, který poutníci ve středověku navštěvovali pravděpodobně v rámci jedné cesty, byl Kolín nad Rýnem s katedrálou svatého Petra, ve které se nacházely ostatky Tří králů.[114]

Většina náboženských stezek ve středověku se nalézala převážně v jižní a západní části evropského kontinentu, některé však ležely mimo toto území a přesto byly pravidelně využívány. Takovou byla od jedenáctého století tzv. Cesta svatého Olafa (nebo také Stará královská cesta či jednoduše Poutní cesta) v Norsku, vedoucí z Osla do Trondheimu, města na severu Norska, ve kterém se

112 OWEN, Charles A., *The Plan of the Canterbury Pilgrimage*. In: PMLA 66, 1951, 5, s. 820.
113 ADAMS, Henry, SAMUELS, Ernest, *Mont-Saint-Michel and Chartres*, New York 1961, s. 11.
114 WEBB, Diana, s. 135–137.

nachází Nidaroská katedrála s hrobkou svatého Olafa, svatořečeného norského krále Olafa II.[115] Významnou náboženskou stezkou ve střední Evropě byla trasa do poutního místa Jasná Hora[116], kde byl ve čtrnáctém století založen klášter, ve kterém se nachází ikona Panny Marie Čenstochovské. Zpočátku bylo poutnictví do tohoto místa sporadické, ale již na počátku patnáctého století začalo mít celostátní význam, ve století šestnáctém pak význam celoevropský.[117]

Dalším místem v Polsku navštěvovaném ve středověku bylo Hnězdno s katedrálou Nanebevzetí Panny Marie, ve které se nachází relikviář svatého Vojtěcha. Svatovojtěšské poutě se nekonaly jen do Hnězdna, neboť ostatky svatého Vojtěcha byly v polovině jedenáctého století převezeny do Prahy, do rotundy svatého Víta na místě dnešní svatovítské katedrály na Pražském hradě.[118] Je pravděpodobné, že v pozdním středověku při svatovojtěšské pouti z Prahy do Hnězdna poutníci navštěvovali rovněž Jasnou Horu, byť toto místo nemá se svatým Vojtěchem žádnou spojitost.

4.2 Obchodní stezky

Obchodní stezky byly jedny z nejdůležitějších stezek středověké Evropy, neboť byly dopravní tepnou mezi oblastí, kde bylo zboží získáváno, a oblastí spotřebitelů. Tyto stezky zásobily Evropu nedostatkovým zbožím ze Středomoří, Blízkého východu, Asie nebo Severního a Baltického moře a spojovaly obchodní odbytiště po celé Evropě. Některé trasy měly svůj původ v době starověké, některé se utvářely během středověku tak, jak docházelo k objevování nových nalezišť, nebo jak se začaly tvořit oblasti s tradiční výrobou určitého produktu. Obchod na takových stezkách byl často velmi lukrativní, a tak se některé z nich staly v průběhu času velmi významné. Obchod v raném středověku z velké části

115 *The Route of St Olav Ways*. [online], [cit. 2015-03-27]. Dostupné z: http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/tourism/files/etd2010/presentations-etd2010/panel-4/presentation_ms_lanke_en.pdf.
116 V polské obci Čenstochová, sto dvacet kilometrů od českých hranic.
117 PERSZON, Jan, *The Kashubian Pilgrimage to Jasna Góra, as a manifestation of Christocentric Marian piety*. In: Journal of Religious Science 28, 2009, s. 191–192.
118 Tamtéž, s. 193.

ovládali Židé, jež byli dědici obchodně zdatných Féničanů a Řeků, a kteří často ovládali několik jazyků a vyznali se v křesťanském i islámském světě. Na důležitých obchodních místech (zpravidla na začátku a konci obchodní stezky) si kupci drželi vlastní domy (později faktorie), a kontrolovali tak své obchody, zároveň tak žili v důvěrně známém prostředí, které tolik ocenili při návratu z cesty.[119]

Významnou obchodní stezkou ve středověku byla tzv. Jantarová stezka, spojující severní a jižní Evropu, respektive Baltské moře s mořem Středozemním. Svůj název dostala podle jantaru, suroviny, jenž byla důležitou a vysoce ceněnou komoditou již v období před Kristem. Tato surovina byla dovážena ze severu na jih, v opačném směru se jednalo o produkty z Blízkého východu nebo ze středomořských dílen. Největší rozkvět zaznamenala tato stezka v období pozdní římské říše, ale svůj význam si zachovala až do počátku novověku. Na této stezce neprobíhal obchod pouze s jantarem, ale také s bronzem, mědí, zinkem, kožešinami nebo medem, v některých případech také obchod s otroky.[120]

Trasa Jantarové stezky vedla z oblasti kolem dnešní litevské Palangy přes Kaliningrad, Gdaňsk, Kalisz a Vratislav do Olomouce. Odtud pak kolem Brna a Moravskou bránou do oblasti nedaleko dnešní Bratislavy, dále přes maďarský Sopron, Szombathely, Ptuj, Ljubljanu do italské Aquileji, později až do Benátek. V pozdním středověku se trasa Jantarové stezky prodloužila z Palangy přes Rigu až do Petrohradu.[121] Jednou z tras spojující Baltské a Středozemní moře, stejně jako Jantarová stezka, měla být trasa z oblasti na území dnešního Dánska, přes německý Kolín nad Rýnem, Trevír a švýcarský Bern do oblasti pramene italské řeky Pád, odkud bylo zboží dopravováno loděmi k ústí do Jaderského moře.[122]

119 OHLER, *Cestování*, s. 94–96.
120 QUAST, Dieter, ERDLICH, Michael, *Die Bernsteinstrasse*, Stuttgart 2013, s. 16–17.
121 Tamtéž, s. 21.
122 BENDER, Helmut, *Römische Straßen und Straßenstationen*, Stuttgart 1975, s. 65.

Jantarová stezka byla v poměru k ostatním obchodním stezkám jistě nejdelší, ale existovaly rovněž kratší, přesto stejně frekventované obchodní stezky. Takovou byla například stezka Zlatá (nebo také pasovská či prachatická), vedoucí z oblasti Šumavy do Podunají. Název „Zlatá“ získala až v šestnáctém století, a to díky velmi výnosnému obchodu, který na ní probíhal. Samotná stezka končila v německém Pasově a skládala se ze tří větví: od Prachatic, Vimperka a Kašperských Hor. Nejdůležitější větví byla jistě prachatická, táhnoucí se přes Volary, Bischofsreut a Waldkirchen do Pasova.

Po Pasovské stezce byla do Čech dopravována zejména sůl z rakouských solných dolů, ale také látky, koření nebo víno. V opačném směru pak hlavně obilí, chmel, vlna nebo kůže.[123] Z výnosnosti obchodu se solí těžila také tzv. Stará solná stezka (Alte Salzstraße), ležící v severním Německu mezi městy Lüneburg a Lübeck.[124] Město Lüneburg patřilo ve středověku k největším producentům soli a tuto surovinu dodávalo prostřednictvím obchodu s Lübeckem městům po celé Skandinávii.[125]

4.3 Stezky s politickým motivem

Stezky nebyly využívány pouze poutníky a obchodníky, také příslušníci vyšších sociálních vrstev - císaři, králové, papeži, úředníci, později šlechta - byli nuceni při výkonu svých funkcí cestovat. V raném středověku začalo cestování nabírat na stále větší důležitosti, v devátém století se cestování stalo součástí politické praxe a tento stav přetrval až do počátku novověku, kdy se zformulovala nová forma panování, rezidenční.[126] Cesty s politickým motivem byly takové, které panovníci vykonávaly za účelem vyjádření a upevnění své legitimity k panování

123 KUBŮ, František, ZAVŘEL, Petr, *Terénní průzkum české části Zlaté stezky*. In: Sborník Prachatického muzea 1, 1994, s. 54–76.
124 LEHMANN-BRUNE, Marlies, PETERSEN, Harald G. F., *Historische Handelsrouten*, Norderstedt 2010, s. 16.
125 JAKUBOWSKI-TIESSEN, Manfred, MASIUS, Patrick, SPRENGER, Jana, *Schauplätze der Umweltgeschichte in Niedersachsen*, Göttingen 2014, s. 56.
126 BOBKOVÁ, Lenka, *Cestování, součást politické praxe*, s. 64.

(popřípadě za účelem výběru daní nebo udělení milostí) a byly spojovány se sídly, jenž k těmto ceremoniím měly svou jistou kontinuitu.

Jednou z takových cest byla tzv. římská jízda – cesta římského krále do Říma ke korunovaci papežem. Tato tradiční ceremonie se datuje od roku 800, kdy se Karel Veliký rozhodl pro svou cestu do Říma k papeži, s jehož kooperací chtěl potvrdit a učinit přijatelnou svou vládu nad saskou šlechtou.[127] Trasa římské jízdy, jako ceremoniálu trvající po celý středověk[128], nebyla pevně stanovena: Jindřich VII. Lucemburský putoval do Říma ze Špýru přes Švýcarsko, průsmyk Mont Cenis a Turín[129], Karel IV. z bavorského Sulzbachu.[130] Přesto ve středověku existovala jedna více frekventovaná stezka do Říma, tzv. *Via Imperii*, vedoucí od Baltského k Jaderskému moři. Tato říšská cesta vedla ze Štětína v Pomořansku, přes Cölln (dnešní Berlín), Lipsko, Norimberk, Innsbruck, Veronu a Florencii do Říma.[131]

Další stejně významnou stezkou ve Svaté říši římské byla tzv. *Via Regia*, spojující východ a západ Evropy, a která měla mj. funkci vojenskou. V průběhu novověku byla rozšířena na západě na svatojakubskou stezku (přes Paříž) a na východě na cestu vedoucí přes Brest, Vilnius, Smolensk až do Moskvy. Ve středověku dosahovala nejzápadněji přes Brusel do Brugg, nejvýchodněji přes Vratislav do Krakova. Spojovala nejvýznamnější centra Svaté říše římské jako byly Cáchy, Frankfurt nad Mohanem, Norimberk, Mohuč nebo Kolín nad Rýnem. Některé její úseky měly své vlastní označení, jako například cesta mezi Kolínem nad Rýnem, Lipskem a Frankfurtem nad Mohanem, jenž byla nazývána „Horní cesta“.[132]

---

127 MAYR-HARTING Henry, *Charlemagne, the Saxons, and the Imperial Coronation of 800*. In: English Historical Review 444, 1996, 111, s. 1113.

128 Posledním korunovaným císařem Svaté říše římské byl Karel V., korunovace však neproběhla v Římě, ale v Bologni.

129 HOENSCH, s. 35.

130 BOBKOVÁ, Lenka, *Cestování, součást politické praxe*, s. 67.

131 KÜHN, Christoph, *Die Via Imperii als Pilgerstraße*. In: Unterwegs im Zeichen der Muschel. Rundbrief der Fränkischen St. Jakobus-Gesellschaft Würzburg 52, 2005, s. 13–14.

132 LANDAU, Georg, *Beiträge zur Geschichte der alten Heer- und Handelsstraßen in Deutschland*, Kassel 1958, s. 46.

Kromě panovníkových jízd ke korunovacím v Cáchách a Římě patřily ke stezkám s politickým motivem také cesty na různé sněmy, jednání či koncily. Cesty panovníků na sněmy ve Wormsu či Bamberku, na koncily v Římě, Konstantinopoli, Lyonu či Vienne, byly – pokud to bylo možné – realizovány po královských cestách, neboť často jen ty jim mohly zaručit bezpečné cestování a jistotu úspěšného příjezdu i návratu. Z hlediska cest českého panovníka to byly výpravy na jednání říšského sněmu v Norimberku nebo Řezně, v takovém případě panovník využíval kratší regionální stezky, o kterých je pojednáno v následující kapitole.[133]

4.4 Regionální stezky

Mezi regionální stezky lze zařadit stezky místního charakteru, které byly v porovnání s ostatními stezkami zpravidla kratší a druhořadého významu. K tomuto druhu patří stezky zemské, na kterých se nacházely zemské brány a strážnice, jenž byly vystavěny v místech, kudy mohl nepřítel nejsnadněji vniknout na chráněné území. Proto byly zemské brány a strážnice umisťovány při hranicích zemí jako prvek ochranné soustavy[134] a jako centra obchodní činnosti, neboť u strážnic bylo vybíráno mýto a clo. Protože nebyly zemské stezky nijak upravovány a zpevňovány, byly v zimním období a za nepříznivého počasí těžko využitelné, v některých případech až neschůdné. Stejně jako ostatní stezky, byly také stezky zemské lemovány hostinci, kovárnami či dílnami. Zemské stezky spojovaly hlavní sídla panovníků a jejich falce se sídly šlechty, s kláštery a kostely, s městy a vesnicemi. Zřízení a používání takových stezek bylo stanoveno v listinách vydaných panovníkem.[135]

Na českém území existovalo množství regionálních[136] stezek, z nichž každá měla svou více či méně důležitou úlohu. Jejich důležitost byla určována skutečností,

133 BOBKOVÁ, Lenka, *Cestování, součást politické praxe*, s. 66–67.
134 Posádka chránila stezku, v některých případech dokonce poskytla cestujícímu doprovod.
135 HRAŠE, Jan Karel, *Zemské stezky, strážnice a brány v Čechách*, Nové Město nad Metují 1885, s. 11–15.
136 Myšleno v poměru k cestování po celém evropském kontinentu.

jaká sídla spojovala – proto měla takzvaná Norimberská stezka především ve vrcholném a pozdním středověku velký význam.[137] Cesta, nazývaná také *Via Carolina*, mezi Prahou a Norimberkem byla využívána nejen jako trasa pro cestu na říšský sněm, ale stala se také spojnicí mezi českým královstvím a říšskými městy, v širším měřítku pak cestou do západního kulturního okruhu.[138] Tato stezka vedla z Prahy přes Beroun, Rokycany, Plzeň, Kladruby (Stříbro), kde se větvila do dvou směrů – na přimdskou stezku, jenž vedla k Přimdě a dále na Rozvadov nebo Tachov, a chebskou, která od Stříbra odbočovala směrem k Chebu. Přimdská stezka dále pokračovala do Weidenu in der Oberpfalz a přes Sulzbach a Lauf an der Pegnitz do Norimberka.[139]

Významnou stezkou do dalšího města důležitého pro chod Říše, do Řezna, byla Řezenská stezka, nazývaná někdy také domažlická stezka. Cesta z Prahy do Řezna kopírovala Norimberskou stezku v úseku k Plzni, dále se ubírala po levém břehu řeky Radbuzy do Domažlic, kde po několika kilometrech opouštěla české území.[140]

Dalšími významnými stezkami na českém území byla například Vitorazská nebo také Česká stezka spojující Prahu s rakouskou Vitorazí (dnešní Weitra) a vedoucí přes přechod Nové Hrady, Trhové Sviny, České Budějovice, Veselí nad Lužnicí, Soběslav a Strkov do Prahy.[141] Linecká stezka spojující Prahu a rakouský Linec vedla buď přes České Budějovice stejně jako Vitorazská stezka, nebo její druhá větev přes Příbram, Písek, Vodňany, Český Krumlov, Rožmberk a Vyšší Brod.[142] Stezka Libická spojovala Čechy a Moravu, a to ve směru od Čáslavi přes Žďár nad Sázavou, Velké Meziříčí, Náměšť nad Oslavou a Ivančice do míst nedaleko Brna, kde se napojovala na stezku Jantarovou.[143] Haberská stezka rovněž

137 HRAŠE, s. 58.
138 KVĚT, Radan, *Atlas starých stezek a cest na území České republiky*, Brno 2011, s. 88.
139 KVĚT, Radan, *Staré stezky v České republice*, Brno 2002, s. 18.
140 KVĚT, Radan, *Staré stezky*, s. 19–20.
141 HRAŠE, s. 44–45.
142 Tamtéž, s. 46–47.
143 KVĚT, Radan, *Staré stezky*, s. 17–18.

spojovala Čechy a Moravu, avšak vycházela z Kolína, pokračovala na Čáslav, Havlíčkův Brod, Jihlavu, Třebíč a končila ve Znojmě.[144] Poslední z nejdůležitějších českých středověkých stezek byla Srbská spojující Prahu a Drážďany překonáním Krušných hor v Nakléřovském průsmyku.[145]

Regionální stezkou mimo české území byla například stezka *Hellweg* ve Vestfálsku, která byla královskou nebo panskou cestou. Poskytovala spojení německých sídel mezi Rýnem a Labem, jako například Duisburgu, Dortmundu nebo Paderbornu.[146] Regionální stezka spojující Dánsko a Šlesvicko-Holštýnsko, respektive města Viborg, Flensburg a Hamburg, byla nazývána „volskou cestou", neboť na ní probíhal obchod především s hospodářskými zvířaty. Procházela prostředkem Jutského poloostrova, pravděpodobně, aby se vyhnula překážkám ve formě vodních toků, které bylo se zvířaty mnohem obtížnější překonat.[147]

144 KVĚT, *Staré stezky*, s. 15–16.
145 KVĚT, Radan, *Atlas*, s. 142.
146 STEPHAN-MAASER, Reinhild, *Zeitreise Hellweg. Spuren einer Straße durch die Jahrtausende*, Essen 2000, s. 23.
147 FRANK, Joachim W., *Drunter oder drüber: Elbquerungen gestern und heute*, Hamburg 2002, s. 8.

5 ZÁVĚR

Cílem této bakalářské práce byla analýza cestování ve středověké Evropě, seznámení s hlavními cestovatelskými motivy středověku, popis cestovatelské každodennosti a vytvoření přehledu významných středověkých stezek. Kromě tohoto cíle mělo být dosaženo také posouzení vlivu cestování na další složky středověkého života a společnosti, popřípadě na budoucí vývoj cestování.

Nejprve bylo nutné si uvědomit, že středověká společnost byla silně ovlivněna náboženstvím a církevními dogmaty. Působení církve na život ve středověku a její participace na veškerém společenském dění způsobily, že tato středověká instituce měla vliv také na cestování. Přestože z hlediska náboženského motivu, respektive vykonávání zbožných poutí nebo v souvislosti s christianizací církev cestování podporovala, zároveň vyjadřovala svůj nesouhlas s cestováním z důvodu obchodního, neboť ten považovala za hříšný. Církev svým způsobem udržovala středověkou společnost v strnulém stavu, neumožnila – ať už záměrně či nikoliv – středověké společnosti vývoj, který by pomohl ke konjunktuře v oblasti cestování. Fakt, že církev ovlivňovala myšlení středověkého člověka a podporovala (vědomě nebo nevědomě) jeho strach z neznáma vytvářením map s fantaskním líčením exotického světa, stojí v kontrastu s podporou náboženských poutí.

Výsledkem analýzy cestování ve středověku je skutečnost, že mezi cestováním prostého člověka a příslušníka vyšší společenské třídy byl značný rozdíl. Tento rozdíl lze spatřovat nejen ve finanční nákladnosti podniku a celkovém pohodlí na cestě, ale také v délce přípravné fáze na cestu. Je pravdou, že se zástupci vyšší společenské třídy často snažili co nejvíce snížit náklady na svou cestu, neboť ty byly podstatným zatížením pro pokladnu, přesto stále přetrvával hluboký rozdíl v cestování různých společenských vrstev.

V rámci středověkého cestování byly vytvořeny cestopisy a průvodci popisující neustálou konfrontaci středověkého člověka s přírodou. Třebaže docházelo k pozvolné přeměně přírodní krajiny na kulturní, nebylo středověké cestování nikdy snadné a bez nebezpečí. Otázka bezpečného přesunu pravděpodobně částečně ovlivnila vznik obchodních svazů a městských spolků. Obava z nebezpečí či dokonce smrti byla natolik silná, že cestovatelé před cestou sepisovali závěti a určovali své dědice – tato skutečnost dokládá vážnost rozhodnutí vydat se ve středověku na cestu.

Vliv cestování na středověkou společnost je možno spatřit v několika oblastech. Nejvýznamnější působení cestovatelských aktivit a jejich potřeb tkví ve výstavbě nových budov a mostů. Toto dopravní ulehčení se v průběhu středověku stalo nezbytností a z hlediska budoucího vývoje mělo jistě svou nezastupitelnou roli. Vlivem cestování došlo také k založení mnoha klášterů, hospiců a špitálů, což dokazuje existence těchto staveb na nebo v blízkosti frekventovaných středověkých stezek. Zcela novým jevem se stala výstavba „ubytoven“ při klášterech nebo špitálech, neboť tyto církevní zařízení nebyly dále schopny čelit nárůstu počtu cestujících ve vrcholném středověku. Nepopiratelný účinek mělo cestování rovněž ve výstavbě nových panovnických center, které, stejně jako kláštery a špitály, byly zakládány při frekventovaných stezkách. S ohledem na cestování s politickým motivem docházelo ke zdokonalování letních sídel a falcí panovníků, k úpravě a inovaci královských cest a k s tím související podpoře výstavby nových mostů. Specifickými stavbami, jenž jsou dalším důsledkem cestovatelské každodennosti, byly jednak hřbitovy pro poutníky zemřelé na cestách, v regionální rovině pak cestování ovlivnilo vznik strážnic a zemských bran.

Další oblastí, jenž byla ovlivněna cestováním, je vývoj měst a komunikací. Mnoho evropských měst vzniklo na místech spojených s cestovatelskou aktivitou

– na brodech, u mostů, na výběrčích místech cla a mýta, u klášterů nebo špitálů – a ve většině případech rozkvět těchto měst byl přímo závislý na prosperitě vzniklé z cestování. Vývoj komunikací ve středověku sice nebyl nikterak závratný, přesto docházelo alespoň k minimální údržbě královských cest, ostatní stezky byly utvářeny podle lokálních a dobových možností. Nejdůležitější stezky převzaté z doby římské říše si i po celý středověk udržely svůj význam a jejich důležitost přetrvala až do novověku.

Ve středověku lze vysledovat počáteční pokusy o stanovení pravidel silničního provozu, stejně jako počátky vytváření orientačních bodů a rozcestníků, jenž byly v této době reprezentovány jednoduše za pomocí kamenů, kůlů nebo křížů. Jistý význam mělo cestování také pro modernizaci dopravních prostředků, neboť po celý středověk působila snaha o co nejrychlejší a nejpohodlnější přesun, v rozporu k tomuto může být jen podmínka vykonávat zbožné poutě bosý, tedy bez použití dopravního prostředku. Vliv cestování je nepochybně obsažen také v jazykové vybavenosti vzdělané vrstvy středověkého obyvatelstva nebo v rozvoji výběru finančních prostředků (clo, mýtné, mostné).

V celkovém pojetí má cestování ve středověké Evropě dalekosáhlé důsledky. Probíhala tak výměna kulturních hodnot a docházelo ke společenské a mezinárodní integraci. Domnívám se, že největším negativem ve vztahu ke středověkému cestování byl trvalý dohled církve, jenž neumožnil rychlejší, progresivnější vývoj této oblasti.

6 SEZNAM POUŽITÝCH PRAMENŮ A LITERATURY

Prameny

BATUTA, Ibn, *Cesty po Africe, Asii a Evropě vykonané v letech 1325 až 1354*, HRBEK, Ivan (ed.), Praha 1961.

HÁJEK Z LIBOČAN, Václav, *Kronika česká*, LINKA, Jan (ed.), Praha 2014.

KOSMAS, *Kronika Čechů*, HRDINA, Karel, BLÁHOVÁ, Marie, MORAVOVÁ, Magdalena (ed.), Praha 2011.

LANNOY, Guillebert de, *Cesty a poselstva*, SVÁTEK, Jaroslav (ed.), Praha 2009.

ŠAŠEK Z BÍŘKOVA, Václav, JAROSLAV, *Ve službách Jiříka krále: deníky panoše Jaroslava a Václava Šaška z Bířkova*, URBÁNEK, Rudolf (ed.), Praha 1940.

TUDELY, Benjamin z, ŘEZNA, Petachja z, *Dva středověké hebrejské cestopisy*, ŠEDINOVÁ, Jiřina (ed.), Praha 2002.

ŽITAVSKÝ, Petr, *Kronika Zbraslavská*, NOVOTNÝ, Václav (ed.), Praha 1905.

Literatura

ADAMS, Henry, SAMUELS, Ernest, *Mont-Saint-Michel and Chartres*, New York 1961.

ANTONÍN, Robert, BOROVSKÝ, Tomáš, *Panovnické vjezdy na středověké Moravě*, Brno 2009.

BEDNAŘÍKOVÁ, Jarmila, *Stěhování národů*, Praha 2007.

BENDER, Helmut, *Römische Straßen und Straßenstationen*, Stuttgart 1975.

Bible: překlad 21. století, Praha 2009.

BIRCH, Debra J., *Pilgrimage to Rome in the Middle Ages: continuity and change*, Rochester 1998.

BLÁHOVÁ, Marie, *Možnosti a formy cestování ve středověkých Čechách a jejich odraz v soudobé historiografii*. In: BOBKOVÁ, Lenka, NEUDERTOVÁ,

Michaela (ed.), Cesty a cestování v životě společnosti. Sborník příspěvků z konference konané 6.–8. 9. 1994 v Ústí nad Labem, Ústí nad Labem 1995, s. 52.

BOBKOVÁ, Lenka, *Cestování, součást politické praxe. Cesty Karla IV. po korunních zemích*. In: BOBKOVÁ, Lenka, NEUDERTOVÁ, Michaela (ed.), Cesty a cestování v životě společnosti. Sborník příspěvků z konference konané 6.–8. 9. 1994 v Ústí nad Labem, Ústí nad Labem 1995, s. 64.

BORK, Robert, KANN, Andrea, *The Art, Science, and Technology of Medieval Travel*, Aldershot 2008.

DARKEVIČ, Vladislav Petrovič, *Argonauti středověku*, Praha 1984.

FRANK, Joachim W., *Drunter oder drüber: Elbquerungen gestern und heute*, Hamburg 2002.

FREY, Nancy Louise, *Pilgrim Stories: On and Off the Road to Santiago*, Berkeley 1998.

GEORGI, Wolfgang, *Reisen und Wallfahren im Hohen Mittelalter*, Göppingen 1999.

GOETZ, Hans-Werner, *Život ve středověku*, Praha 2005.

GUREVIČ, Aron J., *Středověký kupec 11.–15. století*. In: LE GOFF, Jacques (ed.), Středověký člověk, Praha 1999, s. 210.

HEISER, Patrick, KURRAT, Christian, *Pilgern gestern und heute: soziologische Beiträge zur religiösen Praxis auf dem Jakobsweg*, Berlin 2012.

HERING, Ernst, *Die deutsche Hanse*, Praha 1943.

HOENSCH, Jörg, *Lucemburkové: pozdně středověká dynastie celoevropského významu 1308-1437*, Praha 2003.

HOLÁ, Mlada, *Holdovací cesty českých panovníků do Vratislavi v pozdním středověku a raném novověku (1437-1617)*, Praha 2012.

HRAŠE, Jan Karel, *Zemské stezky, strážnice a brány v Čechách*, Nové Město nad Metují 1885.

CHARVÁT, Petr, *Dálkový obchod v raně středověké Evropě*, Brno 1998.

CHARVÁTOVÁ, Kateřina, *Dějiny cisterckého řádu v Čechách 1142-1420*, Praha 2013.

CHOC, Pavel, *S mečem i štítem*, Praha 1967.

JAKUBOWSKI-TIESSEN, Manfred, MASIUS, Patrick, SPRENGER, Jana, *Schauplätze der Umweltgeschichte in Niedersachsen*, Göttingen 2014.

KUBŮ, František, ZAVŘEL, Petr, *Terénní průzkum české části Zlaté stezky*. In: Sborník Prachatického muzea 1, 1994, s. 54–76.

KÜHN, Christoph, *Die Via Imperii als Pilgerstraße*. In: Unterwegs im Zeichen der Muschel. Rundbrief der Fränkischen St. Jakobus-Gesellschaft Würzburg 52, 2005, s. 13–14.

KVĚT, Radan, *Atlas starých stezek a cest na území České republiky*, Brno 2011.

KVĚT, Radan, *Staré stezky v České republice*, Brno 2002.

LANDAU, Georg, *Beiträge zur Geschichte der alten Heer- und Handelsstraßen in Deutschland*, Kassel 1958.

LE GOFF, Jacques, *Encyklopedie středověku*, Praha 2008.

LE GOFF, Jacques, *Středověká imaginace*, Praha 1998.

LE GOFF, Jacques, *Za jiný středověk*, Praha 2005.

LEHMANN-BRUNE, Marlies, PETERSEN, Harald G. F., *Historische Handelsrouten*, Norderstedt 2010.

MAYR-HARTING Henry, *Charlemagne, the Saxons, and the Imperial Coronation of 800*. In: English Historical Review 444, 1996, 111, s. 1113.

OBERSTE, Jörg, *„Křížová výprava" proti albigenským*, Praha 2014.

OHLER, Norbert, *Cestování ve středověku*, Praha 2003.

OHLER, Norbert, *Náboženské poutě ve středověku a novověku*, Praha 2002.

OWEN, Charles A., *The Plan of the Canterbury Pilgrimage*. In: PMLA 66, 1951, 5, s. 820.

PÁNEK, Jaroslav, *Cestování jako modernizační činitel středověké a raně novověké společnosti (Problémy a úkoly českého výzkumu)*. In: BOBKOVÁ, Lenka, NEUDERTOVÁ, Michaela (ed.), Cesty a cestování v životě společnosti.

Sborník příspěvků z konference konané 6.–8. 9. 1994 v Ústí nad Labem, Ústí nad Labem 1995, s. 10–13.

PERSZON, Jan, *The Kashubian Pilgrimage to Jasna Góra, as a manifestation of Christocentric Marian piety*. In: Journal of Religious Science 28, 2009, s. 191–192.

POLÁCH, Vladimír, *Několik poznámek k rané christianizaci Norska*. In: MYŠKA, Milan (ed.), Sborník prací Filozofické fakulty Ostravské univerzity, Ostrava 2004, s. 123.

QUAST, Dieter, ERDLICH, Michael, *Die Bernsteinstrasse*, Stuttgart 2013.

SOUKUP, Pavel, SVÁTEK, Jaroslav, *Křížové výpravy v pozdním středověku*, Praha 2010.

STARKIE, Walter, *The Road to Santiago*, Berkeley 1957.

STEPHAN-MAASER, Reinhild, *Zeitreise Hellweg. Spuren einer Straße durch die Jahrtausende*, Essen 2000.

ŠMAHEL, František, *Cesta Karla IV. do Francie 1377-1378*, Praha 2006.

VALTROVÁ, Jana, *Středověká setkání s „jinými“*, Praha 2011.

VERDON, Jean, *Volný čas ve středověku*, Praha 2003.

VERDON, Jean, *Voyager au Moyen Age*, Paříž 2007.

WEBB, Diana, *Medieval European pilgrimage, c. 700 - c. 1500*, New York 2002.

Internetové zdroje

Peace of God. In: Encyclopaedia Britannica [online], [cit. 2015-03-10]. Dostupné z: http://www.britannica.com/EBchecked/topic/236624/Peace-of-God.

Pilgrim's Guide. [online], [cit. 2015-02-10]. Dostupné z: https://sites.google.com/site/caminodesantiagoproject/.

The Route of St Olav Ways. [online], [cit. 2015-03-27]. Dostupné z: http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/tourism/files/etd2010/presentations-etd2010/panel-4/presentation_ms_lanke_en.pdf.

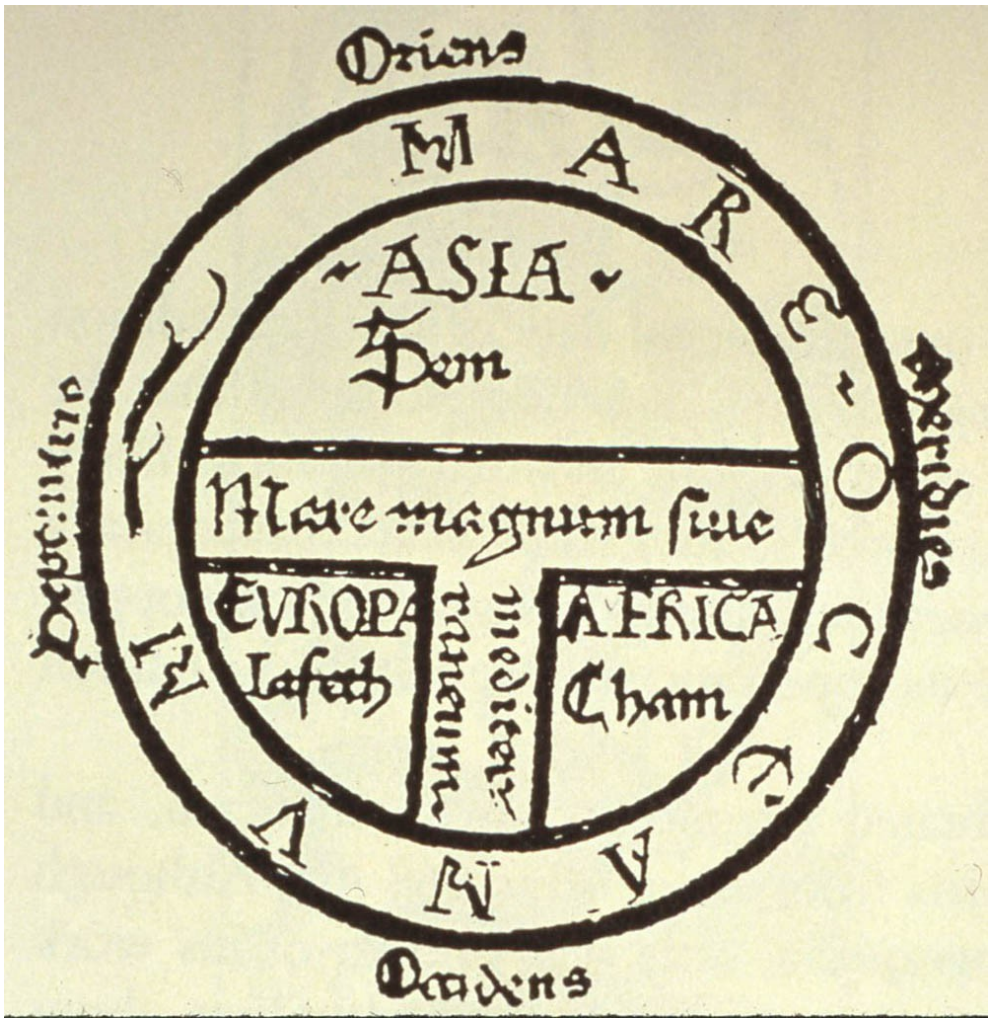
7 RESUMÉ

The thesis *Travel in medieval Europe* analyzes travelling in the Middle Ages focusing on the European continent. The aim of this thesis is in addition to the analysis of medieval travelling also its impact on other components of medieval life and society, or its impact on the future development of travel. The thesis is divided into five chapters and deals with travel and travel motives, transport methods, travel and everydayness and the most important medieval routes. For a better understanding the part of the thesis is dedicated to the medieval perception of space.

The action of the Church on life in the Middle Ages and its participation in all social affairs caused that this medieval institution also affected travelling. Result of the analysis of travel in the Middle Ages is the fact that between travel of a common man and a member of the upper class was a significant difference. This difference can be seen not only in the financial costs of the journey or in the comfort on the road, but also in the length of the preparatory phase of the journey.

The influence of travel is obvious in other areas of medieval society – in the construction of bridges, monasteries, hospices, hospitals and "hostels", in the development of cities and roads, in the language skills of the educated layers of the population, in the development of the selection of funds (customs duties, tolls, bridge tolls). In general concept has the travel in medieval Europe far-reaching consequences. There was an exchange of cultural values and there were social and international integration. I think the biggest negative in relation to the medieval travelling was the permanent supervision of the Church, which did not allow a faster and more progressive development of this area.

8 PŘÍLOHY

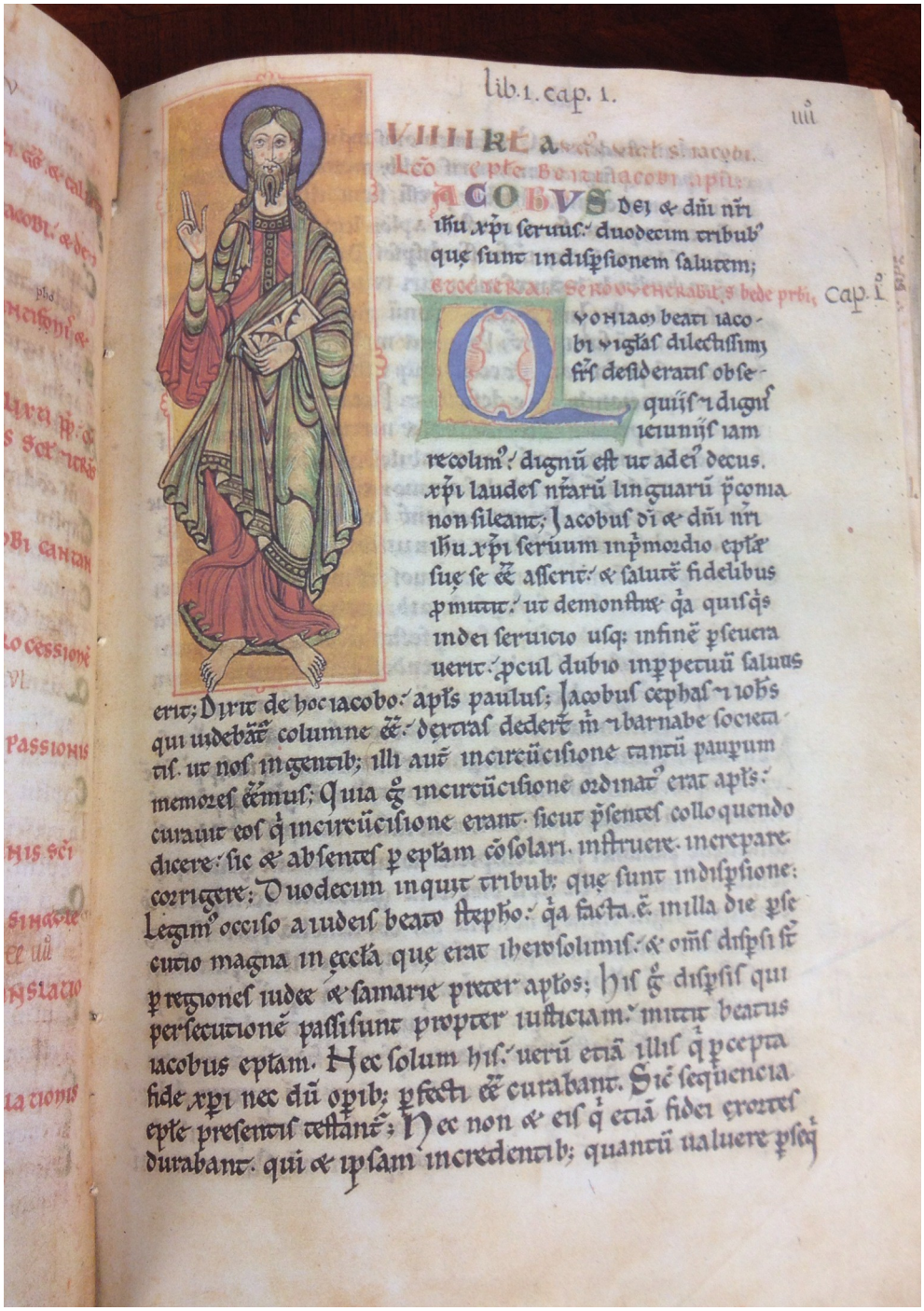


Příloha č. 1 – Mapa Isidora ze Sevilly

Zdroj: http://academic.reed.edu/spanish/courses/353/mapas/index.html.

Příloha č. 2 – Herefordská mapa

Zdroj: http://en.wikipedia.org/wiki/Hereford_Mappa_Mundi.



Příloha č. 3 – Stránka z *Průvodce poutníka* s vyobrazením svatého Jakuba

Zdroj: http://meanderingmac.com/2013/11/01/all-saints-day/.

Příloha č. 4 – mapa stezky *Via Francigena*

Zdroj: http://www.siena-agriturismo.it/la_via_francigena_in_toscana.htm.