

POVOLÁNÍ NAŠICH PŘEDKŮ

Stanislava Jarolímková

Kresby Jiří Filípek

OD FORMANŮ K SILÁKŮM



Poděkování

*Za pomoc při psaní této knihy děkuji
profesoru MUDr. Zdeňku Broukalovi CSc. (†2020),
Mgr. Miloslavu Čechovi, Martině a Tomovi.*

*Tuto knihu věnuji členům své milované rodiny,
a to i těm, kteří již odešli.*

Upozornění pro čtenáře a uživatele této knihy

Všechna práva vyhrazena. Žádná část této tištěné či elektronické knihy nesmí být reprodukována a šířena v papírové, elektronické či jiné podobě bez předchozího písemného souhlasu nakladatele. Neoprávněné užití této knihy bude trestně stíháno.

Stanislava Jarolímková

POVOLÁNÍ NAŠICH PŘEDKŮ

Od formanů k silákům

Vydala Grada Publishing, a.s., pod značkou **bambóok**

U Průhonu 22, 170 00 Praha 7

tel.: +420 234 264 401

www.grada.cz

jako svou 8277. publikaci

Lektoroval PhDr. Vladimír Jakub Mrvík, Ph.D.

Kresby Jiří Filípek

Odpovědná redaktorka Lucie Švecová

Sazba a zlom Antonín Plicka

Návrh obálky Jiří Filípek

Zpracování obálky Antonín Plicka

Počet stran 144

Vydání 1., 2021

Vytisklo TISK CENTRUM s.r.o., Moravany u Brna

© Grada Publishing, a.s., 2021

© Stanislava Jarolímková c/o DILIA, 2021

Cover Illustration © Jiří Filípek, 2021

Illustrations © Jiří Filípek, 2021

ISBN 978-80-271-4578-2 (pdf)

ISBN 978-80-271-2497-8 (print)

Obsah

Úvod	7
Lidé kolem dopravy	9
Formani a forajtři	9
Kočí dostavníků, fiakrů, drožek, omnibusů a koněk	12
Řidiči	14
Dopravní strážníci	16
Cestáři	16
Voraři	17
Železničáři	21
Lidé kolem dřeva a hlíny	25
Dřevorubci	25
Tesaři	25
Bednáři	26
Bečváři	26
Kolodějové neboli koláři	27
Truhláři	29
Hrnčíři	31
Mazači	33
Cihláři	33
Kamnáři	34
Lidé kolem jídla a pití	36
Zemědělci	36
Pastevci	38
Mlynáři	39
Pekaři a kontroloři	43
Pernikáři	45
Řezníci a uzenáři	46
Rybáři	47
Rybníkáři	49
Chmelaři	52
Sladovníci, pivovarníci a lízníci	53
Lidé kolem knih a novin	55
Opisovači a ilustrátoři	55
Papírníci	57
Tiskaři	59
Překladatelé a spisovatelé	62
Novináři	64
Knihovníci	65
Cenzoři	66
Lidé kolem kovů	69
Huťaři	69
Kováři	71

Podkováři	72
Drátníci	73
Brníři, platněři a helměři	73
Zvonaři	74
Nožíři	75
Klempíři	75
Zámečníci	76
Hřebíkáři	76
Dráteníci	76
Lidé kolem léčení a léků	78
Léčitelé	78
Lékaři a doktoři	80
Chirurgové	85
Zuboléčitelé	86
Stomatologové	87
Lékárníci	87
Záchranáři	88
Lidé kolem obchodování	92
Trhovci	92
Hostinští	94
Prodavači v kamenných obchodech	95
Pouliční a podomní prodejci	97
Lidé kolem oblečení a obutí	102
Přadleny a přadláci	102
Tkalci	105
Krejčí	107
Koželuzi a kožešníci	109
Ševci	112
Lidé kolem těžby	117
Horníci rud	117
Horníci uhlí	121
Kominíci	123
Lidé kolem zábavy	126
Hudebníci a zpěváci	126
Loutkoherci	128
Herci	130
Šikovní baviči-podvodníci	131
Cirkusáci, medvědáři, reiteráci, rychloběžci a siláci	132
Osobnosti, se kterými se setkáte v knize	137
Literatura	140

Úvod

V této knížce, rozdělené do deseti kapitol, si na vybraných příkladech představíme některá povolání našich předků a ukážeme si, co jejich vykonávání obnášelo. Podíváme se do období od 9. do 19. století, kdy lidé ještě nebyli hýčkáni vědou a dnešní vyspělou technikou, ale museli vymýšlet způsoby, jak co nejlépe vyhovět zákazníkům, aby uživili sebe i své rodiny. Ukážeme si, že rozhodně neměli snadný život a my bychom možná mnohdy na jejich místě neobstáli.

Slibuji, že kniha nebude suplovat učebnice starých výrobních postupů. Sice občas vysvětlí, čím přispěl některý vynález k usnadnění a urychlení práce, a názorně ukáže, jak fungoval, ale především se bude snažit, abyste si o vybraných profesích snadno zapamatovali co nejvíce zajímavostí.

Dozvíte se například, že voráři mívali na svých plavidlech ohniště, kterému koni se říkalo podsední a kterému přípřežní, že truhláři používali soustruh již od 13. století, jak vypadaly hrnky zvané srostlíky, k čemu pastýřům sloužily hrkavice, proč vodní mlýny pracovaly asi jen třetinu roku, jak rybáři lovíli s vrší a ostí, jak kováři zaříkávali koně, komu se říkalo „ledoví muži“, co bývala vyzvánka a zda cvičení koníci uměli počítat.

Psaný text doplní 101 barevných kreseb Jiřího Filípka.

Přeji vám příjemné počtení.

Stanislava Jarolímková

<https://stjarolimkova.portnet.cz>

<https://www.facebook.com/stanislava.jarolimkova>

Lidé kolem dopravy

Formani a forajtři

Formani bývali od 14. století prvními významnými profesionálními přepravci. Mezi ně se však mohl zařadit pouze ten, kdo měl peníze na zakoupení bytelného vozu a statných koní, kdo počítal s tím, že jeho povolání má i stinné stránky, a kdo navíc uměl se svými zvířaty správně zacházet. To například znamenalo, že se řídil moudrými radami, z nichž jedna například doporučovala: „do vrchu nežeň, z vrchu nepuť a po rovině nešetři“ a druhá tvrdila, že „veselý forman koňů polehčení“.

Tito přepravci vyráželi na cesty a **silnice** za každého počasí, aby na svých vozech, opatřených po levé straně plechovou lucernou, denně ujeli asi 30 kilometrů a přepravili **objemné náklady**. Teprve od 16. století začali vozit – byť spíše ve výjimečných případech – také cestující.

Náklady tvořily balíky, bedny či uzamčené truhly, které forman přivazoval řetězy či provazy a skládal je do výšky. Úložný prostor často ještě rozšiřoval vpředu i vzadu vozu tzv. šandrláky a po obou stranách tzv. líhami (prkénky uprostřed se žlábkem) či tzv. šteňhami neboli dřevěnými deskami sloužícími jako stěny.

Nakonec vše zakryl rohožemi a plachtou ze silného plátna.

Pro jízdu do strmých kopců si mnozí formani najímali tzv. **přípřežního koně**. (Bylo to jistě lepší řešení, než když někteří dodávali svým tahounům potřebnou sílu k tahu do kopce kouskem chleba namočeným ve víně.)

SILNICE Málo se připomíná, že **silnicí nebyla každá cesta**. Od 14. století se tímto výrazem označovaly výjimečně kvalitní neboli „silné“ cesty, které vznikaly ve 13. století v důsledku toho, že se tehdy začala zakládat první města a rozvíjelo se obchodování. (První silnici dal zřídit mezi Prahou a Vídní císař Karel IV.) Zpočátku byly zpevňovány pouze vrstvou lomového kamene se štěrkovým povrchem, takže v 18. století už nevyhovovaly rozvíjející se dopravě a nebyly schopné zajistit rychlé přesuny zejména dělostřelectva. Proto byly v druhé polovině 18. století budovány silnice **s kvalitnějším povrchem**.

Od vlády císaře Karla VI. se v první polovině 18. století podél nich sázely ovocné stromy, v čemž pokračovala i jeho dcera Marie Terezie. Ta to odůvodňovala tím, že plody si budou moci trhat vojáci vracující se z armády či chudí vesničané. Koncem 17. či 18. století se zřizovaly podél silnic **příkopy** odvádějící z nich vodu a přibývaly **rozcestníky** i **kamenné patníky**. Název patníků byl odvozen od slova „pata“, protože jezdci nasedající a sesedající z koně se o tyto „pomocné“ sloupky opírali právě svou patou.

NÁKLADY Zpočátku platilo, že jedno spřežení (tedy dva koně) mohlo vézt zboží o váze kolem 15 metrických centů (označení dříve používané jednotky hmotnosti – lidově metrák – přičemž 1 metrický cent je 100 kilogramů). Když se k formanským vozům připřahali čtyři koně, pohybovala se povolená váha nákladu kolem 70 metrických centů a v 19. století narůstala až ke 100 metrických centů, protože tehdy už se zapřahala do formanských vozů i šestispřeží. Toto zvýšení váhy nákladů bylo možné právě díky kvalitnějšímu povrchu silnic.

FORAJTR Někdy forajtr pomáhal formanovi zdolat pouze kratší nesnadný úsek, ale stávalo se, že se s ním vydal i na několikadenní cestu. V tom případě uvázal za formanský povoz svůj dvoukolový vozík, a když společně dojeli do rovinatého terénu, přepřáhl své koně za dvojkolku a vrátil se domů.

BIČ Formanskému biči se přisuzovala magická moc. Lidé věřili, že forman s jeho pomocí může zhypnotizovat koně, takže se ani nepohnou, nebo jim dokáže dodat zázračnou sílu. Někteří vplétali kus biče do loukotí kol, což mělo ochránit vůz i koně před očarováním.

Někdy jel na připraveném koníkovi **zaměstnanec hostince**, kde byl forman ubytován, a po zdolání kopce ho ze spřežení vypráhl a vrátil se s ním do stáje. Jindy šlo o koně patřícího tzv. **forajtrovi** (zkomolenina německého slova „der Vorreiter“, která znamená „přední neboli první jezdec“). Forajtři žili v kopcovitých oblastech, vlastnili dva či tři páry koní a ty v případě potřeby za jistý poplatek připřáhli ke koním formanským.

Formani cestou obvykle nesedali na voze, ale buď chodili vedle něj s **bičem** a opraťmi v rukou, nebo sedali na tzv. **podsedního koně**. Tím býval levý kůň ze zadního páru, jemuž se takto říkalo proto, že byl „pod sedlem“ neboli – dnešním jazykem řečeno – byl osedlán.



Formanský vůz s nákladem a forman na podsedním koni.



Takto vypadala čuba.

V druhé polovině 18. století docházelo ve formanském řemesle ke změnám, které se týkaly bezpečnosti jízdy, a to konkrétně povinného brzdění. Díky nařízení Marie Terezie byly před místa se sklonem větším než 15 stupňů rozmístěny na silnicích štíhlé hranolovité tzv. **brzdné kameny** (předchůdci dopravních značek). Jakmile forman dojel k brzdnému kameni, musel zastavit a nasadit jedno ze dvou tehdy existujících brzdných zařízení, která zajišťovala, aby vůz nenajel do koní a vážně je nezranil.

Pokud byl vůz lehčí, nasazovala se na zadní kolo povozu záložka neboli **smyková brzda** zvaná **čuba**, což byla krátká dřevěná či železná „lyže“ s podélnými okraji ohnutými do tvaru žlábků, upevněná na řetízku. Její název vznikl podle toho, že mívala tvar psí packy. Takto podložené kolo se neotáčelo, ale spolu s čubou jen klouzalo.

U **těžkých vozů** se brzdilo tak, že se zadní kolo zablokovalo zaklesnutím háku upevněného na konci provazu či řetězu, jehož druhý konec byl přivázán ke spodku vozu.



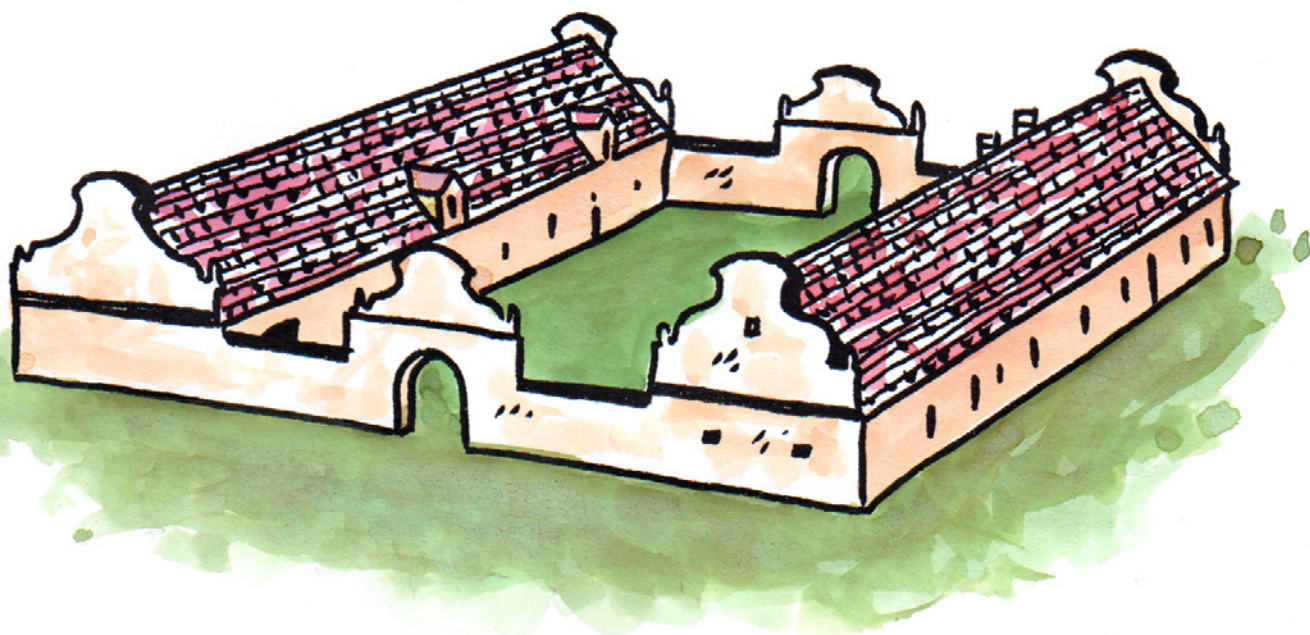
Formani nosili obvykle krátký tmavý kabátec a kožené kalhoty a kvůli ochraně před prachem cest přes ně oblékali širokou modrou halenu. Na nohou mívali vysoké shrnovací boty, na hlavu si většinu roku dávali pletený vlněný kulich a na něj nasazovali plstěný klobouk. Důležitým doplňkem jejich oblečení býval široký kožený opasek s váčkem na peníze.

Nechávali se najímat na různě dlouhé štreky (zkomolenina německého slova „die Strecke“ značí cího „vzdálenost“). Jezdili po celém území habsburské monarchie, tedy i za hranice Českého království, ale neodmítali ani zakázky v okruhu svého bydliště. Každý z nich musel mít formanskou knížku, do níž se zapisovalo naložené zboží. Pokud zapsáno nebylo, považovalo se za kradené a mohlo být úředně zabaveno. Aby se formani lépe bránili před lupiči číhajícími zejména v lesních úsecích, jezdilo jich několik pohromadě a vozili s sebou střelnou zbraň a sáček se střelným prachem, šavli apod.

K přespání využívali možná již od 14. století předchůdce dnešních hotelů – **zájezdní hostince**, kde bývali vítanými hosty: platili totiž jak za své ubytování a jídlo, tak za ustájení a krmení pro koně.

Hostinští nabízeli příprežní koně a mívali v rámci rozšiřování služeb v zásobě náhradní kola k vozům, která si mohli lidé v hostincích ubytování nebo hostinec míjející koupit a nechat od

ZÁJEZDNÍ HOSTINEC Pro pobavení přidám historku, o níž psal roku 1895 tehdejší tisk. Týkala se zájezdního hostince u Kolína, který měl zahradu stíněnou mohutnými lípami, v níž formani rádi poseděli v horkých dnech u piva z nedalekého Malína, zatímco jejich koně se pásli na ohrazeném pozemku. Pro nás je překvapivé, že taxa za pastvu se řídila délkou ohonu koně: u koně s dlouhým ohonem stála 4 krejčary, zatímco u koně s ohonem krátkým vyšla jen na polovinu. Hostinský to zdůvodňoval tím, že kůň s krátkým ohonem musí odhánět mouchy i pohyby hlavy, a tudíž se méně pase, zatímco ten s dlouhým ohonem „i mračna much rozežene“, a tudíž spase trávy více.



Zde vidíme na jedné straně stáje a na druhé obytné a hostinské prostory; postupně přicházely do módy dvory, které bývaly průjezdné, tedy uzavíratelné dvěma branami.

VYPRÁVĚNÍ Formani přijížděli několikrát do roka na krátký odpočinek domů, kde se po dobu jejich nepřítomnosti staraly manželky o hospodářství a o děti. Jakmile se sousedé dozvěděli, že je pantáta doma, přicházeli ho přivítat a těšili se, až bude líčit vzdálené kraje, jejich obyvatele a poví jim vše, co viděl a slyšel.

čeledína vyměnit. Tyto služby byly samozřejmě vítané, ale někdy si formani stěžovali, že postele mají špinavé povlečení a propocené peřiny. Velký rozmach zájezd-ních hostinců nastal až v 18. století.

Formani považovali za samozřejmé, že po příjezdu do hostince nejprve ustájí a zajistí krmení a napojení koní, eventuálně jejich okování či v případě potřeby opravu vozu. Teprve pak usedli v hostinci k jídlu, během nějž

prý mívali u stolu opřený svůj bič. Po jídle často bývali obklopeni hosty, čekajícími netrpělivě na jejich **vyprávění** o zážitcích z cest.

Formanské řemeslo upadalo kvůli parní železnici, která začala jezdit na Moravě v roce 1839 a v Čechách roku 1845. (K železnicím se ještě vrátíme.)

Formani železnici spílali a varovali zákazníky, že v železničních vagoněch mohou být náklady poškozovány. Zdůrazňovali, že oni na svých vozech uvezou „deset metráků pucláků hrnců a nerozbijí ani jeden“. (Pucláky byly zdobené hrníčky soudkového tvaru s lehce rozevřeným okrajem.) Navíc tvrdili, že vlaky zabíjejí dobytek, zapalují stodoly stojící u dráhy a „kazí vzduch tak, že leckde už z jejich čudu vznikla cholera (cholera – pozn. aut.)“.

Kočí dostavníků, fiakrů, drožek, omnibusů a koněk

Od 16. století tvořili druhou významnou skupinu dopravců kočí, kteří jezdili s těžkými a nemotornými **dostavníky zvanými diligence**.

Nejprve jimi vozili na delší vzdálenosti výhradně **poštovní zásilky**, ale od roku 1750 až do první poloviny 19. století mohli dopravovat také **cestující**. Povozy byly sice zastřešené, měly čalouněná sedadla, ale jízda v nich nebyla příliš pohodlná ani příjemná. A navíc to byla doprava poměrně drahá. Poštovní zásilky a zavazadla cestujících se ukládaly na střechu nebo do zadní části vozu.



Diligence.

POŠTOVNÍ ZÁSILKY Až do středověku nebylo zasilání zpráv a zásilek pro „obyčejné“ obyvatele Českého království nijak zajištěno. Kdo chtěl něco poslat a nemohl to učinit osobně, musel si najít posla nebo požádat o službu třeba studenta či obchodníka. Rozvoj pošt začal teprve v roce 1526, ovšem zpočátku vozily poštovní kočáry tažené koni výhradně panovnické nebo úřednické zásilky, a to pouze mezi Prahou a Vídní. Až v druhé polovině 16. století bylo možno – pokud zbylo ve vozech místo – převážet i poštovní zásilky soukromých osob.

CESTUJÍCÍ J. K. Tyl vzpomínal na jízdu diligencí takto: „V čtyřkolové almaře, na níž bylo napsáno: ‚Stellwagen für acht Personen‘ (‚dostavník pro osm osob‘ – pozn. aut.), sedělo nás dvanáct – škatule a uzlíky nepočítaje, které se nám na dně vozu mezi nohy pletly. Můžete si myslit, co naše oudy říkaly! A jaká to byla společnost! Jakživ na ni nezapomenu. Bledý študent, hranatý granatýr, bezzubá hokynářka, hubený dohazovač, buclatá panská se štíhlou švadlenkou, žvatlavý kupecký mládenec a (...) vedle mne paní Kateřina Zázvorková, manželka obročního na panství vystrkovském“.

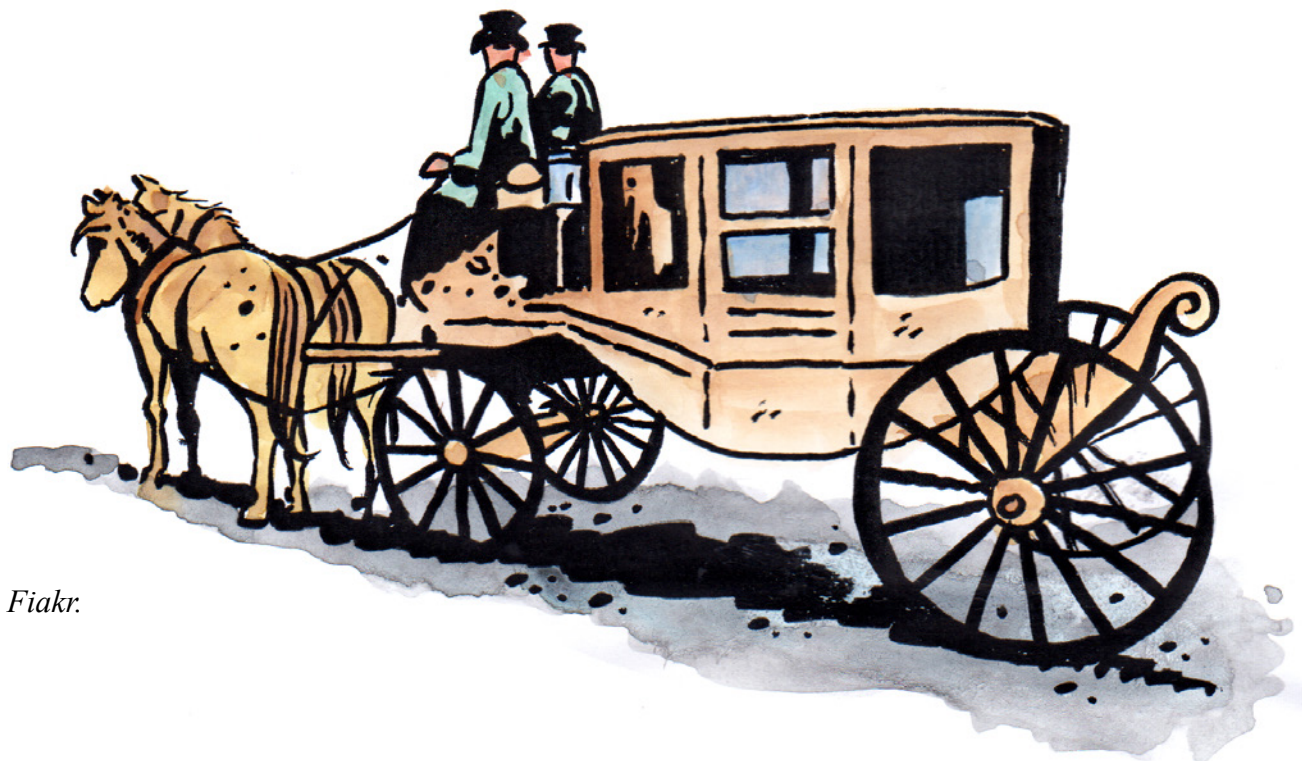
Kočí diligence svezl pouze toho, kdo si několik dní před jízdou zamluvil u poštmistra místo a zaplatil polovinu jízdného (zbytek doplatil při odjezdu). Kouřit ve voze a mít s sebou třeba velkého psa bylo možno pouze tehdy, když s tím ostatní souhlasili. Na důležité trase Praha–Vídeň byly diligence nahrazeny roku 1825 **spěšnými vozy**, které zvládly ujet vzdálenost asi 350 kilometrů za 39 hodin (což je údaj zahrnující nezbytné přestávky).



Přpravu osob ve městech zajišťovali fiakristé a drožkaři.

Najmout si fiakr tažený dvěma koni bylo sice dražší, ale cestování bylo zase rychlejší. Naopak drožka tažená jedním koníkem jezdila pomaleji, ovšem jízdné bylo nižší.

Městskou dopravu zajišťovaly také **omnibusy**, jejichž název naznačoval, že jde o dopravní prostředek „pro všechny“ (latinské slovo „omnis“ značí „každý“). Byly odpružené a vešlo se do nich asi dvacet osob. V Praze začaly jezdit v roce 1829, a to na jedné či dvou trasách v půlhodinových intervalech, ale Pražané o ně neměli velký zájem.



Fiakr.



Kočí omnibusů tehdy úmyslně vjížděli na koleje, aby blokovali jízdu koňské dráhy, protože ji považovali za nebezpečného konkurenta.

PRAŽSKÁ KOŇKA zaměstnávala například v roce 1895 celkem 535 koní, kteří museli být asi po dvaceti kilometrech přepřaháni a v úsecích s velkým stoupáním jim pomáhal nám již známý **přípřežní kůň**. V české metropoli se tyto pomocníci využívali především při jízdě po Václavském náměstí postaveném, jak známo, ve svahu: v jeho dolní části se na připřaženého koníka posadil přípřežník, který se s ním pak z horní části náměstí vracel na původní stanoviště.

Dalším typem městské dopravy se stala **koňka** neboli **koňská tramvaj**, jejíž vagonky jezdily po kolejích. (Koleje byly zpočátku dřevěné, pobité plechem a teprve později byly kovové.) Zapřaháni do ní byli dva koně, kteří klusali vedle sebe po betonových deskách položených mezi kolejemi. První koňská tramvaj vyjela v Brně roku 1869. **Pražská koňka** byla zprovozněna roku 1875. Jízdu jim narušovali nejen kočí omnibusů, nýbrž i vtipálkové, kteří občas kladli pro zábavu na koleje patrony. Byla to samozřejmě nebezpečná zábava, neboť hrozilo, že se koně

splaší, což mohlo mít vážné následky. Za zmínku také stojí, že tento dopravní prostředek městské hromadné dopravy jezdil ulicemi rychlostí asi 8 kilometrů za hodinu.

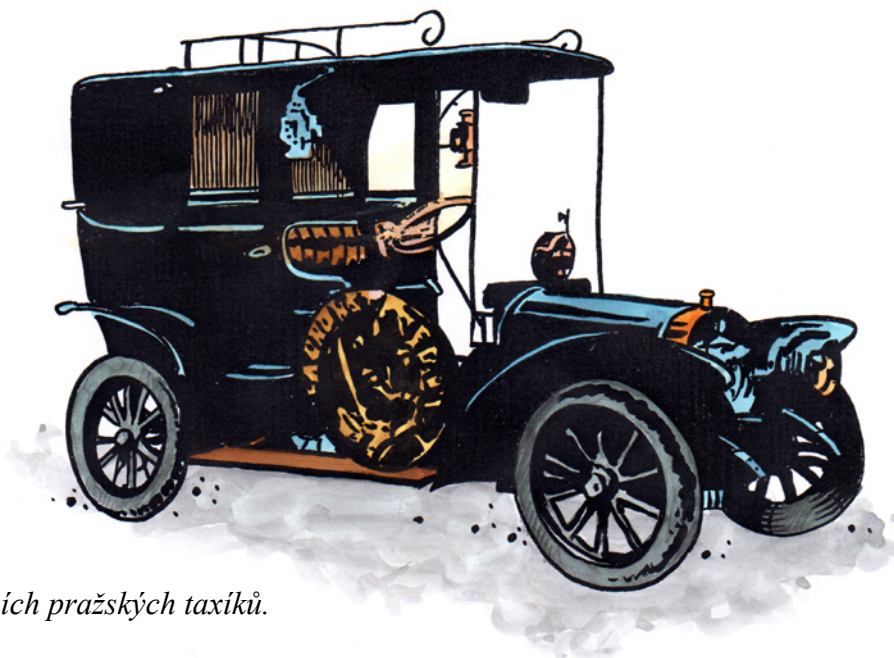
Kočí koňky nesměli při jízdě kouřit, mluvit, a dokonce ani zdravit; služebně byli podřízeni **průvodčím**, s nimiž však mohli komunikovat pouze pomocí píšťalky. Průvodčí měl povinnost kontrolovat jízdenky, které sloužily zároveň jako místenky; jakmile byla všechna místa obsazena, vyvěsil cedulku „Complett“ (obsazeno) a uzavřel řetízkem nástupní plošinu.

Řidiči

Profesionální řidiči vstoupili do historie dopravy roku 1879 a řídili **prostředky městské hromadné dopravy** – tramvaje, později i autobusy a trolejbusy.

PROSTŘEDKY MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVY Pro zajímavost si řekneme, roku 1879 vyjela v Brně poprvé parní tramvaj, roku 1891 se v Praze předvedla poprvé elektrická tramvaj a roku 1908 zkušebně vyrazily do pražských ulic první autobusy, které však začaly jezdit pravidelně až od roku 1925. Roku 1936 doplnily pražskou dopravu i trolejbusy. Zatímco první elektrická tramvaj jezdila rychlostí asi 10 kilometrů za hodinu (tedy jen o málo vyšší než koňka), v roce 1935 byla povolena v uzavřených osadách rychlost motorových vozidel na 35 kilometrů za hodinu. Autobusy mohly jezdit mimo uzavřené osady i vyšší rychlostí.

Řidiči taxíků usedali nejprve za volanty vozů vyrobených v mladoboleslavské továrně Laurin & Klement (k nimž přibýly ještě téhož roku vozy značky Velox pražské továrny téhož jména). Poprvé s nimi v Praze vyjeli do ulic 8. září 1907, čímž se česká metropole stala prvním městem habsburské říše, kde taxi-vozy jezdily.



Jeden z prvních pražských taxíků.

Pražské taxíky vybavené již tehdy **tachometrem** neboli rychloměrem měly zpočátku zázemí ve velkogarážích pod pražským Negrelliho viaduktem, které byly největší svého druhu v celé habsburské říši. Štafl (odvozeno od německého výrazu „der Standort“ značícího „stanoviště“) mívaly před dnešním Masarykovým nádražím, v dolní části Václavského náměstí a na Národní třídě. Počet těchto pražských nájemných vozů rychle rostl: roku 1919 se jich prohánělo ulicemi 40, roku 1925 již 471 a v roce 1935 obdivuhodných 1 200.

Řidiči taxíků museli – na rozdíl od **soukromníků** – jako první **skládat řidičské zkoušky**.

TACHOMETR vynalezl roku 1888 chorvatský profesor (Josip Belušić) a v rakousko-uherské říši byl patentován pod názvem „velocimetr“. Počátkem 20. století býval montován do soukromých automobilů, pouze pokud si to majitel přál, ale od roku 1910 se stal povinnou výbavou vozu.

SOUKROMNÍCI Soukromé osobní automobily jezdily po ulicích již od přelomu 19. a 20. století. Zpočátku je mohl řídit každý, kdo měl odvahu a chuť to vyzkoušet, ale postupně začaly vznikat **první autoškoly**. K jejich zakladatelům patřila firma Laurin & Klement, která vyhověla „přání četných interessentů“ a od 1. května 1907 provozovala „**první chauffeurskou** (šoféřskou neboli řidičskou – pozn. aut.) **školu v Čechách**“.

Řidiči městské hromadné dopravy zpočátku řidičské zkoušky v podobě, jak je známe dnes, neskládali. Podle pracovníků archivu Dopravního podniku hlavního města Prahy pravděpodobně absolvovali pouze interní zácvik a přezkoušení, neboť obsluha jejich vozidel byla relativně jednoduchá a popsána ve služebním předpisu. Od vyhlášení republiky (tedy od roku 1918) jsou již doložena vyšetření budoucích řidičů v psychotechnické laboratoři Elektrických podniků, a poté co byl roku 1925 zahájen pravidelný provoz autobusů a roku 1936 provoz trolejbusů, museli skládat řidičské zkoušky i řidiči městské hromadné dopravy.

Co se **povolené rychlosti** týče, nařízení z roku 1900 pro jízdu automobilů a motorových kol na veřejných silnicích a cestách (mimo Prahu) stanovilo, že v uzavřených větších osadách nesmí být vyšší, „než kolik obnáší rychlost koně v čerstvém klusu“. Mimo obce pak mohla být vyšší, ale pouze na rovných přehledných úsecích. Podle nařízení z roku 1905 měl řidič jet tak, aby byl „pánem své rychlosti a aby bezpečnost osob a majetku nebyla ohrožována“. Například v uzavřených osadách nesměl překročit 15 kilometrů za hodinu, mimo obec 45 kilometrů za hodinu a rychlost 6 kilometrů za hodinu (což bylo charakterizováno jako „tempo koně v kroku“) nesměla být překročena v mlhavém počasí a na nepřehledných místech (jako na křižovatkách, na mostech apod.).

Troubení vozů bylo povinné **ve čtyřech případech**: před jakoukoliv nepřehlednou zatáčkou, na nepřehledné křižovatce, během předjíždění a v případě, že přes vozovku přecházeli chodci. Příslušný předpis stanovil, že „výstražné signály mají býti ve městech krátké a též dávány zpravidla ruční houkačkou“, která měla mít u automobilů hluboký tón. Houkačky s tónem vysokým byly vyčleněny pro motocykly.

Dopravní strážníci

STRÁŽNÍCI Pražané – cyklisté, kočí i řidiči – kupodivu nevidali strážníky rádi, protože až dosud byli zvyklí pohybovat se na silnicích, jak je napadlo, často si přednost zajišťovali z pozice síly a výjimkou nebyly ani pranice mezi kočími či útoky na tyto strážce. V roce 1927 nahradily strážníky v této roli **semafory**. První (ručně ovládaný) se představil na křižení ulic Hyberská, Dlážděná a Havlíčkova, druhý (ovládaný již automaticky) byl zavěšen v roce 1930 na Václavském náměstí mezi ulicemi Jindřišská a Vodičkova a třetí začal sloužit v květnu téhož roku v dolní části náměstí – na Můstku. Řidiči dlouho svorně tvrdili, že semafony jsou jen pro zlost a zbytečně zpomalují dopravu.

Rozvoj městské hromadné dopravy a zvyšování počtu soukromých automobilů a taxíků si samozřejmě vyžádal i řízení dopravy, čehož se ujali **strážníci**.

V Praze platilo, že tuto důležitou službu mohou vykonávat pouze starší, zkušení, rozvážení a fyzicky zdatní muži vyšší postavy. První z nich měli od 2. září roku 1919 stanoviště na rušné křižovatce na Můstku, tedy v dolní části Václavského náměstí; postupně je bylo možno vídat i na Národní třídě, u Masarykova nádraží a na smíchovské křižovatce Anděl. Měli na hlavě typickou helmici, šavli (která jim však překážela, a tak ji brzy přestali nosit), černý obušek (obušek bílý či s bílým světlem se prý neosvědčil) a uniformu s nápisem: dopravní stráž. Na křižovatkách stáli denně od 7 do 19 hodin a naznačovali chodcům i řidičům, zda mají zůstat stát, či pokračovat v jízdě nebo v chůzi.

Cestáři

Se suchozemskou dopravou úzce souvisejí cesty. Bývaly různě dlouhé, spojovaly především vesnice či města, mnohé připomínaly spíše vyšlapané stezky, ale některé se staly mezinárodními

„dálnicemi“ určenými obchodníkům. Poměrně dlouho měly společné to, že jejich povrch byl neupravený.

Když se však začalo rozvíjet obchodování, vznikaly především dálkové cesty, již zmíněné silnice, které už dostávaly povrch zpevňovaný pískem a štěrkem. V bahnitých úsecích se alespoň pokládaly hatě neboli do otepí svázané pruty vrby, olše, jilmu, jívy, lísky, břízy a habru; jen výjimečně se k tomu účelu používaly větve jehličnanů.

Jízda po těchto dálkových cestách bývala zejména v lesních úsecích nebezpečná. Toho si byl vědom i císař Karel IV., a proto v roce 1361 nechal na ochranu před lupiči vykácet stromy z okolí silnic na vzdálenost, kterou definoval slovy: „**coby kamenem dohodil**“. Císař to mínil doslovně, neboť tato délka byla dlouhá jako vzdálenost, do níž dohodil dospělý člověk kámen velký tak, že ho obemkl prsty.

Cesty, které budovali na svých panstvích šlechtici, mívaly nižší kvalitu, protože majitelé se starali hlavně o to, aby bohatli z mýta, které na nich měli právo vybírat. Jejich zlepšení přišlo teprve poté, co v první polovině 18. století převzal péči o dopravní spojnice stát, který samozřejmě vybíral mýto také. Silnice tehdy dostaly přívlastek „státní“ nebo „císařské“ (protože v Českém království vládli od roku 1526 habsburští panovníci, kteří byli všichni nejen českými králi, ale také nositeli titulu císař).

A právě o **státní silnice** pečovali celé 19. století státní zaměstnanci zvaní **cestáři**.

Tito muži používali k práci kolečko, železné hrábě, lopatu, motyku, kladivo, pohrabáč, špičák a provázky a povrch silnic upravovali pomocí kamení, které museli roztloukat na štěrk. Je zřejmé, že měli **nelehké povolání**.

Dlažba se používala od 30. let 20. století, později přišel na řadu asfalt a nakonec beton.

COBY KAMENEM DOHODIL Podle povídky Karla Čapka nazvané *Rekord* (z knížky *Povídky z jedné kapsy*) mohlo jít o vzdálenost necelých 10 metrů. (Hrdina oné povídky – rozzlobený mladý muž – prý hodil kámen vážící téměř 6 kilogramů na vzdálenost 19 metrů a 27 centimetrů, ale ti, co to zkusili po něm, tento rekord nedosáhli.) V roce 1578 byla tato bezpečnostní vzdálenost prodloužena „na šířku lesního provazce“, což bylo přibližně 32 metrů.

NELEHKÉ POVOLÁNÍ To připomínala písnička „*Cestářská*“, která se v letech 1957–1958 stala u nás nejprodávanější písničkou na gramofonových deskách, protože se jí prodalo 167 727 kusů. Zpívá se v ní o cestáři pracujícím na silnici do jihočeských Prášil, jehož lituje „paní ve zlatém kočáře“ za to, jak „těžkou práci má“. Málo je známo, že jde o upravenou a českým textem doplněnou francouzskou lidovou píseň.

Voraři

Hlavním úkolem vorařů bylo dopravovat po vodě (neboli plavit) zejména z výše položených oblastí Českého království **dřevo** do nížin, kde mělo sloužit především jako **stavební materiál**. Na horních tocích potoků byly zřizovány vodní nádrže zvané klausy, jejichž vypouštěním bylo možno uměle zvýšit průtok potoku tak, aby umožnil plavení. Na potocích a horních tocích řek se klády pouštěly jednotlivě.

První prokázaná informace o vorech na českých řekách pochází z roku 1316. Plavení se postupně šířilo na další splavné řeky, k nimž kromě Vltavy patřila Malše, Lužnice, Nežárka, Otava, Sáza-va, Berounka, Divoká Orlice, Tichá Orlice, Labe a Plánice. Na některých nesplavných částech říčních toků bývaly kvůli splavnosti budovány za Karla IV. od roku 1366 jezy s propustmi pro vory, jejichž rozměry stanovilo císařské nařízení.

DOPRAVA PO VODĚ Plavené **dřevo** sloužilo převážně jako stavební materiál. Jen malá část takto dováženého dřeva byla určena jako topivo pro domácnosti, pekárny, pivovary či jako surovina pro výrobu šindelů (na ně se používalo především jedlové dřevo). Na vorech se po Vltavě vozila i **sůl** z jižních Čech do Prahy, která se vykládala v solnici (skladu soli) zřízené v místech, kde dnes stojí Národní divadlo. Vory převážely také **živé ryby v koších**, zapuštěných do připravených otvorů ve voru, takže cestu strávily ve vodě. Občas se na těchto plavidlech svezli i **cestující**. Na jednom připlula roku 1847 do Podskalí (bylo rozložené od Vyšehradu až k Jiráskovu náměstí) dvaadvacetiletá Fany Štovičková, služebná rodiny Mánesových a maminka dcerky malíře Josefa Mánesa.

Doprava po vodě tekoucí samospádem měla řadu výhod: byla laciná, voraře netrápily nekvalitní cesty a neohrožovali lupiči číhající zejména v lesních úsecích a dřevo se dlouhodobým máčením ve vodě zkvalitnilo, bylo pevnější i odolnější proti škůdcům (konkrétně proti kůrovcům, kteří se během plavby vlastně utopili).



Dřevo připlavené do Prahy se prodávalo na podskalském dřevném trhu a Podskaláci zpočátku stanovovali jeho cenu pro celou Prahu. Platívalo se z něj specifické clo, jemuž se říkalo **výtoň**, vejtoň či vytínání. Celníci (vejtoníci) ho vybírali tak, že vytínali neboli odebírali z každé dodávky určený počet dřev (někde se uvádí každá dvanáctá kláda). Později se clo platilo klasickým způsobem, to jest v penězích.

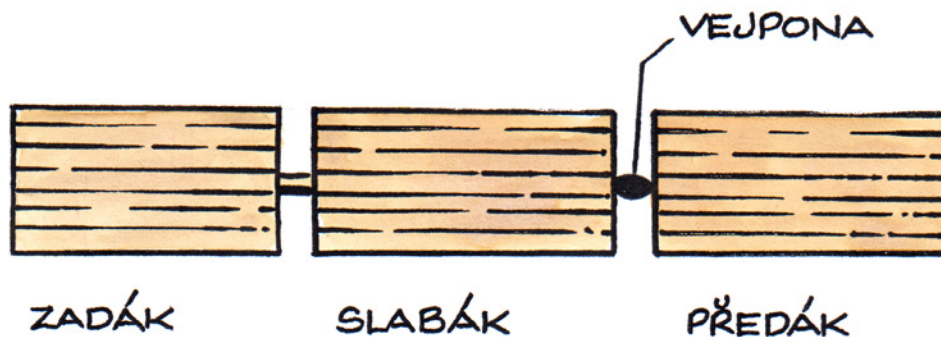
SVAZOVÁNÍ Voraři používali ke svazování nejprve hlavně **houžve** ze slabých stromků, přičemž těmi kratšími svazovali kmeny a delšími přivazovali pramen ke břehu. Přípravu tohoto materiálu, jíž se věnovali přes zimu, začínali tím, že stromky nejprve napařili a pak je natáčeli na tyč. Hotové houžve ukládali na chladné místo a před použitím je máčeli třeba týden ve vodě, aby do sebe natáhly vodu a oni s nimi mohli pracovat. Později používali místo houžví až 18 centimetrů dlouhé hřebíky, železné kramle, skoby a počátkem 20. století dráty.

Vory obsluhovali lidé žijící povětšinou podél řek, kteří tuto „mokrou“ profesi dědili obvykle z generace na generaci.

Při stavbě vorů postupovali voraři tak, že v zimních měsících zbavili vyhlédnuté kmeny větví a kůry, dopravili je na vaziště a zde je nechali uložené (podle počasí) do konce března, kdy je skutáleli do vody a asi během tří dní je začali **svazovat**.

Nejprve z nich svazovali **vory** neboli **tabule**, z nichž nakonec sestavili „had“ **zvaný pramen** či **štráf**. Ten býval dlouhý 150 i více metrů a 5–6 metrů široký, přičemž každý pramen se skládal nejčastěji ze šesti či deseti vorů.

Těmto „vodním mistrům“ se původně říkalo plavci, šífaři a prameňáci, ale v polovině 19. století se vžil název **voraři**, i když je vlastně – jak jsme si ukázali – nepřesný.



Z vorů neboli tabulí se sestavovalo plavidlo zvané pramen.

Voraři mívali svůj **vlastní jazyk**. Propust' nazývali šlajsnou (z německého slova „die Schleuse“ značícího „stavidlo“), jedné plavbě říkali „ráz“ a slovy „zkrotit vor k lantu“ se rozumělo „přirazit ke břehu“ (podle německého slova „das Land“, v překladu „země“). Vlastní názvy měli i pro dění kolem řek: „záslepnice“ značila vysoký stav vody, „valina“ nejprudší tok a „rozmarka“ nejistý stav, kdy nebylo možné odhadnout, zda voda bude stoupat či klesat. Pokud prohlásili, že se „Černá votelila“, každý z branže věděl, že z Vltavy začaly odcházet ledy. Svá jména měli voraři i pro další řeky: Lužnici říkali Žlutá, Otava se nazývala Zelená a Sázavu si přejmenovali na Zelenohnědou.



Za zmínku stojí, že na prvním voru pramene mívali voraři **ohnišťe**, protože plavba trvala i několik týdnů a oni během té doby samozřejmě mívali chuť na teplé jídlo. Ohniště připravovali z drnů otočených trávou nahoru a hlínou dolů, aby se oheň „neprokousával“ snadno ke kmenům. Nicméně když po delší době přece jen hrozilo, že klády budou ohroženy, vyřešili to voraři tím, že jeden z nich vystoupil na břeh a narýpal nové drny.

Voraři přespávali v plaveckých hospodách, kde také večerřivali. V noci pluli, jen když to bylo nezbytné.

Vory mívaly i **brzdu** zvanou šrek: většinou byla umístěna na třetím voru, ale u dlouhých pramenů bývala i na zadáku. Fungovala tak, že se mezi kmeny palicí zarazila silná kláda, až se zabořila do dna: tímto způsobem bylo skutečně možno zastavit celý pramen.

Každý pramen měl muže zvaného **vrátný** (což byl vlastně lodní kapitán), který plavbu řídil, a proto musel skládat zkoušky, aby prokázal, že zná dokonale úsek řeky, kde se plavil; někdy totiž bývaly pod vodou zrádné kameny, jinde mohly způsobit škodu proudy apod.

Nejobávanějším úsekem plavby bývaly Svatojánské proudy u Slap. Zdejší nebezpečné kameny a skály, které vzaly život mnohým vorařům, připomínaly kříže lemující vltavské břehy. Jízda svatojánskými peřejemi se dostala i do vorařských písniček, z nichž text jedné říkal: „Na ševcích a na sklenicích, za horním slupem, carará hurá, pod svatým Jánem voda stříká nám přes hlavu, to si to šlapem, carará hurá, až praská pramen! Když přejedem tyhle proudy, to už se z nás jenom kouří“.



Voraři nenosili pracovní stejnokroje, ale každý si oblékal „civilní“ **šaty** – kabát, cajkové neboli pevné bavlněné kalhoty a pokrývku hlavy.

Z filmových dokumentárních záběrů je zřejmé, že voraři mívali během plavby většinou nohy mokré až po kolena, takže v chladných obdobích roku (plavívali se do doby, než teploty klesly pod minus šest stupňů Celsia) jim na ně musela být zima. Proto boty, které končily pod kolena, důkladně promazávali špekem, sloužícím jako izolace proti vodě. V teplých částech roku pluli bosí či v trepkách.

ŠATY Pražští voraři, k nimž patřili Podskaláci, si oblékali obvykle pruhované či kostkované kazajky, cajkové kalhoty, jejichž nohavice byly „po vodáckém způsobu“ dole ohrnuté do široké záložky, a k tomu zmíněné polovysoké boty. Na krk si uvazovali pestrý šátek s dvojitým uzlem posunutým na stranu a na hlavě mívali černou čepici „bekovku“ s koženým kšiltem a širokým páskem kolem dýnka.

Takto chodívali obvykle oblečení pražští voraři zvaní Podskaláci.



Mnohá parta prý dokázala za sezonu odjezdit až padesát plaveb bez ohledu na to, zda bylo vedro, deštivo či větrno.



Poté, co řeky zamrzly, museli si voraři hledat **na zimní měsíce zdroj příjmů**.

Někteří **káčeli stromy**, z nichž po obnovení plavby sestavovali vory; ke kácení zásadně využívali dobu vegetačního klidu, tedy od prosince do konce února. (Důvody si vysvětlíme v kapitole Lidé kolem dřeva a hlíny.) Další se v zimních měsících věnovali řemeslu, jemuž se v mládí vyučili, nebo se měnili v **tzv. ledové muže**. To znamenalo, že si pronajali kus zamrzlého rybníka či řeky, sloužící jako budoucí kluziště, které ohradili nahrnutým sněhem nebo plůtkem, a z ledové plochy

BRUSLE, tzv. šlajfky, jichž mívali několik párů a které se v 19. století připevňovaly k botám řemínky, zatímco od počátku 20. století se přišroubovávaly kličkou. (Název těchto bruslí byl zkomoleninou německého výrazu „die Schleife“ překládaného jako „klička“ či „stužka“.) Brusle půjčovali voraři na půl hodiny za 20 krejcarů, což byla cena asi deseti vajíčků. Aby mohli řemínky upravovat podle velikosti bot bruslaře, mívali připravené šídlo, jímž proráželi v řemínku dírky.

odmetli sněh. Pak si připravili plechové soudky, v nichž stále doutnalo dřevěné uhlí, aby se u nich bruslaři mohli ohřát. Mívali také v zásobě i lacino nakoupené starší **brusle**, zapůjčované za poplatek těm, kteří neměli vlastní. Nabízeli také občerstvení jako čaj, preclíky či párky. Někdy ledoví muži večer osvětlovali kluziště lampiony nebo najímali flašinetáře, aby přes den bruslařům vyhrávali. Obojí mělo přilákat další zájemce o projížďku po kluzišti.



Za zmínku stojí, že ne vždy pobývali na kluzišti pouze bruslaři. Některé dívky si raději najímaly dvě **tzv. bidla**: takto se říkalo zdatným mužům-bruslařům, kteří zákaznice za poplatek z obou stran podpírali a v podstatě je po kluzišti vozili. Jiné slečny či ženy usedaly – zabalené do přikrývek – na upravené saně s vysokým opěradlem, které sluha či ochotný kavalír postrkoval po kluzišti.

Géza Včelička vzpomínal, že on a jeho kamarádi, kteří prožívali u Vltavy celé dětství a považovali ji za své území, odmítali platit vstupné na kluziště. Proto když se ledový muž neřadil, přeskočili nahrnutý sněh nebo plůtek a už se proháněli po ledu.

Jiní voraři se v zimních měsících stávali **ledaři**, kteří **sekali led** na zamrzlých tocích. Když začaly teploty klesat stále více pod nulu, chodívali k řece a zkušeným sluchem čekali na onen „zvláštní zvuk, jakýsi chřestot, jako by po hladině pluly skleněné střepy a vzájemně do sebe narážely“. Jak ho zaslechli, věděli, že „se za několik hodin pokryje celá řeka ledem, stále silnějším a pevnějším“, a oni budou moct vyrazit do práce.

Nejprve vysekali z ledu dlouhé hranoly, které rozdělili na menší kry a ty dostrkali ke břehu, kde je kolegové vytáhli pomocí háků z vody. Pak je naložili na ledařské vozy a odváželi řezníkům, pivovarníkům apod.

Spisovatel Vladimír Kovářík zachoval také vzpomínku na voraře, kteří v zimě **rozváželi mohutná polena** z podskalského skladu a štípali je před domy zákazníků. Na místo vyráželi – vybaveni velkými sekýrami a pilami – s naloženými těžkými povozy taženými koňmi, provázeni často manželkami a dětmi. Před domem zákazníka vytvořili z dovezených polen hromadu, a to „třeba na nejživější ulici, a nikomu to nevadilo. Chodci hromadu klidně obešli, pokud se nezastavili,



V zimním období si voraři vydělávali na živobytí sekáním a rozvozem ledu.

aby se podívali, co bude dál, protože Pražané byli odedávna zvědaví a rádi okouněli; a těch pár drožek a fiakrů, které pomaloučku projížděly pražskými ulicemi, se pohodlně vyhnulo“.

Voraři všechna polena nasekali zkušenou pravačkou na malá polínka, která ženy a děti odnášely v nůších do sklípků či přístřešků. Nakonec „ženy čistě umetly ulici, odnesly všechny odštěpky i piliny“ a muži zákazníkovi oznámili, že dříví je tam, kde má být – a obdrželi plat.

Od poloviny 19. století vorařství oslabovalo, a protože po povodni v září roku 1890 odplavené vory napomohly ke zřícení několika pilířů Karlova mostu, byl pro ně vybudován nový ochranný přístav na Smíchově u Císařského ostrova.

Éra vorařů skončila na přelomu let 1959–1960, kdy se začaly budovat přehrady.

Železničáři

Železniční tratě se na našem území budovaly postupně. **První trať** se roku 1839 začala stavět **na Moravě** a měla spojit Vídeň s Krakovem, aby po ní mohla být dovážena do rakouské metropole především polská sůl. Ve stejném roce byla dokončena odbočka z Vídně do Brna, odkud měla železnice pokračovat do Prahy. Nakonec ale roku 1845 byla dobudována česká část železnice do metropole z Olomouce. Mezi těmito městy bylo totiž jen málo přírodních překážek, což výstavbu výrazně zlevnilo.



Mapa prvních železničních tratí na území Čech a Moravy.

V roce 1845 byla vydána *Vyhláška Severní dráhy*, z níž plynulo, že zájemci o práci na železnici museli umět pouze číst, psát a počítat a nesměli být líní. A ten, kdo byl přijat, měl příslib stejného kroku. Tehdy ovšem panovala velmi naivní představa zejména o práci tzv. mašinstů (strojvedoucích; výraz strojvůdce je podle odborníků nesprávný), neboť zmíněná vyhláška pravila: „služba mašiny o sobě není ani složitá, ani namáhavá, nepřihlíží-li se k některým řídkým výjimečným případům“. Dnes je zřejmé, že práce těchto zaměstnanců je nejen velmi zodpovědná, ale rozhodně neznamená pouze pohodlné posezení u řídicího pultu. (Strojvedoucí musí například vědět, že brzdy mají několikasekundovou prodlevu, takže od okamžiku, kdy začne brzdit, ujede vlak jistou, u nákladních vlaků i několikakilometrovou vzdálenost.)



Strojvedoucí se nazýval mašinsti, fajrák, rousňák, čadař nebo ředitel tahu. **Průvodčímu** se říkalo hamař, hamovník či konduktor a místo označení **výpravčí** se používalo ouředník ruchu, jistec nebo zastavovatel. Například **lokomotivě** se říkalo samotažnice, samotah, samovozka, ohňokol či kolejovka.

U českých železnic pracovali i příslušníci dalších profesí. Neodmyslitelnými a neprávem opomíjenými byli (a dodnes jsou) tzv. koloťukové (odborně vozmistři). Jejich úkolem je před vyjetím soupravy potukat kladívkem s dlouhou rukojetí kola, aby podle zvuku zkontrolovali mimo jiné to, zda jsou v pořádku brzdy i podvozek.



Hudební skladatel Antonín Dvořák miloval vlaky a jednou při setkání s novináři řekl: „Ach, kdybych se lépe učil a byl šikovnější, nemusel jsem být skladatelem, ale mohl jsem se stát strojvedoucím. Nebo aspoň koloťukem.“

Snadné to zpočátku neměli ani **prodejci jízdenek**. Nejprve museli zkontrolovat, zda mohou dotyčnému jízdenku vydat. V první éře železnice totiž platilo, že kdo chtěl někam jet vlakem, měl povinnost to **předem nahlásit na policii** a získat příslušné potvrzení. Navíc musel zakoupit jízdenku den před jízdou a vzít si s sebou tzv. cestovní knížku.

Jízdenky byly nejprve z měkkého papíru čtvercového formátu a bylo na nich nutno vyplnit řadu údajů – hodinu odjezdu, výši jízdného, počet zavazadel apod.

Později je nahradily jízdenky obdélné z tvrdého papíru. Některé železniční společnosti začaly tehdy prodávat jízdenky **v barvě vagonů** dané třídy: pro I. třídu byly žluté, pro II. zelené, pro III. hnědé a pro IV. třídu šedomodré. Při vystoupení z vlaku odebírali každému jízdenku u východu z nádraží k tomu určenými pracovníci, neboť z právního hlediska zůstávala – byť použitá – majetkem železnic.

Velmi významnou (a dnes už zapomenutou) skupinou železničářů bývali **strážci trati**. Bydleli ve strážních domcích, které stály u trati, pokud možno na vyvýšeném místě a na dohled jeden od druhého. Díky tomu si mohli předávat signály pomocí praporek či po roce 1845 návěstidly, která mívala v noci podobu osvětlovaného koše zavěšeného na sloupu před jejich obydlím. (Například na trati Praha–Olomouc bylo 213 strážních domků, z nichž některé tu můžeme vidět dodnes, i když už dávno neslouží původnímu účelu.) Pokud strážci na svěřeném úseku trati objevili závadu, museli před i za tímto místem umístit praporek či mísu se zapálenou smolou, eventuálně červenou svítilnu. K jejich povinnostem patřilo také odhánění dobytka pasoucího se na náspech a mezi kolejnicemi, který představoval vážné ohrožení. (Roku 1845 byl v noci zachycen u Hodonína vlakem vůl, kvůli němuž vykolejily dva vozy.)

Když napadl sníh, museli strážci trati sehnat lidi z okolí k jeho odklizení, a pokud měli na svém úseku dřevěný most, byli povinni po odjezdu každého vlaku vzít nádobu s vodou a jít most prohlédnout, zda do něj nezapadly žhavé uhlíky z komína lokomotivy.

Co ještě stojí za zmínku

Ještě v nedávné minulosti chodili lidé **pěšky i na velké vzdálenosti**. Například když František Palacký studoval v Prešpurku (dnešní Bratislavě), vydal se po prvních prázdninách, které strávil roku 1813 v rodných severomoravských Hodslavicích, zpět do střední školy vzdálené asi 250 kilometrů. Ve srovnání s tím byla dvoudenní „procházka“ cesta Mikoláše Alše, který 29. září roku 1869 vyrazil po přijetí na čtyřletou Akademii výtvarných umění z jihočeských Mirotic do asi 90 kilometrů vzdálené Prahy.

Na **císařské silnice** vyjížděly v zimě **dřevěné sněžné pluh**y, aby odhrnuly vysoké závěje, než se sníh slehl. Někdy táhlo pluh až pět párů koní a připojen k němu býval ještě malý vozík s pískem.

Poznávací značky osobních automobilů byly černé s bílými písmeny a číslicemi a začaly se používat roku 1906. První písmeno označovalo region (většinou zemi nebo hlavní město), za ním mohlo být římské číslo a následovalo arabskými číslicemi provedené pořadové číslo v rozmezí 1 až 999. Písmena se často měnila: čeští řidiči mívali nejprve „O“, Moravané „P“, Slezané „R“ a obyvatelé Prahy „N“. Od roku 1932 dostaly české automobily písmeno „Č“, moravskoslezské „M“ a pražské „P“. Za německé okupace (1939–1945) bylo na všech tabulkách navíc písmeno „P“ značící protektorát.

Protože na našem území přibývaly nové železniční tratě, přinesla letáková publikace *Zlatá pokladnice pro hospodáře a hospodyně* roku 1901 rady, jak **„zvykati koně šumotu vlaků“**. Autor článku doporučoval postavit koně hlavami tak, aby již z dálky viděli, jak vlak přijíždí. Pokud by je kočí postavil opačně, koně by za sebou slyšeli podivný neznámý šumot, takže by se mohli splášt a třeba i rozbit vůz, který by je navíc pravděpodobně

zranil. Současní koňáci s touto metodou souhlasí, ovšem dodávají, že koně by zdálky vlak viděli lehce rozmazaně. Kůň totiž vidí ostře spíše na blízko, a navíc pokud se dívá oběma očima stejným směrem přesně před sebe. Má ale dokonalé periferní (laicky řečeno boční) vidění každého oka zvlášť, což znamená, že pokud se do tohoto jeho periferního vidění dostane něco, co se nehýbe, zůstává klidný, ale sebemenší pohyb už registruje a může se ho polekat.

První **vagony** parních vlaků jezdící na moravské trase byly **vysoké jen 1,6 metru**, takže dospělí se v nich většinou museli při chůzi hrbít. Vagony I. třídy měly zasklená okna, II. třída měla okna bez skel, zakrývaná koženými záclonami. Bočnice (stěny) vagonů III. třídy sahaly cestujícím jen do pasu a měly střechu na sloupcích, na jejichž okrajích visely svinovací plachty, spouštěné jako ochrana proti zimě, větru a dešti. Vozy nejlevnější, IV. třídy, nebyly zastřešeny.

Na jízdu ve vozech IV. třídy vzpomínal spisovatel Alois Jirásek takto: „V těch jsme, jelikož nejlacinějších, my studenti jezdili. Sedadel v těch vozech nebylo. Všichni jsme stáli, jen ten, kdo měl větší uzel, mohl si na něm posedět. Společnost jsme mívali vždy hojnou a hodně pomíchanou, všelijaké strejce a tetky (...) šňupali, kouřili, bánili, plivali po černé, zašlé podlaze; kouře a někdy dost těžkého puchu plno v tom nevlídném ‚kupé‘, ale kdež jsme jeli my, také plno veselosti“.

Na pražských nádražích nabízeli své služby veřejní **posluhové**, kteří nosili cestujícím zavazadla, kam bylo třeba. Aby je bylo možno dobře rozpoznat, nosili červenou, čísla označenou čepici. Postávaly tu i **ženy-nosičky** s očíslovanými nůšemi.

Lidé kolem dřeva a hlíny

Dřevorubci

Hlavním úkolem dřevorubců bylo kácet stromy určené pro stavby domů či ke zhotovování různých výrobků. Ze zkušenosti věděli, že v tomto případě je museli zaprvé kácet zásadně v době vegetačního klidu a zadruhé bylo třeba, aby důkladně vyschly, což mnohdy trvalo i několik let (silnější fošny schnuly až pět let). Jinak by dřevo zabudované ve stavbách nebo proměněné na výrobek „pracovalo“ neboli pukalo či se kroutilo.

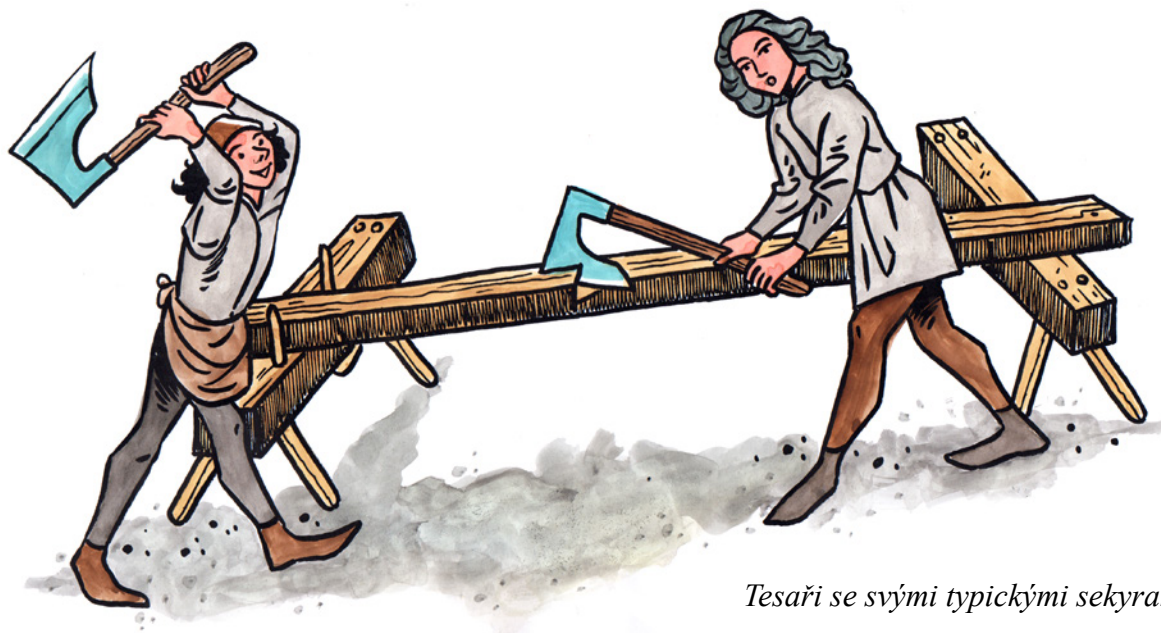
Odborníci to vysvětlují výživou stromů, kterou tvoří ve vodě rozpuštěné nerostné živiny, putující úzkými kanálky od kořenů do větví a do listů. Na jaře, kdy stromy potřebují nejvíce výživu, těchto kanálků pro živiny přibývá a dřevo, které v tu dobu narůstá, je proto tzv. řídké. V létě a na podzim stromy příliš živin a vody nepotřebují, protože na nich už „pouze“ dozrávají plody, dřevo proto narůstá pomalu a je husté, a tudíž vhodné k využití na stavby či výrobky. Zároveň platí, že jinou hustotu dřeva mají listnaté stromy a jinou jehličnany. Listnáče spotřebují mnoho živin na každoroční vytváření listů, rostou pomalu, a proto mají dřevo tvrdé (buky, duby apod.), zatímco jehličnany spotřebují živiny jen pro svůj rychlý růst, a mají proto dřevo řidší.

Tesaři

Název tesařské profese byl odvozen od toho, že řemeslníci otesávali dřevo různě tvarovanými sekyrkami.

K výkonu svého řemesla nepotřebovali výuční list, protože ho mohl provozovat každý, kdo vlastnil **sekyru**, uměl s ní zacházet a našel dost zákazníků, kteří měli o jeho výrobky zájem.

SEKYRA měla mnoho typů – hlavatka, širočina, pobíječka, dlabatka, teslice, křížovka apod. Byla hlavním pracovním nástrojem až do 14. století, neboť teprve tehdy se u nás začala používat pila. Hoblík přibyl mezi tesařské nástroje až v 17. století.



Tesaři se svými typickými sekyrkami.

Vážení čtenáři, právě jste dočetli ukázkou z knihy Povolání našich předků.
Pokud se Vám ukázka líbila, na našem webu si můžete zakoupit celou knihu.