

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.*

POVOLÁNÍ NAŠICH PŘEDKŮ

Stanislava Jarolímková
Kresby Jiří Filípek

OD FORMANŮ K SILÁKŮM



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
Huťáři	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 loví 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 forajtri

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 nepusť 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.



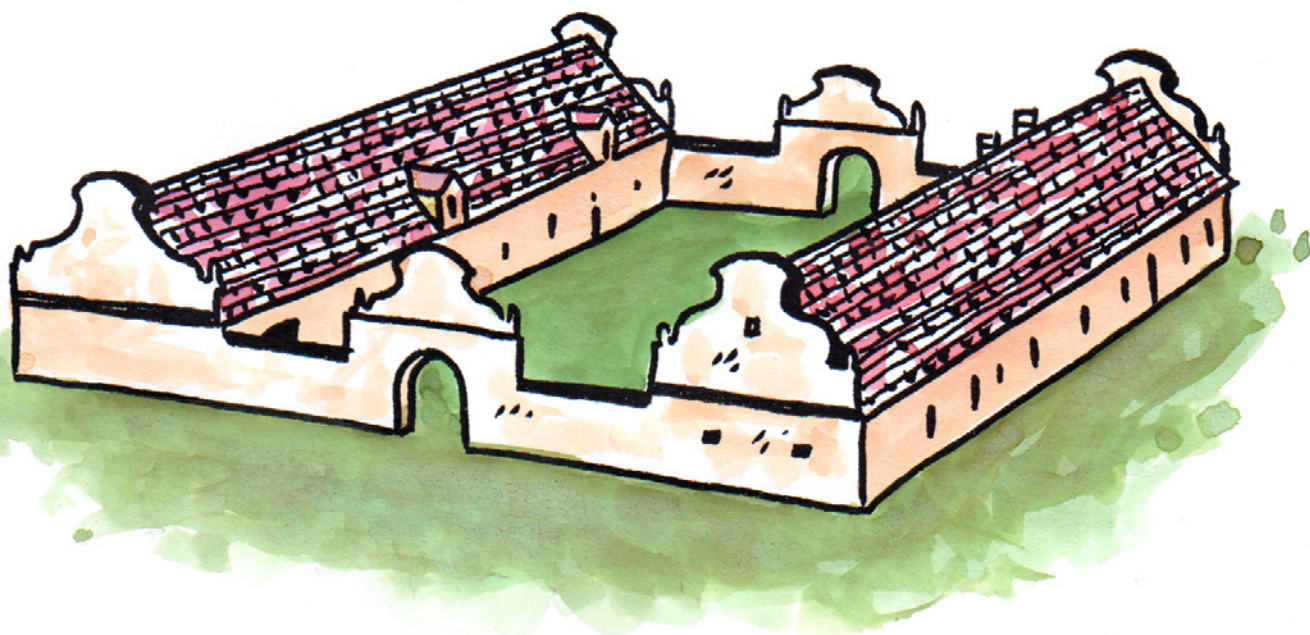
Formani nosili obvykle krátký tmavý kabátec a kožené kalhoty a kvůli ochraně před prachem cest přes ně oblékali širokou modrou halenu. Na nohou mívali vysoké shrnovací boty, na hlavu si většinu roku dávali pletený vlněný kulich a na něj nasazovali plstěný klobouk. Důležitým doplňkem jejich oblečení býval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

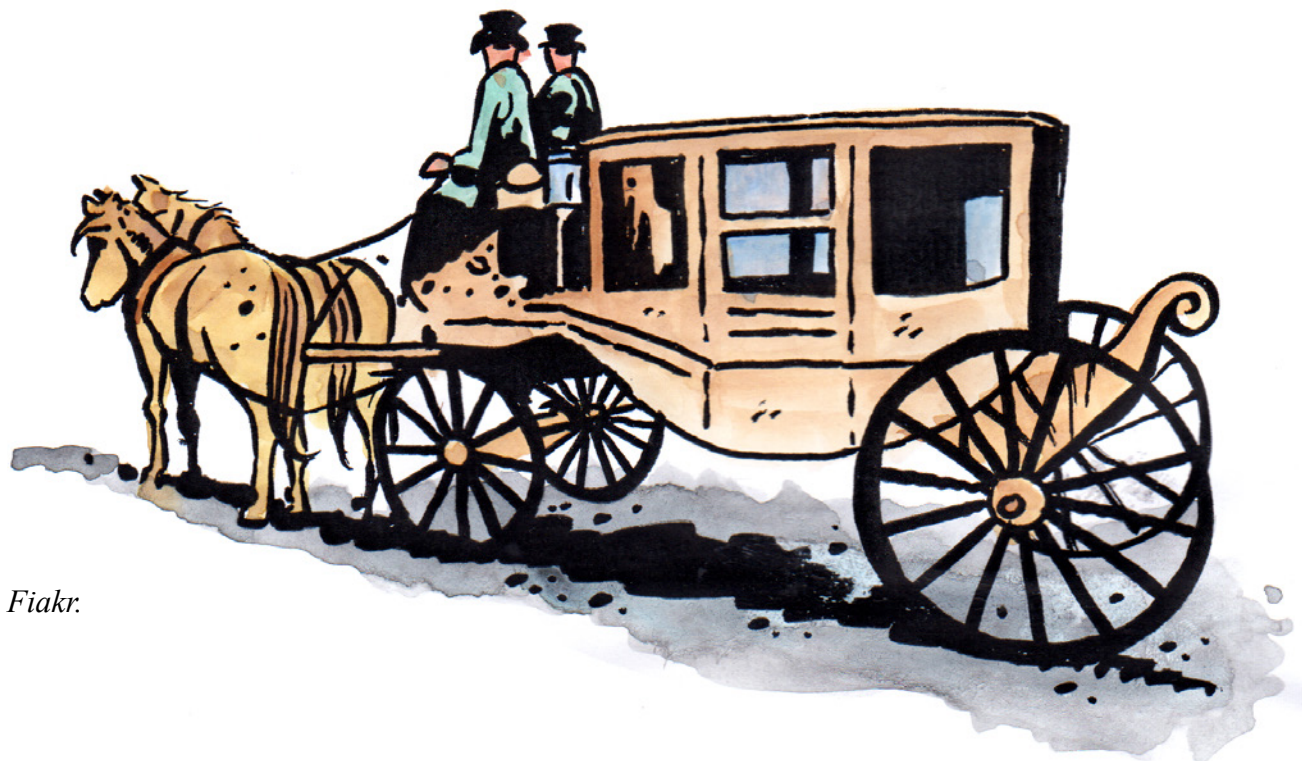
Kočí diligence svezl pouze toho, kdo si několik dní před jízdou zamluvil u poštmistra místo a zaplatil polovinu jízdného (zbytek doplatil při odjezdu). Kouřit ve voze a mít s sebou třeba velkého psa bylo možno pouze tehdy, když s tím ostatní souhlasili. Na důležité trase Praha–Vídeň byly diligence nahrazeny 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.