

Cesty jako tepny civilizace (poznání, obchod, práce) = informace

- 4000 př. n. l. – domestikace zvířat a jejich využití jako tažné síly
- 3500 př. n. l. Mezopotámie – první existující vyobrazení kolového dopravního prostředku
- STAROVĚKÉ CIVILIZACE □ první civilizace vznikají v těsné blízkosti velkých řek (Eufrat, Tigris, Nil, Indus, Ganga, Huang He), jako zdroje vody pro zemědělství ° většina těchto řek se také stává významnými dopravními tepnami □ v případě přímořských civilizací i rozvoj námořní dopravy (Kréta, Foinikie, Čína, Egypt, Řecko ...) ° z velké části doprava na krátké vzdálenosti
- Doprava v době římské na našem území □ nejvýznamnější – JANTAROVÁ STEZKA
- 15. století ° první větší kvalitativní změna v pozemní přepravě cestujících – první specializované vozy pro osobní přepravu (tzv. kotčí vozy -- kočáry)
- 16. století ° další zdokonalení kočáru ° vznik „moderní“ pravidelné pošty □ spojen se jménem rodu Taxisů (později i s rodem Paarů – Rakousko do roku 1722)
- cca. od 17. století ° osobní přeprava poštovními dostavníky ° po třicetileté válce již prameny doložený vznik tzv. ordinari post (řádná pošta) = pravidelná doprava ° postupně zdokonalování dopravy □ jízdní řády, návaznost mezi spoji, mezistátní spoje, ... □ 18. století ° převzetí většiny dědičných pošt státem – státní pošta
- výběr mýta vrchností ° to mělo sloužit na údržbu cest – většinou ale vytunelováno □ od počátku 18. století budování prvních umělých státních silnic (chausséen) ° později zvané etární či císařské (např. z Vídně do Terstu, z Olomouce do Brna, z Vídně do Prahy atd.)
- Říční doprava ° české země nemají velký potenciál říční dopravy □ zde pouze přeprava většinou dřeva, soli apod. □ nejvíce na Labi (první zmínka již roku 1057) a Vltavě ° mnohem významnější v západní Evropě □ lepší podmínky i tradice (Rýn, Rhona, Loira) ° stavba umělých kanálů □ max. několik desítek kilometrů – 11. stol. Naviglio Grande, 14. stol. Labe – Trave, poč. 17. stol. Briare Canal □ od 17. století stavba větších děl ° velký boom především ve Francii za vlády Ludvíka XIV. □ snaha propojení Atlantského oceánu a Středozemního moře a zrychlení a zefektivnění dopravy nákladu □ tzv. Canal du Midi (1667 – 1681) – 279 km □ řada mostů, tunelů a samozřejmě jezů a zdymadel (91)

parní lokomotivy

nejdříve parní vozy ° např. Cugnotova parní tříkolka – 1770, Richard Trevithick – 1801, 1803 □ první funkční model parní lokomotivy ° Američan John Fitch (1794) □ první pojízdná parní lokomotiva ° Brit Richard Trevithick – 1804

George Stephenson ° nazýván otcem železnice ° zdokonalil stroje svých předchůdců a sestrojil lokomotivu Blücher (1814) ° 1821 – 1825 □ trať Stockton – Darlington □ první veřejná železniční trať na světě □ délka 40 km □ při otevření dosažena rychlost 39 km/h ° vývoj a výroba lokomotivy Raketa – syn Robert □ lze ji považovat za první moderní lokomotivu □ určena pro budovanou trať z Liverpoolu do Manchesteru (1830)

železniční doprava v českých zemích

- v českých zemích první železnice na kontinentě vůbec ° koněpřežná dráha z Budějovic do Linze □ 1825 – 1832 □ F. A. Gerstner, Mathias Schönerer
 - i v českých zemích rozvoj železnice spjat se jménem rodiny Rotschildů ° koncese na stavbu a provoz dráhy z Vídně přes Břeclav, Ostravu, Krakov, Halič = tzv. Severní dráha císaře Ferdinanda -1835 – začátek stavby z Vídně do Břeclavi
-1838 – první vlak v Brně = stát si postupně uvědomil důležitost (strategičnost) železnice a začal sám stavět dráhy – důležité pro vojsko, hospodářství, státní správu
- ° Státní dráha – (Vídeň) – Olomouc – Praha = významný inženýr Jan Pernner

-1. září 1845 – zahájen pravidelný osobní provoz Vídeň – Praha

První parní železnici na našem území byla Severní dráha císaře Ferdinanda, která vedla z Vídně přes Břeclav, Brno, Olomouc a Bohumín do Krakova. První vlak na této trati přijel do Brna v roce 1839 a do Olomouce v roce 1841. Vybudování této dráhy vedlo k ohromnému rozvoji průmyslu na Moravě a ve Slezsku, s čímž souvisí i rozmach těžby uhlí na Ostravsku. Stavba dalších tratí u nás velmi rychle pokračovala, a tak první vlak do Prahy přijel roku 1845 na dnešní Masarykovo nádraží, které však bylo v tehdejší době umístěno za hradbami města. S dalším rozšiřováním Masarykova nádraží souvisí i významná stavba mostu přes Vltavu v Karlíně, viadukt, který projektoval Alois Negrelli. Slouží svému účelu do dnešní doby a nese jméno pro svém tvůrci – Negrelliho viadukt.

silniční a automobilová doprava

- Nicolaus Otto ° 1862 – 1866 – první čtyřdobý spalovací motor
- Karl Benz ° 1885 – motorová tříkolka - první automobil
- Gottlieb Daimler ° vynálezce současného typu spalovacího motoru ° 1885 – motorové kolo ° dále výroba automobilů
- Rudolf Diesel ° 1897 zkonstruoval vysokotlaký spalovací motor, který postupně zcela nahradil páru (doprava, průmysl)

Historie vodní dopravy.

Vodní toky byly již od doby kamenné jedinými dopravními cestami. Primitivní indiánské kmeny používají ještě dnes k plavbě po řekách nebo jezerech vydlabané nebo vypálené kmeny. Ty jsou nejjednodušší a zároveň nejstarší typy vodních plavidel. K pohonu se nejdříve využíval proud řeky. Později sloužila pádla a vesla - veslaři seděli zády ke směru jízdy. Zároveň se využíval další typ dopravního prostředku a to vor. V Číně se od dávných dob dodnes používají džunk - loďky se zobcovitou přídílí. Tyto loďky byly již poháněny plachtou, využíval se vítr jako zdroj energie. Řekové stavěli galéry, což byly převážně vojenské veslové lodě s jednou plachtou. Největší válečné a obchodní loď starověku začalo stavět na přelomu letopočtu Římané. Byly dlouhé až 100 metrů a uvezly až 1000 tun nákladu. Základní hybnou silou byly však stále veslaři (převážně otroci). Lodě byly doplněny plachtou.

Rozvoj mořeplavby ve středověku vyvolaly v 11. až 13. století křižácké výpravy. To se již používaly čisté plachetní lodě, zvané kogy. Ve 14. a 15. století se vylepšila jejich manévrovatelnost a nazývaly se karaky a karavely.

Protože se již od 12. století začal používat kompas, vyznačovalo se 15. a 16. století objevitelskými plavbami. Začátkem 15. stol. založilo Portugalsko první kolonii v Africe. V roce 1488 obeplul Bartolomeo Diaz jižní cíp Afriky a otevřel tak námořní cestu do Indie. Roku 1492 výprava Kryštofa Kolumba objevila Ameriku. Objevitelské cesty vedly k bohatým geografickým a přírodovědným poznatkům a k rozvoji obchodu. Velké přímořské státy které si mohly dovolit vybudovat silné loďstvo, nesmírně bohatly. Do Evropy se dostávalo zboží do té doby neznámé – slonovina, drahá dřeva, koření, káva, bavlna, ovoce i zelenina. Mapování světa bylo v podstatě ukončeno roku 1769, kdy James Cook doplul ke břehům Nového Zélandu.

Roku 1782 byl Jamesem Watterem vynalezen parní stroj, což znamenalo převrat ve vývoji, a to nejen vodní dopravy. Zavádění parolodí rychle ukončilo éru plachetnic v dopravě. Roku 1807 Robert Fulton předvedl svůj první parní kolesový parník na řece Hudson. Prvním parníkem, který přeplul Atlantický oceán jen s využitím parního stroje byl roku 1838 britský kolesový parník „Síríus“ a to průměrnou rychlostí 7 uzlů (1 uzel = 1,85 km/h.). V roce 1840 zahájila britská paroplavební společnost pravidelnou linkovou dopravu mezi Anglií a Spojenými státy. Brzy poté začala i pravidelná doprava do Hamburku. Tím začala velká éra vystěhovalectví z Evropy do Ameriky a v té souvislosti se silně rozvíjela

zaoceánská námořní doprava. Zasloužil se o to i český vynálezce Josef Ressel, který vynalezl lodní šroub. Kolesového pohonu se tak postupně přestalo používat.

S rozšířením pravidelné dopravy mezi Evropou a Amerikou vznikla neoficiální soutěž o tzv. Modrou stuhu. Patřila vždy té lodi, která dokázala plavbu uskutečnit v nejkratším čase. To byla pro příslušnou plavební společnost velmi dobrá reklama. Na tuto soutěž doplatila v roce 1912 v té době největší, nejdražší a nejbezpečnější loď světa – Titanic. Při své první plavbě do Ameriky narazila na ledovec a potopila se. S ní i 1.500 osob.

Nesmírný význam pro dálkovou námořní plavbu mělo vybudování Suezského a Panamského průplavu. (Suezský průplav spojuje Středozemní a Rudé moře a Panamský Atlantický a Tichý oceán.)

Rozvoj nákladní vodní dopravy vedl ke konstrukci lodí specializovaných na přepravu určitého substrátu nebo na přepravu kontejnerů. Největšími loděmi jsou tzv. tankery určené pro přepravu ropy nebo zkapalněných plynů. Velký význam mají rovněž různé typy lodí určené pro lov ryb. Existují i lodě speciální, jako ledoborce, vědeckovýzkumné lodě apod.

Kromě námořní dopravy se rozvíjela i doprava říční. Pro splavnění řek se vodní toky regulují. Nestejnou výšku hladin překonávají lodě pomocí plavebních komor (zdyadel). Dříve se lodě přetahovaly pomocí lan a rumpálů.

V první polovině se také na řekách objevily parní lodě – parníky. Roku 1838 do českých zemí připlul první parník na trase Drážďany – Praha. Roku 1841 byl v Praze na Vltavě slavnostně spuštěn první parník „Bohemia“ a tím začala historie Vltavsko – labské vodní cesty.

Historie silniční dopravy

Archeologické nálezy svědčí o používání vozů již v době 5 tisíc let př.n.l. Vývoj začínal od primitivních dvoukolejých kár s plnými dřevěnými koly. Měly pevnou oj a tažná zvířata se připřahovala pomocí „jha“ (příčná tyč na konci oje). Egypťské dvoukolejové káry byly již lehké a s loukoťovými koly. Hojně se používaly pro lov, válčení a závodění. Římané používali mnoho typů vozů. Pro dálkovou dopravu používali velký čtyřkolejový vůz s korbou zastřešenou koženou plachtou.

Velké otrokářské státy starověku budovaly ze správních a vojenských důvodů výkonné pozemní cesty. Široké a pevné silnice se stavěly již 4 tisíce let př.n.l. Egypťané a Babyloňané své hlavní silnice dláždili.

Nejproslulejší silniční síť však vybudovali Římané. Heslo tehdejší doby znělo: „Silnice znamená život“. Hlavní silnice byly široké asi 10 m a stavěly se z několika vrstev kamenů spojených maltou. Po okrajích byly milníky (ukazatele vzdálenosti od Říma). Kamenné patníky sloužily pro snazší nastupování a sestupování s koně. Vedlejší silnice byly široké 4 – 7 metrů. Pro překonání řek a údolí stavěli Římané kamenné klenuté mosty. Provoz na silnicích byl veliký, a proto byl silniční provoz upraven předpisy. Ve vzdálenosti 20 až 30 km byly zřízeny stanice, kde byla cestujícím poskytována strava a nocleh a bylo možno přepřáhnout koně. Samotné přepřahací stanice byly ještě častější.

Se zánikem Římské říše zanikly i podmínky pro rozvoj dopravy. Každý feudál si organizoval dopravu na svém území sám. Hodně se chodilo pěšky a jezdilo na koních. Když se rozpadla síť římských silnic, vrátil se středověk k důkladným a těžkým vozům, které jediné mohly vydržet otřesy na neudržovaných cestách. Vozy se používaly převážně k dopravě nákladu. Od 10. stol. se k připřahání tažných zvířat začal používat chomout, což znamenalo podstatné zvýšení využití tažné síly zvířat.

Pro pohodlnější cestování starších, nemocných, ale i bohatých osob se používala nosítka, která se upevňovala buď mezi dva koně, nebo je nesli nosiči.

Od 13. stol. se v Evropě začala rozvíjet řemesla, obchod, a tedy i doprava. Potřeba lepších

dopravních podmínek vedla za vlády Karla IV. (2.pol. 14.stol.) v našich zemích k budování zemských silnic. Aby se zvýšila bezpečnost proti častým přepadením pocestných, platilo nařízení o vymýcení obou stran silnice na vzdálenost- „co by kamenem dohodil“. Stav silnic byl však stále nedostačující. Teprve od 16.stol. se začalo s budováním lepších silnic, a to pomocí vybírání mýtného. Od poloviny 18.stol. zahájil stát z vojenských a hospodářských důvodů výstavbu základní sítě silnic. Do konce 18.stol. bylo v Čechách vystavěno na 500 km a na Moravě na 800 km silnic. Tempo výstavby se podstatně zrychlilo po skončení napoleonských válek a vyvrcholilo ve 30. - 40.letech 19.století. V té době se u nás síť hlavních silnic stabilizovala. V Čechách dosáhla jejich délka přes 3.800 km a na Moravě přes 1.100 km. K nejdůležitějším patřily silnice Praha - Jihlava - Znojmo- Vídeň, Praha - Plzeň - bavorská hranice, Praha - Tábor - (České) Budějovice – hornorakouská hranice, Praha - Hradec Králové - Náchod - pruská hranice, Praha - Teplice - saská hranice, Vídeň - Brno - Olomouc - Těšín a Olomouc - Opava - pruská hranice. Do poloviny 19.stol. dosáhla silniční síť v Čechách délky kolem 12.500 km a na Moravě a ve Slezsku kolem 6.500 km.

Co se týká dopravních prostředků, veřejnou dopravu zboží obstarávaly až do poloviny 19.stol. těžké a nepravidelně jezdící formanské vozy. V osobní dopravě se začalo cestovat lehkými kočáry s korbou. Přední kola byla spojena s ojí a dala se natáčet. Kočář seděl na vyvýšeném předním sedadle. Kočář se stal nadlouho výrazným typem osobního silničního dopravního prostředku. Od 16.stol. byly zavedeny pro veřejnou přepravu osob, pošty a menších zásilek odpérované a pohodlnější pravidelně jezdící poštovní dostavníky. Byly to první formy dopravního podnikání.

Zavedením a provozováním poštovních dostavníků byl u nás pověřen rod Taxisů. Roku 1527 začal provoz mezi Prahou a Vídní. V polovině 18.stol. byla Praha již dopravně spojena se všemi velkými městy v Evropě.

Převrat ve vývoji pozemní dopravy (a to jak silniční, tak i železniční) začal s vynálezem parního stroje Jamesem Watem roku 1782. Kolébkou parních strojů a parní dopravy byla Velká Británie. Na evropském kontinentě jako první sestrojil a předvedl parní automobil český technik Josef Božek roku 1815.

Začátek rozvoje moderní silniční dopravy umožnil až vynález spalovacího motoru. Roku 1885 předvedli němečtí vynálezci Karl Benz a Gottlieb Daimler motorovou tříkolku (dnešní motocykl) a motorový kočár (dnešní automobil). První automobily se spalovacími motory měly ještě kola se železnými obručemi. Významný byl proto vynález pneumatik B.Dunlopem roku 1888, později bratry Michelinovými.

Souběžně s vývojem osobního automobilu probíhal i vývoj automobilu nákladního. První nákladní automobil vyrobil Gottlieb Daimler roku 1896. Karl Benz vyrobil roku 1895 první autobus.

V našich zemích byl první automobil postaven v Kopřivnici (pozdější závod Tatra) roku 1897. Jmenoval se „President“ a jednalo se spíše o kočár s motorem, který dosahoval rychlosti až 25 km/h. Roku 1906 vyrobili Laurin a Klement v Mladé Boleslavi (pozdější automobilový závod Škoda) skutečný automobil s karoserií a kapírovaným motorem. Ten již dosahoval rychlosti 40 km/h. První autobusové linky vedly z Frýdlantu nad Ostravicí do Horní Čeladné, z Pardubic do Bohdanče, z Pardubic do Holic a z Prahy do Brandýsa nad Labem. Byly uvedeny do provozu v roce 1908.

Je pochopitelné, že s rozvojem dopravních prostředků probíhal současně i vývoj dopravních cest. Na provedení římských silnic se podařilo navázat až v 17.stol. budováním silnic, jejichž vozovka byla tvořena zesponu z urovnaných kamenů jehlanovitého tvaru a navrch byla zasypána vrstvami šterku a písku. V roce 1820 byl zaveden nový způsob budování vozovky, a to uválcováním vlhké směsi šterku a písku /tzv. makamadování). Tyto silnice však byly prašné. Dlážděné vozovky se převážně používaly jen ve městech. Teprve s použitím živice, jako vrchního krytu vozovek se dosáhlo bezprašnosti. Vozovka se zhotovuje z několika vrstev. Tento kryt se používá do dnešní doby a je nejrozšířenější. Dále se používá povrch asfaltový nebo betonový.

Historie letecké dopravy

V roce 1783 byl proveden nad Paříží let balónem s cestujícími bratři Montgolfiérů. Jednalo se o balón, který obsahoval ohřátý vzduch. Další vývoj směřoval ke konstrukci vzducholodí – podlouhlých balónů poháněných vrtulí. V roce 1884 vzlétla první vzducholod' La France. Od roku 1929 nejznámějším stavitelem říditelných vzducholodí byl hrabě Zeppelin. Náchylnost vzducholodí na vítr a exploze dosud největší vzducholodí Hindenburg dlouhé 245 m v New Yorku roku 1937 (při přistávacím manévru po cestě z Evropy) vedly k zastavení dalšího vývoje.

Mnoho pokusů s bezmotorovými kluzáky vykonal německý inženýr Otto Lilienthal. Také bratři Wrightové zkoušeli nejprve kluzák, který později vybavili spalovacím motorem s vrtulí. V roce 1903 se jejich letoun poprvé vznesl vlastní silou. Od té doby nastal díky spalovacímu motoru prudký vývoj letectví.

Legendárními lety se staly přelet přes průliv La Manche, který úspěšně provedl Louis Blériot v roce 1909, přelet přes Atlantik z Ameriky do Evropy roku 1927 A.Lindberghem a přelet severního pólu ze Sovětského svazu do Kanady v roce 1937, který provedl Čkalov.

V českých zemích ing. Jan Kašpar v roce 1911 provedl let z Pardubic do Prahy Velké Chuchle.

Historie městské dopravy

Hlavní ulice řeckých a římských měst podléhaly veřejné správě, byly dlážděné a opatřené chodníky. Půdorysné uspořádání ulic je pravidelné šachovnicové. Provoz na ulicích byl hustý s množstvím povozů.

Uličky středověkých měst byly nejdříve úzké a křivolaké a nebyly dlážděné. Novější středověká města byla zakládána na půdorysu pravoúhlé mříže. Ulice a náměstí byla budovány pro jezdce a potahy a byly tedy velmi prostorné a začaly se dláždít.

Od roku 1540 byly v Paříži k denní potřebě dva až čtyři kočáry, které však sloužily pouze bohatým obyvatelům. V 16.století však ještě nebyla v evropských městech obecná potřeba veřejných nájemních kočárů. Na koních však jezdil každý.

V 17. a 18.století dochází se vznikem průmyslové výroby k novému a značnému přílivu pracovních sil do měst. Z toho důvodu vzniká potřeba veřejné hromadné dopravy. Nejdříve k tomu účelu sloužily nájemné kočáry zvané fiakry a drožky, a to v Paříži a v Londýně v první polovině 17.století. Skutečným prvním hromadným dopravním prostředkem se staly omnibusy. Ty již jezdily po pravidelných trasách a v pravidelných intervalech. V té době také začaly vznikat první koňské dráhy (tzv.koňky), tj. kolejové tratě, po nichž jezdily vozy tažené koňmi.

Nárůst dopravy ve městech začal být čím dále rychlejší. V polovině 19.století byly ve velkých městech jako Londýn, Paříž, Berlín, New York a dalších ulice zaplněny dopravními prostředky. Hlavní tažnou silou byl však stále kůň. Od druhé poloviny 19.století se začaly uplatňovat nové způsoby pohonu vozidel, nejdříve samozřejmě parní stroj. V městské dopravě však nedosáhl takového uplatnění jako v dopravě železniční a vodní. (V provozu byla také tramvaj „Karolínka“ na parní pohon v Brně – byla to vlastně parní lokomotiva táhnoucí osobní vozy).

První podzemní dráha (metro) byla vybudována také na parní pohon, a to v Londýně v roce 1863. Do začátku 1.světové války bylo metro vybudováno ještě v New Yorku, Chicagu, Budapešti, Paříži, Berlíně a Hamburku. V té době také vznikly nadzemní dráhy.

Od roku 1881 se začala rozšiřovat ve všech velkých městech elektrická dráha. Stávající koňské dráhy byly elektrifikovány a upraveny pro tramvajový provoz První elektrická tramvajová trať byla postavena v Budapešti.

V Praze byla v provozu nejdříve koňka na trati z Karlína na Národní třídu. U příležitosti Jubilejní výstavy v roce 1891 byla zásluhou Františka Křížíka uvedena do zkušebního provozu elektrická tramvajová trať z Letné do královské obory (dnešní Stromovka).

Provoz na první pražské a zároveň české veřejné autobusové lince byl zahájen v březnu 1908. Trasa vedla z Malostranského náměstí Nerudovou ulicí na Hradčanské náměstí a dále na Pohořelec ke kasárnám. Linka neměla žádné označení, neboť nehrozila záměna s jinou linkou. V provozu byla od 6 do 22 hodin v intervalu 15 minut. Autobusový provoz vykazoval od počátku časté výpadky z důvodu poruch na vozidlech. Poruchy vyvrcholily 17.11.1909, když řidič jednoho z vozů při poruše brzdy vůz neubrzdil při jízdě z kopce Nerudovou ulicí a narazil do zdi. To byl důvod k okamžitému zastavení autobusové dopravy. Pravidelná autobusová doprava v Praze byla obnovena od roku 1925.

Více zde: <https://doprava-info.webnode.cz/vyuka/>

Středověké město a obchod

Městská práva

Panovníci městům udělovali privilegia (výsady), jež zahrnovala např. právo pořádat trhy (trhové), vařit pivo (várečné), právo mílové (v okruhu jedné míle od města se nesměl usídlit cizí řemeslník), právo hrdelní, právo obehnat město hradbami (hradební). Nejširší výsady měla města královská – byla svobodná a podléhala výhradně králi. Hlavním znakem komuny byla úplná samospráva. Proto se radnice staly pýchou měst a symbolem jejich postavení. Město řídila rada, složená z konšelů, konzolů nebo prostě radních. Obce, které nezískaly samostatnost, řídil pán prostřednictvím svého úředníka. V Čechách se mu říkalo rychtář, ve Francii například prefekt. Výsadou každého města byly také hradby ve znaku.

Kupci a jejich obchodní cesty

Oblasti s hustým osídlením se stávaly stále více závislé na dovozech. Stačil méně úrodný rok a dálková směna nedokázala vzniklý výpadek rychle nahradit. Kupci se stali významnou, bohatou a váženou, ale mnohdy i obávanou a nenáviděnou skupinou středověké společnosti. Jakého vlastně byli původu, není známo. Tito lidé nepatřili k privilegovaným. Přesto však byli svobodní. Bohatli ze zisku, který vznikl z rozdílu mezi cenou při nákupu a prodeji zboží. Církev na ně dlouho hleděla s odporem, protože bohatli ze zisku, který byl zdánlivě bezpracný. Teprve až prosperující 13. století vrátilo těmto lidem čest.

Síť cest, po kterých převáželi své zboží, nebyla příliš hustá a navíc jejich kvalita zůstávala velmi špatná. V podstatě si je lze představit jako blátivé úvozové stezky, přestože se panovníci snažili o jejich údržbu. Nejdůležitější silnice přetrvávaly z doby římské. Hlavní obchodní trasy směřovaly z Hamburku přes Mohuč a Basilej do Itálie. Z Mohuče se pak oddělovala cesta na Magdeburk, Poznaň a Kyjev. Třetí nejdůležitější spojnice začínala v Kolíně nad Rýnem a vedla přes Paříž a Bordeaux do Hispánie. Pro přepravu nákladů se používaly dvou nebo čtyřkolové vozy, z Polska však známe i příklady celoročního užívání saní. Pochopitelně tam, kde to bylo možné, se zboží přepravovalo po řekách; pro jižní a západní Evropu představovalo atlantské pobřeží a Středozemní moře skutečné obchodní tepny.

Nakoupit zboží, odvézt ho na vzdálená tržiště a tam ho prodat byl proto náročný úkol. Cesty byly špatně udržovány a nebezpečné. Co změna pána, to povinnost zaplatit clo, podřídít se právu nuceného prodeje, skladu, což znamenalo, že obchodník musel na daném místě zastavit a nabídnout své zboží k prodeji. Levnější a rychlejší bylo jistě moře, ale určitě ne bezpečnější. Kupci se tedy sdružovali, podobně jako řemeslníci, do skupin, zvaných gildy. Gilda si mohla opatřit více peněz, lépe vojensky i technicky obchod zajistit. Kupci bohatli, usazovali se ve městech a rychle ovládli jejich správu.

Časem se řada měst spojila ve větší uskupení. Tak vznikla v průběhu 13. století hanza, sdružení obchodních měst na severu Evropy. Hanzovní města, jejichž centrem se stal Lübeck, i bohaté italské státy si začaly na důležitých místech otvírat své pobočky. Severské sdružení mělo první pobočky v Bruggách a Londýně, Janované a Benátčané se soustřeďovali na východ Středomoří, urputně však soupeřili především o převahu v strategicky důležité Konstantinopoli. Výnosným se ale pro ně stalo i přepravování vojáků do Svaté země.

Nejstarší mosty v ČR

Juditin most

Každý průvodce Prahou nezapomene zmínit Juditin most, když prochází se svou skupinou přes Karlův most. Výstavba Juditina mostu byla započata roku 1158 a dokončena roku 1172. Most je pojmenován podle mecenášky stavby, kterou byla Judita Durynská, manželka krále Vladislava II. Ovšem podnět ke stavbě dal arcibiskup Daniel. Most stál přibližně v místech dnešního Karlova mostu. Jednalo se o první kamenný obloukový most v Evropě. Měřil 514 metrů a široký byl 6,8 metrů. Juditin most se bohužel nedochoval v důsledku povodně, která ho roku 1342 zničila. Pozůstatky jeho rekonstrukce je možno vidět v budově řádu křižovníků na Křižovnickém náměstí či ve sklepích domů na Malé Straně.

Kamenný most v Písku

Tento gotický most je přezdíván jako Jelení, a to podle středověké pověsti. Rozhodlo se, že most bude pojmenován podle toho, kdo přes něj jako první přejde. Nečekaně však přes něj přeběhl jelen.

Jedná se o vůbec nejstarší dochovaný most v ČR, který vede přes řeku Otavu jižně od Prahy, postaven roku 1270 za vlády Přemysla Otakara II. Jeho délka činí přibližně 110 metrů a šířka 6,25 metru. Po obou koncích mostu byly postaveny dvě věže, které se ale nedochovaly. Postaven byl původně na 7 obloucích, ale jeden oblouk zničili časté povodně. Na mostě jsou umístěny repliky barokních soch ve čtyřech sousoších a kříže.

Průvodci mohou svým turistům o tomto mostu nabídnout i jednu zajímavost: Během restaurátorských oprav kříže v něm byla nalezena zpráva od sochaře Karla Vlačihy o dvou opravách kříže z konce 19. století a z 2. poloviny 20. století a navíc jeden výtisk Rudého práva.

Kamenný roudnický most

Jednalo se o třetí nejstarší most, hned po Juditině mostě a mostě v Písku, z roku 1340. Nechal ho postavit pražský biskup Jan IV. z Dražic mistrem Vilémem. Most přestál několik povodní, avšak během třicetileté války jej roku 1634 zcela zničil švédský maršál Bannér. Až roku 1910 byl místo něj postaven nový roudnický most.

Karlův most

Karlův most byl postaven místo strženého Juditina mostu v letech 1357-1402 a stal se tak jediným mostem vedoucím přes Vltavu. Také byl důležitou součástí evropských obchodních cest. Původně se nazýval jako "Kamenný" či "Pražský". Až v druhé polovině 19. století se uchytil název Karlův most, a to na podnět Karla Havlíčka Borovského. Na most se postupně dosadilo 31 soch. Měří přibližně 516 metrů podélně a na šířku má 9,5 metrů. Most je také doplněn třemi věžemi - malou a velkou Malostranskou mosteckou věží a Staroměstskou mosteckou věží.

Základní kámen mostu byl položen přesně roku 1357 v 5 hodin a 31 minut vzhledem k pozitivní konstelaci Slunce a Saturnu. Při stavbě se prý do malty přidávala vajíčka, ale před několika lety se ukázalo, že to nebyla vejce, ale mléko a víno.

Karlův most patří mezi nejnavštěvovanější památky v Praze, jsou častým cílem všech návštěvníků a žádný průvodce Prahou ho neopomene zahrnout do plánu trasy.

Švédský most



Švédský kamenný most se nachází v obci Dobřív nedaleko Rokycan. Most je jednoobloukový o délce 20 metrů a šířce 4 metry. Postaven byl údajně již roku 1379. Uprostřed mostu je umístěna socha ženy - s největší pravděpodobností sv. Barbora. Na jednom konci je také socha sv. Jana Nepomuckého, která má na svém podstavci po všech čtyřech stranách umístěny sluneční hodiny.

A jako zajímavost může průvodce nabídnout, že název Švédský most je odvozen dle pověsti, že se v Dobřívě během třicetileté války odlévaly koule švédským vojskům, a ty pak byly přepravovány právě po tomto mostě.

kupec Sámó

Sámó († 658 nebo 659) byl franský kupec, vůdce kmenového svazu Slovanů existujícího v 7. století a označovaného jako „Sámova říše“. O jeho životě a osobnosti je jen velmi málo dokladů. Jediné stručné zmínky se nalézají ve 48. kapitole kroniky nazývané Fredegarova.

Sámó přišel se svým silně ozbrojeným doprovodem ve čtyřicátém roce panování franského krále Chlothara II., tedy v letech 623 až 624, právě v době, kdy vypukla slovanská vzpoura proti Avarům. Důvodem jeho příchodu byla pravděpodobně snaha ochránit vlastní obchodní zájmy ohrožené válečným konfliktem.

Sámó je ve Fredegarově kronice označován za pohana, ačkoliv Frankové přijali křesťanství už kolem roku 496. Je možné, že byl židovského původu. Sámó se přidal na stranu Slovanů a společně podnikli výpad proti Avarům. Ve vítězném boji údajně prokázal takovou statečnost a velitelskou dovednost, že byl zvolen za krále

Později se Sámovi Slované dostali do konfliktu s franskou říší. Její vládce Dagobert I. chtěl rozšířit svou vládu dále na východ a napadl slovanská území pod záminkou pomsty za násilí údajně spáchané na franských kupcích. Dagobert I. byl v roce 631 poražen v bitvě u slovanského hradiště Wogastisburgu. Bitva probíhala tři dny. Nebojovalo se nepřetržitě, spíše to byly dny opakovaných pokusů dobýt slovanskou pevnost

Cyrl a Metoděj

Základní data:

Narození: Svatý Konstantin (Cyril) rok 827, Soluň, Svatý Metoděj rok 813, Soluň

Smrt: Svatý Konstantin (Cyril) 14. února 869, Řím, Svatý Metoděj 6. dubna 885 na Moravě, pochován v Mikulčicích na Moravě

Povolání: Apoštolové Slovanů, Slovanští věrozvěstové, misionáři, kněží, mnichové

Významné události: V rámci své misie na Velké Moravě prosadili staroslověňštinu jako bohoslužebný jazyk. Objevení ostatků sv. Klimenta.

Svatořečení: Rok 1880 je svatořečil papež Lev XIII., roku 1981 je Jan Pavel II. prohlásil spolupatrony Evropy. Jsou považováni za patrony Moravy.

Státní svátek: 5. července

.....
.....

Slovanští věrozvěstové

Cyrl a Metoděj byli bratři ze Soluně, kteří se do historie zapsali jako Slovanští věrozvěstové. Svatý Konstantin (Cyril) žil v letech 827 – 869. Byl to **profesor filozofie v Konstantinopoli**, odkud po nějaké době odešel do kláštera, kde přijal řeholní jméno Cyril. Jeho starší bratr Metoděj se narodil roku 813 a zemřel v roce 885 právě na Moravě. Působil jako **státní úředník** a následně jako mnich. Do historie se však zapsal jako **první moravsko-panonský arcibiskup**.

Důvody pro povolání Cyrila a Metoděje

Misie na Velkou Moravu nebyla první cestou, kterou museli oba bratři absolvovat za šíření víry. **První misie Cyrila a Metoděje** se uskutečnila roku 860, kdy byli vysláni byzantským císařem **do Krymu**. Pro naši historii byl však významný rok 862. Toho roku odeslal **kníže Velké Moravy Rostislav** poselstvo do byzantské říše. Žádal císaře o misionáře, kteří by vedli své **bohoslužby ve slovanském jazyce**, čím by se náboženství rozšířilo mezi velké množství lidí.

Význam misie

Na Velkou Moravu roku 863 dorazili, na popud byzantského císaře, právě **Cyril a Metoděj**. Misionáři připravili nové písmo, jež **nazvali hlaholice** a veškeré liturgické knihy přeložili do **staroslověnštiny**. Tím na Velké Moravě položili **základy vlastní církve**, neboť začali šířit náboženství ve srozumitelném jazyce pro všechny. V historii církve představuje kázání ve **srozumitelném jazyce** jednu z velice významných událostí našich dějin.

Státní svátek

Papež Lev XIII. 30. září 1880 **vyzdvihl zásluhy obou bratří** a zároveň stanovil svátek svatého Cyrila a Metoděje na den **5. července**. Každý rok v tento den si po celé republice připomínáme **příchod Cyrila a Metoděje** na Velkou Moravu a význam jejich misie.

a	b	v	g	d	ε	ž	dz
z	i	i	g	k	l	m	n
o	p	r	s	t	u	f	x (kh)
o	ts	č	š	št	w/ə	i	y
æ/e	yu	ě	yě	š	yš	f	i/v

Jan Ámos Komenský

Největší spisovatel pobělohorské emigrace a poslední biskup jednoty bratrské se narodil v roce 1592 v Nivnici u Uherského Brodu na jihovýchodní Moravě.

Pocházel z českobratrské rodiny a jeho otec z obce Komny /odtud Komenský/. Jan Amos studoval v Německu v Hiedelbergu a při studiích si všímal rozmachu vědy jiných národů. Rozhodl se vytvořit českou národní vědu, aby i jeho vlast v tomto oboru pokročila. Jeho plány ale přerušila bělohorská bitva. Až do dospělosti užíval jméno Segés. Po smrti rodičů byl mladý Komenský ponechán sám sobě, poručníci se o něj nestarali.

V době svých studií se rozhodl vytvořit velký slovník (Poklad jazyka českého) a encyklopedii (Divadlo veškerenstva věcí) - obě díla zůstala nedokončena.

V roce 1621 byl nucen opustit vlast se svou ženou i dětmi. Při útěku před španělskou armádou, poztrácel část rukopisů a přišel o celou knihovnu. Jeho žena se nakazila morem, který byl v té době rozšířen v Přerově a zemřela. Poté se Amos stěhoval na různá místa, ke svým českobratrským šlechtickým přátelům. Naposled pobýval v Bílé Třemešné v Podkrkonoší. Byl zoufalý z osobních nezdarů i z národní tragédie. Hledal útěchu ve víře.

Rok 1628 přinesl tvrdé stíhání nekatolíků, proto Komenský odcestoval do polského Lešna. Toto město bylo

azylem pro členy jednoty bratrské.

Anglická parlament pozval Komenského do Anglie, aby zde vytvořil akademii věd, jejímž cílem mělo být šíření jednotného vzdělání a jednotného jazyka po celém světě.

Dalším místem, které Komenský navštívil bylo Švédsko a ve Východním Prusku se usadil na delší dobu. Neopouštěla ho víra v to, že se vyhnanci jedou vrátí zpět do vlasti. Po tom, co se opět vrátil do Lešna, zemřela mu druhá žena.

V roce 1648 jeho víra v návrat emigrantů do Čech, vzala za své, když nastal vestfálský mír / byla jím zakončena třicetiletá válka/. Zklamaný Komenský se s národem rozloučil, ale nepřestával věřit v lepší budoucnost českého a moravského národa.

V době Švédsko- polské války se ocitlo Lešno v plamenech a Komenský tím přišel o všechny svůj majetek a velkou část svých rukopisů. Největší ztrátou bylo zničení slovníku Poklad českého jazyka a také spisů, ve kterých Komenský spojoval všechny vědní obory.

V roce 1656 Komenský z Lešna odešel a usadil se u přátel v Amsterdamu. Byl slavný a uznávaný. Ve Švédsku v Holandsku i v Uhrách, procházely školy reformou podle jeho zásad. Představitelé Harvardské univerzity v Americe chtěli poznat učení Komenského a pozvali ho na návštěvu.

Do náboženských i filozofických spisů Komenského jsou vepsány jeho osobní i společenské rozpory a boj víry s rozumem. Komenský se snaží nalézt pevné životní jistoty a snaží se spojit umění s vědou a víru s naukou.

Jan Amos Komenský zemřel 15.11.1670. I přesto, že zažil odloučení od vlasti, ztrátu svých žen a utrpení třicetileté války, nepřestal ani ve stáří věřit v lepší budoucnost. Je pohřben v Naardenu - jeho památník je pod ochranou České republiky.

Baťa

V roce 1894 zahájili tři sourozenci Baťové – Anna, Antonín a Tomáš – obuvnické podnikání ve firmě jménem A. Baťa.^[4] V roce 1900 měla firma právní podobu veřejné společnosti a zaměstnávala 120 lidí, v roce 1908 se stal jediným majitelem firmy T. Baťa.^{[5][6]} Na počátku první světové války se Tomáš Baťovi podařilo získat zakázku od rakousko-uherské armády.^[7] Firma měla z válečných dob víc zaměstnanců, než kolik s ohledem na odbyt potřebovala, což se Baťapokusil spolu se zvyšující úvěrovou zadlužeností firmy překonat vnitřním úvěrovým systémem a zřízením podnikové banky.^[8] Zlepšení situace přinesla akce *Baťa drtí drahotu*, při níž firma snížila cenu obuvi od 1. září 1922 na polovinu cen z jara roku 1922.^[9] V roce 1924 byla zavedena spoluúčast na zisku a ztrátě a byla také zahájena výstavba moderních továrních budov s železobetonovým skeletem.^[10] Pásová výroba byla po vzoru Henryho Forda zavedena v roce 1927 a již zanedlouho umožnila zvýšit výrobu o 58 % procent při zvýšení počtu zaměstnanců o 35 %.^[11] V květnu 1931 se změnila dosavadní veřejná obchodní společnost **T. & A. Baťa na Baťa, akciová společnost.**^[12]

I po tragické smrti Tomáše Bati při letecké havárii v červenci 1932 koncern pod vedením jeho nevlastního bratra Jana Antonína Bati expandoval, rozšiřoval výrobní obory o výrobu pneumatik, technické pryže, umělých vláken, hraček, kovoobráběcích strojů, pletacích strojů, letadel, jízdních kol.^[13] Ke koncernu patřila i stavební výroba, pojišťovna Atlas, uhelné doly, 63 zahraničních společností, železniční trať Otrokovice–Vizovice, cestovní kancelář, vlastní doprava, letiště v Otrokovicích, obchodní domy, prodejny – cca 8 tisíc prodejen v tuzemsku a více než 8 tisíc v zahraničí, bytový fond, vlastní pole a lesy.^[14] Koncern zaměstnával více než 67 000 zaměstnanců, z toho více než 25 000 v zahraničí.^[15]

Brzy po vzniku Protektorátu opustil zemi šéf koncernu Jan Antonín Baťa.^[16] Již od roku 1938budoval závod v Kanadě i jeho synovec Tomáš Jan Baťa.^[17] Vedení podniku tak ve Zlíně tvořili Dominik Čipera, Hugo Vavrečka, František Malota a do své tragické smrti i Josef Hlavnička.

Po druhé světové válce se vývoj podniku rozděluje. Novým centrem Baťovy společnosti se stala Kanada.

Podnik Baťa ve Zlíně byl znárodněn zestátněním 27. října 1945.^[18] A od 1. ledna 1949 fungoval jako **Svit, národní podnik**.^[19] Firma Svit dodnes existuje.

Baťa budoval nejen továrnu, ale také veškeré zázemí pro ni i zaměstnance. Suroviny sám vyráběl a bez prostředníků prodával, čímž šetřil na nákladech. Měl tedy vlastní koželužnu, firmu vyrábějící stroje a vlastnil pole i lesy. Pro zaměstnance budoval Baťovy domky (tehdy luxusní bydlení) a internáty, což bylo spolu s vysokými platy v továrně hlavní příčinou přílivu pracovních sil a expanze Zlína. Nechyběly ani školy pro budoucí zaměstnance, školky, a další služby. Celý Zlín byl budován podle jednotného funkcionalistického plánu architekta Františka Lydie Gahury s názvem *Zahradní město*. Rozvoj Zlína pokračoval i po smrti Tomáše Bati: za Jana je postavena správní budova, dostavěn obchodní dům a hotel, vznikají Studijní ústavy.

Emil Holub

MUDr. Emil Holub (7. října 1847 Holice – 21. února 1902 Vídeň) byl český lékař, cestovatel, kartograf a etnograf v Africe.

Roku 1872 se stal doktorem medicíny na Karlově Univerzitě. Inspirován cestovatelskými deníky z Afriky Davida Livingstonea, se krátce po dokončení studia vydal do Kapského Města a usadil se nedaleko Kimberley, kde praktikoval medicínu. Po osmi měsících se přidal ke konvoji místních lovců na dvouměsíční cestu – „vědecké safari“, kde začal sestavovat velkou přírodní sbírku.

V roce 1873 vyrazil na druhé vědecké safari se zaměřením na sbírku etnografických materiálů. Na své třetí expedici, v roce 1875, podnikl cestu k řece Zambezi a zpracoval první detailní mapu oblasti okolo Viktoriiných vodopádů. Napsal a vydal také první knižní popis Viktoriiných vodopádů, vydaný anglicky v Grahamstownu roku 1879.

Po mnoha letech se navrátil do Prahy, kde však opět plánoval velkou expedici po Africe. Roku 1883 se Holub společně se svojí manželkou manželkou Růženou (Rosa) a šesti průvodci vydali prozkoumat to, co nikdo nikdy předtím: celou Afriku od Kapského Města až po Egypt. Protože měla expedice nepříjemnosti s nemocemi a neposlušnými Ila domorodci, byl Holubův tým přinucen se vrátit zpět (1886).

Zahájil dvě velmi úspěšné výstavy, v roce 1891 ve Vídni a roku 1892 v Praze. Byl frustrován, že nemohl najít žádný příbytek, kde by mohl skladovat svoji velikou kolekci artefaktů, a tak začal postupně prodávat některé části nebo je darovat muzeím, vědeckým organizacím a školám.

Později Holub publikoval mnoho dokumentů, přispíval do novin a časopisů a dával stovky lekcí. Zemřel předčasně ve Vídni 21. února 1902, po dlouho trvajících komplikacích s malárií a jinými nemocemi z Afriky. Ve Vídni byl také pohřben.

O Holubově životě vyšlo mnoho knih a pojednání, např.: Edvard Valenta "Druhé housle" (1945), František Běhounek "Na sever od Zambezi" (1946), Vojtěch Lev "Za velkým dobrodružstvím" (1947), Jiří Baum: Holub a Mašukulumbové, Bohumil Bauše: Život a cesty Dr. Emila Holuba, Ctibor Votrubec: Jihoafrické cesty Emila Holuba, J.V.Želízko: Život a utrpení afrického cestovatele dr. E. Holuba v posledních dopisech a J.M.Dlouhý: Neznámý dr. Emil Holub. Roku 1952 byl o Emilu Holubovi natočen film "Velké dobrodružství". V jeho rodných Holicích v Čechách na Pardubicku lze navštívit Muzeum Emila Holuba.

Zikmund a Hanzelka

Jiří Hanzelka (1920–2003) a Miroslav Zikmund (* 1919) se seznámili na škole. V letech 1947–1950 spolu podnikli cestu do Afriky a Jižní Ameriky na voze Tatra 87. Jejich druhá výprava v letech 1959–1964 směřovala do Asie a Oceánie. Na obou shromáždili velké množství dokumentárního materiálu, napsali několik stovek reportáží a vzniklo několik knih – například Afrika snů a skutečnosti (1952), Za lovci lebek (1958) nebo Světadíl pod Himálajem (1969). Po této knize vyšly ostatní cestopisy oficiálně až po roce 1989.

Kryštof Harant z Polžic a Bezdruzic byl dvořan a diplomat, autor cestopisu, hudebník.

Kryštof Harant z Polžic a Bezdruzic pocházel ze starého nezámožného šlechtického rodu. Jeho otec zastával různé funkce v zemských úřadech. Kryštofu Harantovi se dostalo pečlivého vychování zčásti od domácího učitele, zčásti na škole v Plzni.

Od dvanácti let byl Kryštof Harant vychováván v Innsbrucku **na dvoře arciknížete Ferdinanda II. Tyrolského, pozdějšího císaře**, kam přišel v roce 1576 na přání svého otce. Učil se latině, řečtině, italštině a němčině. Prohluboval své znalosti zeměpisu, dějepisu, věnoval se hudbě a malířství. Byl zasvěcován i do tajů politiky, věnoval se také teologii a přírodním vědám.

Společenský život, styky se zahraničními hosty a cesty do Itálie, na kterých doprovázel Ferdinanda, položily základ k Harantově cestovatelské zálibě.

Po návratu do vlasti, zřejmě po otcově smrti, se Kryštof Harant ujal správy rodinných statků. V letech 1594 - 97 se účastnil protitureckého válečného tažení. Po návratu mu zemřela matka a on **spolu se svým švagrem, rytířem Heřmanem Černínem z Chudenic** se vydal na pouť do Svaté země. Cesta vedla přes Bavorsko a Tyroly, do Itálie, dále na Krétu, Kypr, Tel-Aviv, Jeruzaléma a do Egypta.

Po návratu na podzim roku 1599 pobýval Kryštof Harant střídavě na tvrzi Bělá a v Plzni, kde se **osobně seznámil s císařem Rudolfem II.** V roce 1600 byl Kryštof Harant **povolán k pražskému dvoru**, kde vykonával vysoké státní funkce a byl **povýšen do panského stavu.**

Dvorské prostředí přálo i rozvoji Harantova skladatelského umění. Po smrti Rudolfa II. působil Kryštof Harant krátce **ve službách Matyášových.**

V letech 1614 -1615 byl Kryštof Harant vyslán s diplomatickým poselstvím, od tehdy zesnulého Rudolfa II., do Španělska. Jednalo se o řád Zlatého rouna a u španělského dvora ho přijala Markéta Rakouská, manželka španělského krále Filipa III. Cestu přes západní Evropu - Německo, Nizozemí a Francii - údajně **popsal v německém cestopise, jehož rukopis se nezachoval.**

Po návratu do Čech odešel Kryštof Harant z habsburských služeb. **Žil na hradě Pecka**, který získal v roce 1603 druhým sňatkem s Annou Saloménou Hradišťskou. Věnoval se hospodářství, literatuře a především hudbě.

Kryštof Harant z Polžic a Bezdruzic se **zúčastnil stavovského povstání** a **Fridrich Falcký** ho jmenoval tajným radou a prezidentem české komory. **V pobělohorské perzekuci** byl Kryštof Harant zbaven majetku a 21. června 1621 **na Staroměstském náměstí v Praze popraven.**

Dílo Kryštofa Haranta z Polžic a Bezdruzic:

Cesta z Království českého do Benátek, odtud po moři do země Svaté, země judské a dále do Egypta a do velikého města Kaira, potom na horu Oreb, Sinai a sv. Kateřiny, v pusté Arábii ležící - tiskem vydáno roku 1608, cestopis.

1. písemná zmínka o Praze

Obchodník Ibrahím ibn Jákúb navštívil na konci 10. stol. Čechy. Zanechal po sobě 1. písemnou zprávu o Praze.:

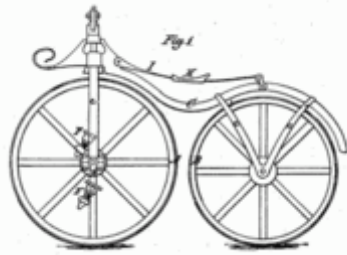
Město Frága (= Praha) je vystaveno z kamene a vápna a je největším městem co do obchodu. Přicházejí sem z města Kraková Rusové a Slované se zbožím. A ti z krajín Turků, moslimové, židé a Turci rovněž se zbožím a obchodními mincemi. Ti vyvážejí od nich otroky, cín a různé kožešiny. Jejich země je nejlepší zemí severu a nejmáloobovanější v potravinách. ... V městě Frága vyrábějí se sedla, uzdy, tlusté štíty, kterých se užívá v těchto zemích. (ze zprávy Ibrahíma ibn Jákúba)

Hlavní římské cesty



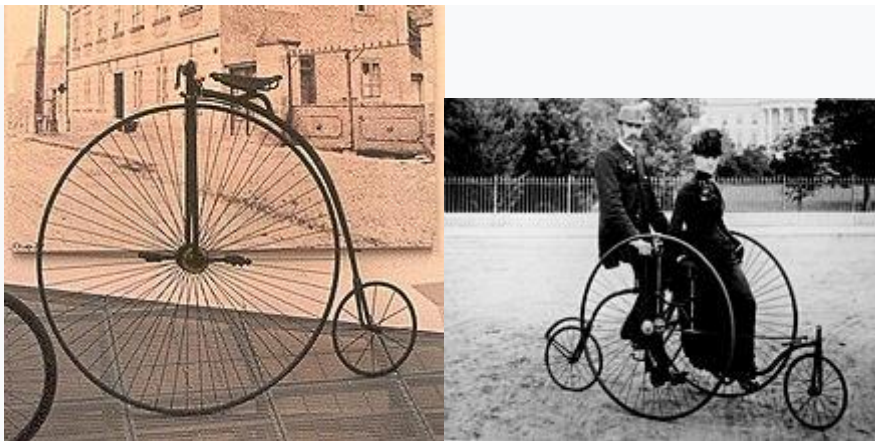
Historie kola

V roce 1817 vynalezl tzv. Draisinu či drezínu Karl Drais v Karlsruhe v dnešním Německu, která fungovala na principu dnešního dětského odrážedla. Měla říditelné přední kolo a jezdec se odrážel od země nohama. Stroj byl až na železný spojovací materiál dřevěný, měl loukoťová kola s železnou obručí, kožené sedlo a opěrnou tyč jako stojan.



Šlapací kolo s železným rámem, Pierre Lallement's US Patent No. 59,915 kresba, 1866

V roce 1861 Pierre Michaux změnil pohon z odrážení na šlapání přes jednorychlostní pevné kliky na předním kole. Dopravní prostředek nazýval „vélocipede“. V pařížské továrně Michaux & Lallement začali s velkým úspěchem sériově vyrábět velocipéd. Začaly se vyrábět v dalších továrnách hlavně v Anglii, kde se dělaly už celokovové s drátěnými koly. Pokrok byl i v tom, že místo ocelových ráfků se dávaly úzké gumové obruče a objevily se pokusy o odpružení sedla.



[Vysoké kolo](#) - kostitřas

V roce 1870 přichází inovace v podobě vysokého kola, které zvyšuje efektivitu šlapání pevného převodu tím, že je zvětšeno přední kolo. Mělo to ovšem velkou nevýhodu v nestabilitě vysokého těžiště a nebezpečnosti případného pádu z kola. Na takto vysokém kole nemohli jezdit všichni, proto byla vyráběna i tři až čtyřkolka (tricykl nebo kvadracykl) se dvěma velkými koly vzadu a jedním nebo dvěma malým vpředu nebo vzadu, která umožňovala jízdu dvou jezdců.

V roce 1878 patentovali první planetovou převodovku v předním poháněném kole Scott a Phillott z Anglie

V roce [1879](#) patentoval řetězový převod síly z klik na zadní kolo Henry J. Lawson z Anglie. Kolo vyráběl pod názvem "the Bicyclette" a jednalo se o první kolo s nižším těžištěm jízdy a trendu nazývaný "bezpečnostní bicykl".

Alois Jirásek: Z Čech až na konec světa

Několik let po svém zvolení vypravil král Jiřík z Poděbrad poselstvo do západních zemí, aby s jejich panovníky uzavřel přátelství. V čele poselstva byl mocný a vážený pan Lev z Rožmitálu, bratr Jiříkovy manželky.

Poselstvo se skládalo z vynikajících rytířů a četné družiny. Byl mezi nimi i mladičkový zeman Šašek z Mezihoří, dvořan pana Lva.

Ten je vypravěčem celého příběhu. Je již starý a svým vnoučatům vypravuje, co všechno tehdy na výpravě zažili.

Poslové jeli Německem do Brabantska (nyní Belgie) k burgundskému knížeti, odtud po moři do Anglie, potom do Francie a dále Španělskem do Portugalska. Dostali se do nejzápadnějšího místa mořského pobřeží – tam podle tehdejší víry byl konec pevného světa, za nímž se rozkládalo již jen moře a samé moře. Ze Španělska putovali do severní Itálie a přes Štýrsko a Vídeň domů. Všude byli uctivě a vlídně přijati – cesta dosáhla svého účelu.

První zastávkou bylo Německo. Poslové z Čech byli vítáni s velkou nedůvěrou – vždyť přišli z kacířských Čech. Nakonec si Němce získali svou srdečností a otevřeností. V Brabantsku se zúčastnili slavných zápasů, v nichž zvítězil pan Kolovrat Žehrovský, ve Francii poznali brusle, které pak přivezli do Čech. Největší dobrodružství zažili ve Španělsku – několik dní putovali vyschlou zemí, trpěli hladem a žízní – jejich nejmilejší koně nevydrželi a zemřeli. Zúčastnili se dalších zápasů, v nichž pan Kolovrat Žehrovský opět vyhrál, v odvetném zápase však byl poražen. Po zápase se dostali do konfliktu s nepřátelskými obyvateli, ale podařilo se jim včas prchnout. Překročili španělsko-portugalské hranice a dojeli až na pověstný konec světa. Čekalo je další osudové dobrodružství – někteří členové výpravy včetně Šaška padli do zajetí mořských loupežníků – pouze samotný Šašek byl jen náhodou vysvobozen. Do Čech nakonec dojeli v pořádku a s dobrými zprávami pro krále.

Středověká kolonizace

Jako **velká kolonizace** se označuje proces dobývání a osídlování nových zemědělsky využitelných poloh, který probíhal v Evropě od 11. až do 1. poloviny 14. století. Vedle venkovské kolonizace, spojené se zakládáním nových vesnic, existovala také městská kolonizace a tzv. kolonizace hornická.

Kolonizace v Čechách navázala na osídlovací procesy probíhající už ve 12. století, kdy někteří němečtí osadníci překročili pomyslné hranice mezi říší a Čechami a zakládali vesnice např. na území Sedlecka (chebská kolonizace cisterciáckým klášterem z Waldsassennebo kolonizační aktivity kláštera Zwettl v českém Vitorazsku). K větším průnikům na české území začalo docházet na počátku 13. století, kdy se na území Sedlecka, Bílinska a Podkrušnohoří v písemných pramenech objevují první německé názvy sídlišť, resp. německá jména osadníků. Zdá se, že tito nově příchozí se podíleli na vnitřní kolonizaci výše položených oblastí, není s jejich usídlením spojováno šíření německého práva. Poprvé osadníci začali užívat *ius teutonicum* na severní Moravě na pozemcích johanitů (Hlubčicko). To bylo kolem roku 1213. (Ve stejné době na Znojemsku pod německým právem usídlovali na svých pozemcích osadníky i premostráti.) V Čechách se německé právo objevuje u doksanských premonstrátek. U tohoto premonstrátského kláštera vzniklo také první lokované město v Čechách Kynšperk (1232). První známou městskou lokací v českých zemích je pak moravský Uničov (minimálně od roku 1213). Poznámka. Nejstarším městem je Cheb, jež tato práva získal v roce 1179, ale to Cheb a okolí spadali do Bavor, toto území připadlo k české koruně až v roce 1322, jako zástava, která nebyla nikdy splacena.

Od počátku 13. století bylo kolonizováno hlavně Českobudějovicko, Českomoravská vrchovina, Jizerské hory, pustá a zalesněná podhoří Český les, Krušné hory, Lužické hory, Krkonoše.

Kolonisté většinou přicházeli z Bavorska, Frank přes Chebsko, na sever z Durynska, Horního Saska, na severovýchod z Lužice a Horního Slezska.

Arabové

Zásadním a trvalým způsobem ovlivnilo dějiny Arabů vystoupení Mohameda a založení nového náboženství, islámu, na počátku 7. století n. l. Díky islámské expanzi se Arabové stali dominantním etnikem v celém jižním Středomoří a dalších přilehlých oblastech. Následně v 8.–13. století nastává zlatý věk arabsko-islámské kultury a arabské vědy. Od konce 13. století se dominantní mocností ve středozevní islámské oblasti stala Osmanská říše pod nadvládou turkických Osmanů, zatímco z Pyrenejského poloostrova bylo arabské panství vytlačeno reconquistou.

Vikingové

Vikingové (vikingr-muži Fjordů, přídavné jméno *vikinský*^[1] spíše než *vikingský*)

byli skandinávští mořeplavci, kteří se v 8. – 11. století vydávali na „*viking*“ – loupeživé výpravy do jižní a západní Evropy. Pro konsolidující se evropské státy tehdy představovali hrozivé nebezpečí. Z hlediska etnického původu představovali severní větev Germánů. V Evropě byli nazýváni Normany (Francie), Dány (Anglie), Ascomany (Německo) nebo Varjagy (Rus, Byzanc). Vikingský vůdce Erik Rudý se kolem roku 980 vydal do Ameriky, kde zřejmě jako jeden z prvních Vikingů doplul do Grónska a založil zde první osady. Erikův syn Leif též doplul na východní pobřeží dnešní Kanady.

Křížové výpravy



Modlíci se křížácký rytíř na dobové miniatuře (BL MS Royal 2A XXII f. 220)

Křížové výpravy, starším výrazem *kruciáty*, byly vojenské výpravy z dob středověku, které vyhlášoval papež proti muslimům, pohanům a kacířům. Dřívější definice historiků tyto výpravy omezovala pouze na výpravy k Jeruzalému, dnes se však význam kruciát přenesl na všechny papežem vyhlášené války proti nepřátelům křesťanstva. Účastníci před zahájením výpravy skládali slib a byli označeni znamením kříže, které si našivali na šaty, a proto se nazývali křížáci (latinsky *crucesignati*). Byli dobrovolníky, měli za účast na výpravě přislíbeno odpuštění hříchů.

První křížovou výpravu vyhlásil papež Urban II. roku 1095. Jejím cílem bylo dobýt Svatou zemi a osvobodit místa posvátná pro křesťany z rukou muslimů. To se výpravě, složené především z francouzských a normanských rytířů, nakonec podařilo, a ve Svaté zemi tak Evropané založili křížácké státy, které se zde

udržely téměř dvě stě let. Původním cílem výprav proti muslimům bylo osvobození Božího hrobu v Jeruzalémě, pozdější tažení však mířila i jinam. Šlo především o Egypt a Řecko, kde účastníci čtvrté křížové výpravy dobyli značnou část Byzantské říše a založili křížácké státy. Další křížová tažení mířila do Pobaltí a Skandinávie, kde zvláště Němci a Švédští křižáci bojovali proti pohanským Prusům, Slovanům a Finům. Řád německých rytířů na břehu Baltského moře založil svůj stát Prusy.

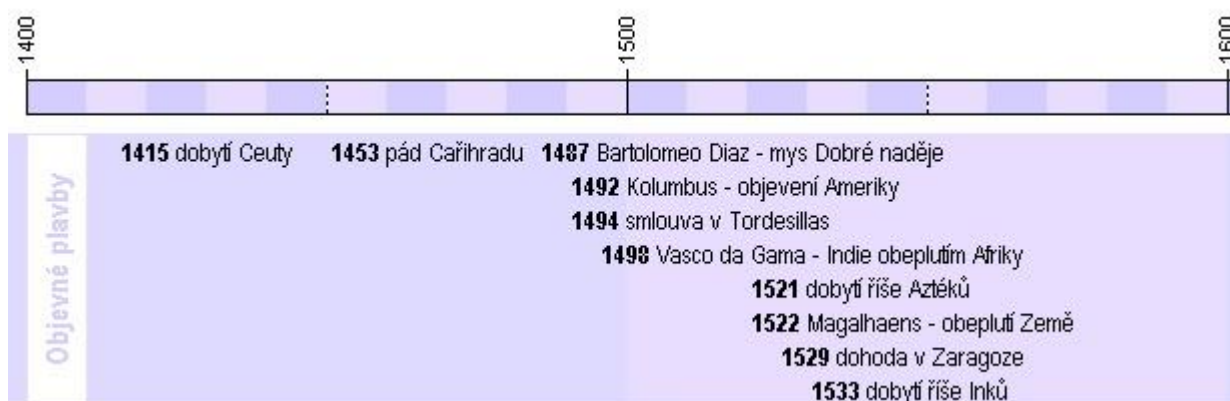
Po pádu posledního křížáckého města v Palestině již žádný papež vojenskou akci k osvobození Jeruzaléma nevyhlásil. Křížové výpravy na evropském kontinentu však pokračovaly. Kromě tažení proti pohanům to byly války proti křesťanským kacířům, z nichž největší byly výpravy proti jihofrancouzským katarům a proti českým husitům

Židé

Vzhledem k roztroušení (diaspoře) Židů po světě přestalo být určujícím faktorem obývané území a postupně se vytratil i původní společný jazyk. Náboženství a kulturní tradice zůstaly.

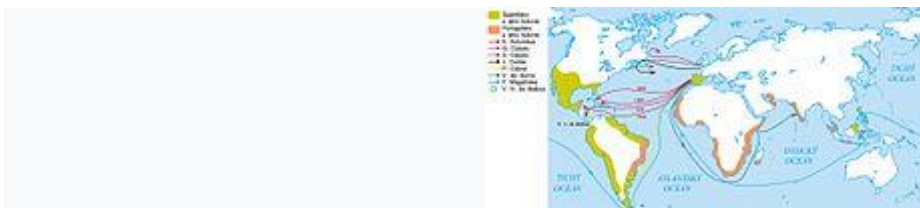
Protože během středověku žili Židé mnohdy v ghettech a přinejmenším teoreticky se nemísili s nežidovským obyvatelstvem. Nejlépe se Židům dařilo v obchodu. Často také půjčovali peníze na vysoký úrok – lichva.

Zámořské objevy



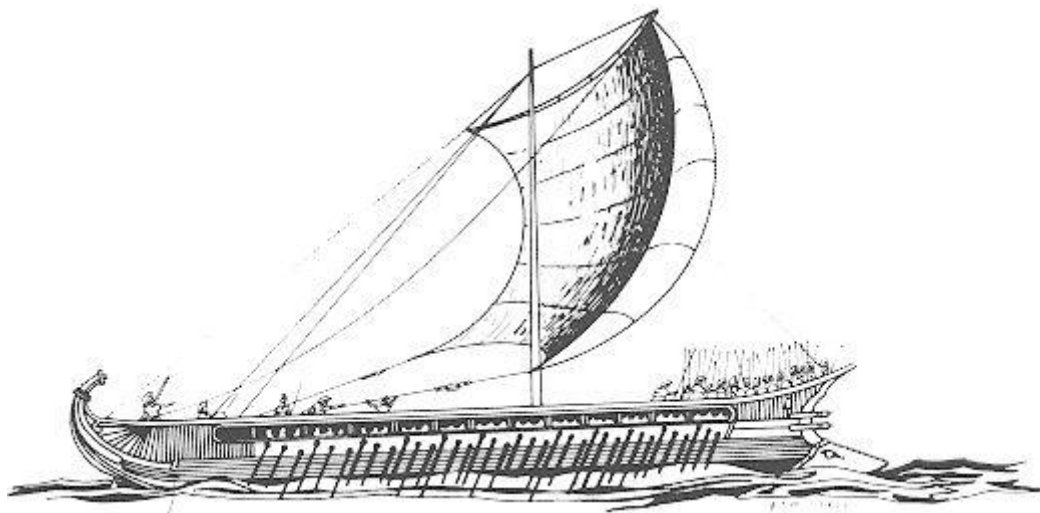
Věkem zámořských objevů je míněno období od začátku 15. století do poloviny 16. století. Během těchto 150 let bylo podniknuto mnoho zámořských cest a učiněno hodně nových objevů. Evropané přicházeli do kontaktu s jinými společnostmi a jejich kulturami. Plavby po moři přinesly mnoho nových zeměpisných objevů, které přispěly mimo jiné k přesnějšímu vypracování map (středověké mapy světa byly pouze symbolickými schémata) a důkazy o tom, že země je kulatá a ne plochá, jak tvrdila středověká geografie.

Dobývání zámořských území vedlo k ekonomickému rozvoji zejména v západní Evropě. Důležitou roli sehrál kupecký kapitál. Evropané potřebovali nové odběratele pro své zboží a zároveň hledali nové zdroje surovin, především drahých kovů. Velká poptávka byla po luxusním zboží, například drahých látkách, zbraních, slonovině, a koření z Orientu. Tyto důvody vedly k velké podpoře námořních plaveb a stále větší touze po dobývání zámořských území.

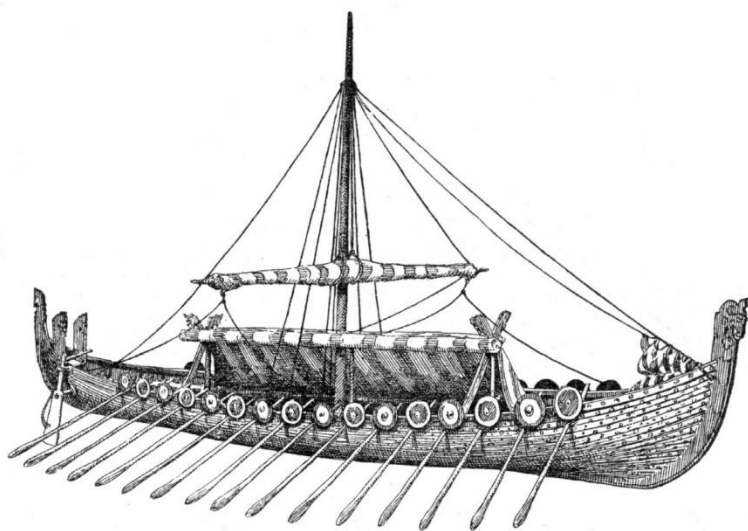


Zámořské cesty Portugalců a Španělů

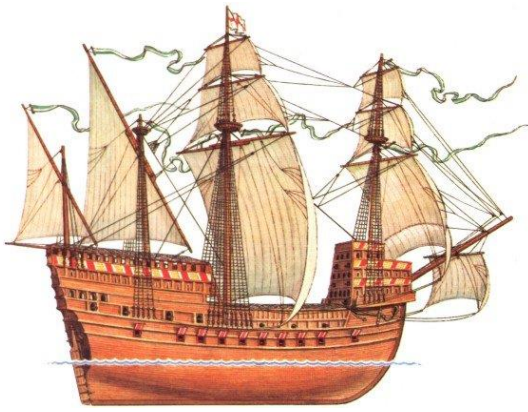
O přístup k orientálnímu zboží a zlatu v Africe začali usilovat nejprve Italové, konkrétně obchodníci z Janova a Benátek. Snažili se nalézt přímou cestu do Indie, aby nemuseli provádět obchody přes Araby, kteří fungovali jako zprostředkovatelé, a dělit se s nimi o zisk. Cesta po souši navíc znamenala střet s Turky, kteří trasu Konstantinopol - centrální Asie začali od roku 1453 kontrolovat. Vzdělávala rizikovost pozemních výprav, proto se Italové, kteří měli velké množství zkušených námořníků, spojili s Portugalci a Španěly, kteří měli dostatečně silné loďstvo. Tyto tři národy byly nejvýznamnějšími evropskými mořeplavci a objeviteli. Dále kolonizovalo například Nizozemsko, Anglie a Francie.



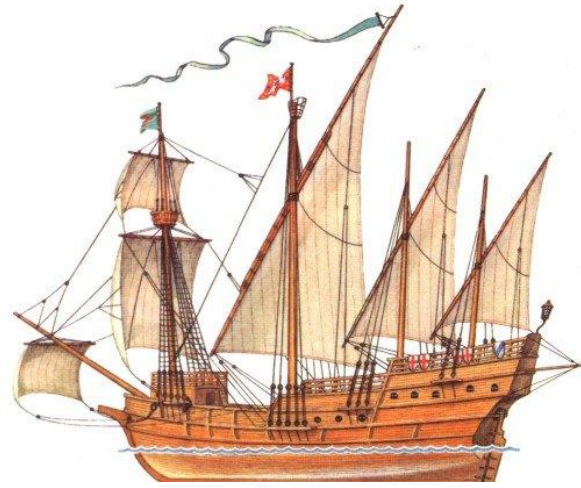
řecká triéra



vikingský drakkar



karaka



karavela

Slavní mořeplavci, objevitelé a cestovatelé

Marco Polo (1254-1324),

Ital, kupec z Benátek, podnikl v letech 1271-1295 cestu zčásti po souši, zčásti lodí do Persie, přes Indický oceán do Přední Indie, na Sundské ostrovy a do Jižní Číny

Bartolomeo Diaz (1450-1500),

Portugalec, plavil se v letech 1477-1478 kolem západní Afriky, objevil ústí řeky Kongo a jižní mys, který nazval Bouřlivý. Aby to námořníky neodrazovalo, byl přejmenován na mys Dobré naděje

Kryštof Kolumbus (1446-1506),

Španěl, lodi Santa Maria, Niña a Pinta. V roce 1492 přistál u východního břehu Ameriky. Domníval se, že našel západní cestu do Indie a nikdy se nedověděl, že objevil nový kontinent.

Amerigo Vespucci (1451-1512),

Ital, pokládán za objevitele Jižní Ameriky (1499), u které podle některých badatelů přistál prvně Vincente Yáñez Pinzón (1500). Vespucci jako první vystoupil s teorií o objevení nového kontinentu, který dostal jeho jméno – Amerika.

Vasco de Gama (1449-1524),

Portugalec), lodi Sao Gabriel, Sao Raphael a Berrio. V letech 1497-1498 poprvé obeplul Afriku a našel námořní cestu do Indie.

Vasco Nuñez de Balboa (1476-1517),

Španěl, 1513 přistál ve Střední Americe, překročil Panamskou šíji a první spatřil Tichý oceán. Znelíbil se králi Karlu Španělskému, byl zajat trestnou výpravou a 1517 v Darienu popraven.

Fernao Magalhaes (též Magellanes 1480-1521),

Portugalec, vyplul 1519 ve službách španělského krále s vlajkovou lodí Trinidad a čtyřmi dalšími loděmi – celkem 270 mužů, na západ. Obeplul Jižní Ameriku, objevil Ohňovou zemi (Magellanova úžina), mys Hornův, přeplul Tichý oceán. 1521 byl zavražděn domorodci na Molukách. Plavbu dokončil kapitán Juan Sebastián del Cano, vrátil se 1522 pouze s lodí Victoria a s 18 muži. Tato výprava poprvé obeplula svět.

Sir Francis Drake (1540-1596),

Angličan, zkušený námořník a válečník, pirát, urputný nepřítel Španělů. Obeplul poprvé svět pod anglickou vlajkou. Objevil Kalifornii, přivezl do Evropy brambory, porazil španělskou tzv. Zlatou flotilu. Královna Alžběta ho na palubě jeho lodi Golden Hind povýšila do rytířského stavu. 1596 padl v bitvě u Porto Bello.

James Cook

(27. října 1728 Marton u Yorku – 14. února 1779 Havaj) byl mořeplavec, objevitel a vědecký výzkumník, jehož plavby a hlavně vydané práce výrazně posunuly znalosti o Zemi.

První plavba

V letech 1768–1771 vedl svou první tichomořskou expedici, jejímž původním, vědeckým cílem bylo pozorování přechodu Venuše přes sluneční kotouč, které mělo sloužit k určení vzdálenosti Venuše (a v návaznosti i ostatních planet) od Slunce. 3. června 1769 na Tahiti provedl Cook plánované pozorování, jehož přesnost však zaostala za očekáváním. Původní posláni mělo posloužit také jako krytí, poté se již mohl plně věnovat druhému cíli své cesty, totiž nalezení Terra Australis, neznámého jižního kontinentu, o jehož existenci bylo mnoho vědců 18. století přesvědčeno. Cook zmapoval Nový Zéland, objevil průliv mezi Jižním a Severním ostrovem Nového Zélandu (dnes Cookův průliv) a vyvrátil tak hypotézu o existenci pevniny v těch místech, přiblížil se k Austrálii z východu a objevil několik nových ostrovů.

Druhá plavba

V letech 1772–1775 dostal k dispozici dvě lodi, *Resolution* a *Adventure*, a vedl druhou expedici, pátrající po předpokládané pevnině v jižním Tichomoří. 1773 se kapitán James Cook vylodil na **Cookových ostrovech** a pojmenoval je Herveyovy ostrovy. Poprvé překročil jižní polární kruh a pátral za ním od Afriky až k Novému Zélandu. Pak prozkoumal Novou Kaledonii. Při návratu objevil Jižní Georgii a Jižní Sandwichovy ostrovy. V Anglii byl pak povýšen do hodnosti námořního kapitána.

Třetí plavba a smrt

V letech 1775–1779 vedl třetí výpravu s cílem najít tzv. severozápadní průjezd kolem Severní Ameriky (což se povedlo až roku 1906 Amundsenovi). S loděmi *Resolution* a *Discovery* obeplul opět Afriku, plavil se přes Tasmánii, Nový Zéland a Tahiti, objevil Havajské ostrovy (dal jim ovšem jméno Sandwichovy ostrovy) doplul k Americe, proplul Beringovým průlivem a prováděl mapování. Po příchodu zimy 1778 se vrátil na Havaj. Tam se dostal do konfliktu s domorodci a při pokusu zajmout jejich náčelníka byl 14. února 1779 v zátocí *Kealakekua* zabit.

Roald Engelbregt Gravning Amundsen (16. červenec 1872 Borge, Østfold – červen 1928 Barentsovo moře, výslovnost [ˈruːɑl ˈɑmʉnsən] IPA) byl norský polární badatel. Se svými výpravami jako první dosáhl jižního pólu a první proplul severozápadní cestou kolem Severní Ameriky. Stal se průkopníkem polárního výzkumu vzducholoděmi a letadly. Zahynul při záchranné misi pátrající po vzducholodi *Italia*.

Abel Janszoon Tasman (1603 Lutjegast, Nizozemsko – 1659 Batavia, Indonésie)

byl nizozemský obchodník a mořeplavec, který v roce 1642 objevil Nový Zéland a ostrov, který je od roku 1855 zván Tasmánie.

Mor = Teprve v polovině 14. století se v Evropě a potom postupně i v Českých zemích stává epidemickou chorobou pravý mor, předtím po staletí téměř neznámá nemoc mimořádné smrtící síly. První rozsáhlou epidemií moru, která se několikrát přelila přes Evropu, prameny nazývají “černá smrt”. Tato epidemie byla r. 1347 zavlečena janovskými koráby do Středomoří a do r. 1352 zaplavila téměř celou Evropu. V evropské populaci, jejíž imunita vůči moru za staletí klidu zřejmě silně poklesla, způsobila tato pandemie nesmírné ztráty. Úděsný dojem z jejich výše zakrývá jinou, daleko závažnější skutečnost, totiž že se Evropa od r. 1347 stala “morovým” kontinentem, kde základní příčinou demografických krizí byly vedle hladu po více než čtyři století především morové epidemie, propukající – alespoň zpočátku – ve velmi krátkých intervalech. Po odeznění epidemie stavěli lidé (hlavně v baroku) na náměstích morové sloupy – jako poděkování bohu a prosbu o ochranu města před další epidemií.