

JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH
FILOZOFICKÁ FAKULTA
HISTORICKÝ ÚSTAV

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE
CESTOVÁNÍ ZA RANÉHO PRINCIPÁTU

Vedoucí práce: PhDr. Stanislav Doležal, PhD.

Autor práce: Mgr. Dominika Vostrá

Studijní obor: Historie

Ročník: 4.

2012

Prohlašuji, že svoji bakalářskou práci jsem vypracovala samostatně pouze s použitím pramenů a literatury uvedených v seznamu citované literatury.

Prohlašuji, že v souladu § 47b zákona č. 111/1998 Sb., v platném znění, souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce, a to v nezkrácené podobě elektronickou formou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejich internetových stránkách, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž elektronickou cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky školitele a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce s databází kvalifikačních prací Theses.cz provozovanou Národním registrem vysokoškolských kvalifikačních prací a systémem na odhalování plagiátů.

České Budějovice 2. 5. 2012

Děkuji PhDr. Stanislavu Doležalovi, PhD. za odborné vedení při zpracování bakalářské práce, velice si vážím jeho cenných rad, pečlivé kontroly a podnětných připomínek. Současně bych chtěla poděkovat i svému nastávajícímu muži, Bc. Petru Kindlmannovi za cenné rady a pomoc s technickou stránkou práce. Velké díky patří též mojí babičce, která mi byla velkou oporou nejen v době mých studií, ale po celý můj dosavadní život.

ANOTACE

Bakalářská práce s názvem *Cestování za raného principátu* se věnuje problematice cestování v období 1. stol. př. n. l. – 2. stol. n. l. Zaměřuje se na cestování po souši i po moři. Rozebírá účely cest i možná rizika cestování. Snaží se zodpovědět otázky typu: jak vypadalo vybavení cestovatele, jakých dopravních prostředků pro svou cestu mohl využít, které služby se mu podél silnic nabízely, zda měl k dispozici nějakou mapu či plán cesty, do jaké míry byl cestující obeznámen s geografii apod. Nabízí též přehled nejvýznamnějších silnic na území Itálie. Práce vychází především z vydaných pramenů vztahujících se k vymezenému období. Těžištěm práce je analýza osobních svědectví vypovídajících o cestování, proto se zaměřuje zvláště na prameny osobní povahy typu korespondence (především Plinius Mladší, Cicero, Seneca), ale využity budou i zážitky zachycené v poezii (Horatius) a románové tvorbě (Petronius). Mnoho zajímavých informací o cestování však lze nalézt též v dílech historických (Suetonius, Cassius Dio, *Historia augusta* aj.), či vědeckých pojednáních z různých oborů (zvláště geografie, ale také lékařství).

ANNOTATION

The bachelor thesis titled *Travel in early principate* is devoted to travel in the period 1st century BC – 2nd century AD. It focuses on travel by land and the sea. It discusses the purposes and potential risks of paths of travel. It tries to answer questions such as traveller's equipment, transport vehicles, services available during the trip, a map or route plan, familiarity with the geography, etc. It also offers overview of the most important roads in Italy. The text is primarily based on published sources relating to a defined period. The focus of the thesis is the analysis of personal testimony that says about traveling, therefore focuses particularly on the sources like correspondence of a personal nature (especially Pliny the Younger, Cicero, Seneca), but will also use experiences captured in verse (Horace) and fiction (Petronius). Many interesting information on travel can also be found in historical texts (Suetonius, Dio Cassius, *Historia Augusta*, etc.), and scientific treatises from various disciplines (especially geography, but also Medicine).

OBSAH

1. Úvod.....	4
2. Cestování po souši	5
2.1 Příprava na cestu.....	5
2.2 Dopravní prostředky	7
2.3 Nocování na cestách	9
3. Mapy a itineráře	14
4. Římské cesty	21
4.1 Stručný přehled nejvýznamnějších silnic na území Itálie	24
5. Cestování po moři.....	26
6. Rizika cestování.....	29
6.1 Hrozba přepadení.....	29
6.2 Nepřízeň počasí	34
7. Účely cest.....	35
7.1 Turismus	35
8. Kdo cestoval	38
9. Závěr	41
10. Seznam použitých pramenů a literatury	44
11. Přílohy.....	47

1. ÚVOD

Ve své práci s názvem Cestování za raného principátu se zaměřím na různé aspekty cestování v období raného principátu s drobnými přesahy do období dřívějšího i pozdějšího. Budu využívat především prameny literární povahy, v nichž se poměrně hojně vyskytují zmínky o cestování samotných autorů, jejich známých či příběhy, o které se chtěli podělit se svými čtenáři. Mezi použitými prameny lze nalézt prameny osobní povahy, díla historická, vědecká, encyklopedická, poezii, ale i populární literaturu tehdejší doby jako např. snář či romány. Poněvadž práce ve velké míře využívá prameny, převažuje metoda pozitivistická.

Práce se zabývá cestováním po souši i po moři. Bude se snažit nalézt odpovědi na otázky typu: kdo cestoval, za jakým účelem, kam cesty směřovaly, ale také otázky praktického charakteru: jak bylo třeba se na cestu připravit, které dopravní prostředky měl cestující možnost zvolit, jaké ubytovací zařízení a služby mohl využít, jaké byly geografické znalosti v tehdejší společnosti, zda mohl mít k dispozici nějakou mapu či příručku pro cestovatele. Pojednám též o možných rizicích putování a neopomenu ve stručnosti pojednat též o hlavních římských silnicích.

Téma cestování v antice je v české odborné literatuře celkem opomíjeno. Proto se můj výběr sekundární literatury zaměřil především na práce zahraničních badatelů jako Lionela Cassona, Raye Lawrence, Colina Adamse, Brendta D. Shawa, Johna Fredericka Matthewse aj. Sama jsem si všimla absence monografií o problematice cestování již v době mého studia latiny, kdy mne velice zaujala Horatiova báseň *Iter Brundisium*. Ve své práci se pokusím shrnout poznatky získané z odborné literatury a především pramenů.

Z důvodu veliké šíře tématu jsem cestování omezila na období 1. století př. n. l. až 2. století n. l. Navíc se nebudu podrobně zabývat dopravou zásilek a zpráv státní pošty (*cursus publicus*) a přesunům armády, což jsou velice obsáhlá témata, vhodná spíše jako samostatná témata dalších bakalářských prací. Můj zájem spočine na cestách individuálních, podnikaných s různými záměry a cíli.

2. CESTOVÁNÍ PO SOUŠI

Velice častou volbou cestujících bylo putování po síti římských silnic. Poskytovalo řadu výhod oproti cestování po moři. Osoba, jež zvolila přepravu po souši, se nemusela tolik obávat nepříznivého počasí (bouře zde nebyvala hrozbou záhuby, však pro cestující na moři představovala velké nebezpečí). Mohla si naplánovat trasu s jednotlivými zastávkami, kde bylo možno přenocovat na pevné zemi. Tento způsob dopravy byl tedy zvláště vhodný pro lidi, jež měli žaludeční potíže spojené s plavbou po moři. Při hlavních římských silnicích se vyskytovalo velké množství hostinců, které nabízely nejen možnost noclehu, ale také najíst se, občerstvit zvířata, opravit defekty na voze apod. Bylo možné cestovat v kteroukoli roční dobu. Výjimkou byly snad jen horské oblasti. Navíc ti zámožnější mohli s sebou na cesty přibalit vše potřebné, aby jim nechyběl komfort.

Na druhou stranu je třeba zmínit i zásadní nevýhodu cestování po souši: dostat se do cíle trvalo déle a cesta byla namáhavější. I v tomto případě však náročnost závisela na finančních možnostech cestujícího. Dle výše investice do vozu se snižovala únava z cesty, neboť se zmírňovalo nepříjemné drncání a narůstalo pohodlí.

2.1 Příprava na cestu

Před cestou, především u vzdálenějších cílů, bylo nutné si předem zabalit. Na delší vzdálenost potřeboval cestující více zavazadel: potřeby k stolování, nocování, oblečení pro různé počasí (např. kabát pro chladnější či deštivé počasí, klobouk, lehčí oblečení pro teplé dny), svítilno, peníze¹, potraviny aj.

Panovníci a významné osobnosti cestovali s kompletním vybavením pro přenocování: stany, kuchyňské zařízení, lůžkoviny a další potřeby. Díky tomu pak nebyli nuceni spoléhat na hostince, bylo jen třeba rozložit stany, sehnat potraviny a měli dostatek pohodlí a vše potřebné pro občerstvení i přenocování.

¹ Peníze a cenné předměty mívaly své místo v sáčku u pasu či na šňůrce kolem krku.

Horatius² se v jedné ze svých satir³ zmiňuje o boháči, který na cestě do své villy v Tiburu⁴ míval doprovod pěti sluhů. Ti přenášeli nejen jeho zavazadla, ale i věci, jejichž přítomnost mu měla dopřát komfort jeho domácnosti. Jednalo se tak např. o nočník či košík na víno.

Byl objeven též papyrus pocházející ze čtvrtého století, na němž formou dopisu líčí vysoký státní úředník Theofanes⁵ svou cestu z Hermopole v horním Egyptě do Antiochie a zpět (317 – 323). Díky tomuto papyru jsme schopni rekonstruovat seznam věcí, které si na cestu přibalil: 3 typy tunik (lehkou, běžnou a s rukávy), lehký a těžký pláštík, plášť s kapucí, plstěné sandály a těžké sandály, spousta spodního prádla, jezdecké kalhoty; kuchyňské potřeby, nádobí a ubrousky, olejové lampy (k postavení i zavěšení), potřeby na mytí (olivové mýdlo, kamenec, myrhu /jako parfém či do kadidla/, ručníky) a pro spánek (matrace, přikrývky, polštáře, kobereček) a polštářky k sezení.⁶

Pokud bylo vše připraveno a odjezdu nebránily žádné úřední či osobní povinnosti, mohla se vyskytnout ještě jedna příčina, která pozdržela moment vydání se na cestu: pověřčivost. Někteří Římané byli vskutku pověřčiví a před plánovanou cestou sledovali znamení, věnovali pozornost výkladu svých snů apod. O tom svědčí i obliba Artemidórova⁷ Snáře. Nejednalo se však o jediný spis, jenž by se věnoval výkladu snů. Sám Artemidóros zmiňuje i další autory jako byl např. Antifón z Athén (5. stol. př. n. l.), Aristandros z Telmessu (4. stol. př. n. l.) a jiné. Mezi nepříznivá znamení ve snech patřila křepelka, která věštila podvod či setkání s bandity⁸, lupiče napovídal i vlk⁹, sova bouří či bandity¹⁰.

² Quintus Horatius Flaccus (65 – 8 př. n. l.) známý jako autor básní satirických (sbírky Satiry a Jamby), jejichž ironické narážky baví čtenáře dodnes, ale též lyrických (Carmina, v češtině známá pod názvem Ódy). Obohatil římskou poezii o nová metra, neboť se snažil ve své tvorbě napodobovat řecké básníky jako Sappfó, Alkáia či Archilocha. V tvorbě ho podporoval Maecenas, jenž mu nejen umožňoval vydání děl, ale též mu věnoval statek, aby se mohl věnovat pouze literární tvorbě.

³ Quintus Horatius Flaccus, Vavřín a réva, Satiry I, 6, přel. Otakar Jiráni a kol., Praha 1972.

⁴ Město ve střední Itálii, nyní Tivoli.

⁵ O jeho osobě a cestě pojednává kniha The journey of Theophanes: travel, business, and daily life in the Roman east (2006) od Johna Fredericka Matthewse.

⁶ Lionel Casson, Travel in the Ancient World, Baltimore 1994, s. 177.

⁷ Artemidóros z Efesu žil ve 2. stol. n. l. Jeho výklad snů je podán zábavnou a jasnou formou, proto byl spis oblíben mezi lidem. K jeho čtenářům však patřili i výše postavené osobnosti, o čemž svědčí věnování v úvodu první a druhé knihy. Mantika tehdy patřila mezi uznávané nauky.

⁸ Artemidóros, Snář III, 5, přel. Radislav Hošek, Praha 1974.

⁹ Ibidem II, 12.

¹⁰ Ibidem III, 65.

Divočák značí prudkou bouří¹¹, stejně tak býk, navíc pokud ve snu napadá loď, hrozí poškození stěžně¹², laň předpovídala cestu lehkou a rychlou či těžkou a plnou překážek podle jejího tělesného stavu, neboť laň představuje pohyb¹³. Zlo věštil i narcisový věnec především pro ty, kteří se chystali plavit po moři¹⁴, bažina značící nemoc¹⁵, přízrak Dioskúrů, neboť přinášel mořeplavcům bouři a lidem na souši nemoc či konflikty a také Dionýsos, jenž věští setkání s lupiči a fyzická zranění. Oba posledně jmenovaní však mohou být i pozitivním znamením, neboť pomáhají z potíží¹⁶. Naopak příznivým znamením byl osel¹⁷ (ten značil sice cestu bezpečnou, ale pomalou), zářící slunce i v podobě Hélia jako vozataje, jasné nebe a hvězdy značily úspěšný podnik a šťastný návrat¹⁸, podobně jako přízrak Herma nebo Afrodité. Afrodité v podobě Afrodité Anadyomené (Vynořující se) mohla být neblahým znamením pro plavce, neboť naznačovala možnost ztroskotání. Zároveň však jako ochranné božstvo slibovala přežití při takovémto neštěstí¹⁹.

Znamení se mohla vyskytovat i v reálném okolí jedince. Suetonius²⁰ v Tiberiově životopisu považuje za předzvěst Tiberiova šťastného návratu z vyhnanství na Rhodu i jeho budoucího osudu výskyt orla, který zde byl velice vzácný. „Několik pak dní před návratem z Rhodu, zjevil se orel, předtím na ostrově nikdy nespátrěný, a sedl na nejvyšším místě jeho domu.“²¹

2.2 Dopravní prostředky

Cestování po souši s sebou přinášelo volbu dopravního prostředku. Stupeň bohatství byl jedním ze základních faktorů výběru. Bohatí volili z pohodlnějších a prostornějších vozů či

¹¹ Ibidem II, 12.

¹² Ibidem.

¹³ Ibidem.

¹⁴ Ibidem I, 77.

¹⁵ Ibidem III, 29.

¹⁶ Ibidem II, 37.

¹⁷ Ibidem II, 12.

¹⁸ Ibidem II, 36.

¹⁹ Ibidem II, 37.

²⁰ Gaius Suetonius Tranquillus (okolo 75 – 130 až 140) byl římským polyhistorem, v letech 119 – 121 působil jako císařský tajemník, cenné je jeho dílo *De vita Caesarum* (Životopisy dvanácti císařů), které sice postrádá historickou objektivitu, ale zachycuje množství zajímavých anekdot a slouží pro poznání dané doby.

²¹ Suetonius, *Životopisy dvanácti císařů* III, 14, přel. Bohumil Ryba, Praha 1974.

nosítek, středně bohatí z jednodušších typů vozů a potahů. Chudí museli pěšky nebo se mohli příležitostně svézt na volském potahu či voze taženém koňmi, ale bylo to pomalé a zvuky vrzání nepříjemné.

V Itálii a po silnicích, které spojovaly hlavní centra, se snadno přepravovalo velké množství zavazadel na povozech, tažných zvířatech (mula, mezek, osel či velbloud) či za pomoci nosičů. V některých městech bránil zákaz projíždění vozů, proto bylo nutností najmout si dostatek nosičů a zvířat.

U bran měst stávaly stáje, kde si cestující mohl najmout povoz. Při výběru dopravního prostředku se hledělo na počet cestujících, kvalitu silnice a požadovanou míru komfortu. Osamělý cestující či dvojice si mohli najmout malý dvojkolý vůz (*birota*) či *essedum* (větší, lépe vybavený a pohodlnější – spíše pro významné osobnosti jako byl císař apod.). Další možností byl *covinnus* a *cisium* (lehčí a jednodušší vozy, pohodlné), které táhl pár koní, či mezků. Pro skupinu cestujících byl vhodnější větší vůz, *raeda*, k němuž bylo potřeba si najmout i kočího (*mulio*) a muže, jenž vedl zvířata za uzdu a poháněl je k svižnému tempu. Pohodlnějším vozem byl typ zvaný *carruca*, pro bohaté pak existovala luxusní verze vozu – *carpentum* (býval bohatě zdobený a užíval materiály jako hedvábí apod.).²²

Nejlepší římské cesty byly zpevněné dlážděním pro pohodlnější cestování. Nevýhodou vozů bylo, že cestující pociťoval během jízdy nerovnosti silnice – toho byl ušetřen, pokud pro svoji dopravu zvolil nosítka (*lectica*). Pouze bohatí si mohli dovolit najmout nosítka, či krytá nosítka, neboť je neslo šest až osm otroků. Pro delší cesty se užívaly muly. Jednalo se však o velice pomalý způsob přepravy.

Císaři a ty nejvýznamnější osobnosti věnovali dostatečnou péči a velký obnos na vznešenost, luxusní vybavení svého vozu a doprovodu. Tak se stávalo, že vůz byl tažen koňmi oděnými do purpuru, jejich postroj byl pozlacený, pozornost poutaly různé pozlacené či postříbřené sošky. Vnitřek vozu pak poskytoval větší prostory, pohodlnější sezení apod., fungoval také jako místo pro zábavu (např. císař Claudius si natolik oblíbil hru v kostky, že i vůz si nechal opatřit hrací deskou, aby se hře mohl věnovat i na cestách²³) nebo pro práci (Plinius Starší s sebou vždy vozil písáře, jemuž celou cestu diktoval. Ani

²² L. Casson, *Travel*, s. 179.

²³ Suetonius, *Životopisy V*, 33.

v zimních měsících nechtěl ztrácet čas, písař zvolil teplejší oděv s dlouhými rukávy a opět bylo možno plně využít čas pro práci.²⁴).

Jízda na koni byla únavnou činností, třmeny dosud nevešly ve známost²⁵, sedla byla primitivní (často jen přehoz), kopyta zůstávala neokovaná. Proto koně nejčastěji využívání jako tažná zvířata či pro rychlé doručení důležitých poselství.

2.3 Nocování na cestách

Cestující musel řešit také starost o místo k přenocování, případně k výměně zvířat či vybavení. Pokud cestoval s úředním posláním, mohl využít systému státní pošty (*cursus publicus*). Nechal ji vybudovat císař Augustus²⁶, ale myšlenka byla již starší²⁷, něco podobného fungovalo již v ptolemaiovském Egyptě, který sloužil Augustovi za vzor, poté co ho r. 30 př. n. l. anektoval. O počátcích státní pošty se dočítáme u Suetonia:

„K tomu, aby co možná rychle a pohotově mohlo být zvěstováno a poznáno, co se v každé provincii děje, zprvu dal rozestavit podle vojenských silnic v mírných vzdálenostech mladistvé běžce, později je nahradil kurýrskými vozy; toto druhé opatření se mu zdálo příhodnějším, aby se mohl těch, kteří z některého místa přinášeli dopisy, v případě potřeby ještě také vyptávat.“²⁸ Státní pošta měla sloužit především úředním účelům. Zprávy doručovali nejčastěji poslové na koních, či ve vozech. Pěší doručování bylo levnější, ale pomalé. Osobní korespondence pak využívala služeb otroků či přátel na cestách. Poštovní stanice byly zřizovány podél vojenských cest. Zde byl rozsáhlý personál, který zajišťoval poslům a cestujícím ubytování, stravu a péči o zvířata. Augustus přejal podstatu systému, ale rozhodl se změnit některé jeho aspekty. Kurýři cestovali raději ve vozech než na koních, neboť, jak již bylo zmíněno, jízda na koni byla velice náročná a císař preferoval, když mohl s poslem ihned po příjezdu promluvit. Běžci či jezdcí s poselstvím

²⁴ Plinius Mladší, Dopisy III, dopis 5 Babiu Macrovi, přel. Ladislav Vidman, Praha 1988.

²⁵ V Evropě užívány až od 9. stol.

²⁶ Gaius Iulius Caesar Octavianus Augustus (63 př. n. l. – 14 n. l.) - římským císařem v letech 27 př. n. l. – 14 n. l. Po ukončení občanské války nastolil v říši klid, pax Romana (římský mír). Rozhodl se podporovat umění, rodinu a mravní zásady, ale také provést řadu reforem jako např. zavedení systému státní pošty *cursus publicus*, reforma daní, armády, stavba silnic a měst apod.

²⁷ Systém přenosu zpráv bychom mohli najít v Číně, Mezopotámii i Perské říši.

²⁸ Suetonius, Životopisy II, 49.

by totiž dorazili příliš vyčerpaní. Postupně byli poslové stále častěji vybíráni z řad armády, hlavně z jednotek *speculatores*.

Poněvadž v Egyptě již systém fungoval, stačilo ho poupravit pro římské účely. V ostatních částech říše však nic takového nebylo, proto bylo třeba *cursus publicus* vybudovat od samotných základů. Zpočátku byl využíván minimálně, pouze pro potřeby císaře a správy říše. Správci provincií měli jen omezený počet kurýrů, jež přiděloval císař. V následujících dvou stoletích se využívání služeb rozšiřovalo. Na počátku 3. stol. císař Septimius Severus provedl reformu systému státní pošty, rozšířil jej o *cursus clabularis*, dopravní služby zpoplatněné daní na zásobování armády. Nyní se více využívaly všechny služby, vznikla hustá síť poštovních stanic.

Dle vybavenosti a nabízených služeb lze rozlišovat jednotlivé typy stanic státní pošty: *mansiones* (velké hostince, které poskytovaly nadstandartní služby), *stationes* (stanoviště udržovaná jednotkami, které měly dohlížet na pořádek na silnicích) a *mutationes* (malé hostince – poskytovaly jídlo, lůžko a výměnu zvířat či vozu). Vzdálenost jednotlivých hostinců, *mansiones*, se odvíjela od terénu a hustoty obydlí, ale většinou se pohybovala v rozmezí 25 – 35 mil, což představovalo vzdálenost, kterou bylo možno urazit za den, mezi nimi pak většinou byly ještě *mutationes*.

Kromě předchozích tří základních typů můžeme vydělit ještě další typy hostinců. Mezi ty nejlépe vybavené patřily *praetoria*. Byly schopné hostit císaře s jeho doprovodem. Kromě jídla a noclehu poskytovaly i výměnu zvířat a další služby. Byla zde celá řada zaměstnanců: *statores* (štolbové, čeledíni ke koním), *hippocomi* (doprovod pro odvoz vozů a koňských potahů zpět do předchozí stanice), *bastagarii* či *catabolenses* (nosiči), *mulomedici* (veterináři), *carpentarii* (opraváři).²⁹

Ti, kteří využívali systému státní pošty, věděli, kde jsou jednotlivé stanice. Existovaly itineráře, které informovaly o jednotlivých zastávkách. Někdy mohly obsahovat též mapy. Nám se zachovala středověká kopie jednoho z nich – *Tabula Peutingeriana*³⁰, kde můžeme sledovat čáry značící silnice, jména měst, zastávek, jejich vzdálenosti, u některých je i malý symbolický obrázek.

²⁹ L. Casson, *Travel*, s. 184 – 185.

³⁰ Mapa zachycuje Evropu, část Asie (Persii a Indii) a severní Afriku, byla pojmenována podle Konrada Peutingera, německého humanisty (1465 – 1547), jenž ji jako první zpřístupnil širší veřejnosti tiskem.

Vládní kurýři cestovali rychlostí 50 mil za den, což znamenalo urazit cestu z Říma do Brundisia za 7 dní, do Byzantia za 25 dní, do Antiochie 40, do Alexandrie 55, ale při velice důležitých poselstvích byla rychlost mnohem větší (i 150 mil za den – cestovalo se ve dne i v noci). Státní pověřený úředník musel vyhledávat autorizované hostince, prokazovat se tam průvodním listem (*diploma*), oproti tomu soukromý cestující měl oficiálně zamezený přístup k výhodám státní pošty, ale samozřejmě se projevovaly snahy zákaz obejít. Tak například rodiny úředníků využívaly osvědčení i pro soukromé cesty, nebo se soukromé osoby snažily osvědčení zakoupit. Např. Plinius Mladší³¹ žádá a táže se císaře Traiana, zda by směl svůj průvodní list poskytnout své ženě, aby mohla rychle vycestovat za svou rodinou po úmrtí jejího děda. Z dopisu je patrné, že tyto průvodní listy mohli zapůjčit samotní úředníci, neboť Plinius současně píše, že této možnosti dosud nevyužil. Osvědčení sloužilo nejen k využití služeb na cestách, ale i samotného poštovního vozu.³² Že císař o takovémto neoprávněném užívání *cursus publicus* věděl a pokoušel se mu zabránit, je patrné z tvrdých trestů, jež hrozily za prodávání osvědčení (trest smrti). Na druhou stranu, při samotném zneužití průvodního listu pro rodinu bývali císaři shovívaví. Tak jako dodatečné svolení Traiana na Pliniovu žádost.³³

³¹ Plinius Mladší, neboli Gaius Plinius Caecilius Secundus (61 – 113), římský spisovatel, který též dosáhl významných úřednických postů. Jako malý chlapec byl adoptován svým strýcem, známým polyhistorem Pliniem Starším, který ho povzbuzoval ve studiu. Plinius Mladší se věnoval rétorice a právu. Roku 100 byl jmenován konzulem a v letech 111 – 113 působil jako císařský legát s prokonzulskou pravomocí v provincii Bithýnii. Pro nás je velice důležitá jeho korespondence, která slouží k poznání života v Pliniově době. Desátá kniha zachycuje korespondenci s císařem Traianem.

³² Plinius Mladší, Dopisy X, 120, přel. Ladislav Vidman, Praha 1988.

³³ Plinius Mladší, Dopisy X, 121.



Plán Horatiovy cesty do Brundisia (Keith MacLennan, *Horace: A Poet for a New Age*, Cambridge 2010, s. 29)

Soukromý cestující urazil denně asi 15 až 20 mil pěšky, 25 – 30 ve vozu, mohl využívat menší hostince na cestách, které byly prázdné a od sebe vzdálené asi 10 mil (v náročnějším terénu blíže). Představu o cestování ještě před zřízením systému státní pošty si můžeme udělat na základě jedné z básní římského básníka Horatia. Horatius r. 38 či 37 př. n. l. cestoval z Říma do Brundisia jako člen poselstva vedeného Maecenatem³⁴. Horatius se nejprve vydal na cestu s jedním přítelem, se zbytkem poselstva se měli setkat až později. Cestovali po Appiově silnici ve voze, první den ujeli 16 mil do Aricie, kde se zastavili ve skromném hostinci, aby zde přenocovali. Druhý den vyrazili k Appiově Foru, vzdálenému 27 mil. Horatius naznačuje, že cesta nebyla příliš pohodlná, proto raději zvolili pomalejší tempo a vzdálenost, kterou lze urazit za jeden den, si rozdělili do dvou dnů. Appiovo

³⁴ Gaius Cilnius Maecenas (70 – 8 př. n. l.) byl přítelem a poradcem Gaia Octavia, pozdějšího císaře Augusta. Ten jej mimo jiné pověřil mírovým jednáním s Markem Antoniem po bitvě u Brundisia. Měl zájem o literární činnost a díky svému bohatství a postavení, podporoval umělce své doby.

Forum nabízelo dostatek příležitostí k přenocování a občerstvení, neboť dle básníka zde byla spousta převozníků a nepříjemných hostinských, ale právě proto místo neposkytovalo klid pro odpočinek. Cestující se rozhodli plavit na malé bárce, tažené mezkem přes močály³⁵, která je měla převézt až do Tarraciny, další větší stanice. Na tuto část cesty nemá Horatius dobré vzpomínky, neboť kvůli špatné kvalitě vody u něho propukly žaludeční potíže. Ani cesta na loďce nebyla příjemným zážitkem - kvůli komárům a žábám se nedalo spát, námořník a jeden z pasažérů opilí zpívali, nešikovný námořník neuměl popohnat mezka, aby se loď dala do pohybu, až teprve okolo desáté dorazili do doku. V Tarracině se setkali s Maecenatem a dalšími členy skupiny. Následujícího dne se přesunuli přes Fundy do Formií, vzdálených 26 mil, kde jim místní aristokrat nabídl pohostinství své vily. Ráno se k nim připojila další část, včetně Vergilia, a skupina se konečně stala kompletní. Další den urazili 27 mil a přenocovali ve velice skromné hospůdce. Zbývalo jim 17 mil do Capuy. Horatius a Vergilius raději zvolili odpočinek, zatímco Maecenas se věnoval hře s míčem. Následujícího dne urazili 21 mil, měli velice dobré podmínky pro cestu a přenocovali v domě, který vlastnil jeden z významných členů skupiny. Dlouho jedli, bavili se, neboť následující den měli v plánu ujet pouze jedenáct mil do Beneventa. Zde byl majitel hostince tak nervózní ze svých vznešených hostů, že téměř zapálil kuchyň, když opékal hubené kvíčaly k večeři. Poté následoval přechod Apenin a nocování v malém hostinci v horách. Dřevo na topení bylo mokré a z krbu se kouřilo, takže Horatius slzel. Navíc si domluvil schůzku s dívkou, na niž marně čekal dlouho do noci. Příští den ujeli 24 mil ve vozu (*raeda*) do dalšího horského městečka, kde nebyla dobrá kvalita vody, ale zato zde pekli výborný chléb. Pokračovali přes Canusium do Rub, kam dorazili velmi unavení po dlouhých 24 mílích za vytrvalého deště. Následující den ujeli 23 mil z Rub do Bari, počasí bylo lepší, ale cesta ubožejší. Nyní již byli na pobřežní rovince a konec byl téměř na dohled, zvýšili rychlost, dojeli 37 mil do Egnatie, kde shlédli místní zázrak – oltář, na němž se vznítilo kadidlo bez zapálení. Zbývalo 39 mil do Brundisia. Za 2 týdny urazil Horatius 375 mil a zakusil dobré i špatné chvíle cestování: slunečné počasí, rychlé cestování po hlavních silnicích, nejlepší ubytování a služby, dobrou společnost a spousta

³⁵ Pomptijské bažiny.

zábavy, ale také déšť, pomalou jízdu po špatných cestách, primitivní hostince, žaludeční potíže, noci bez spánku a schůzku s dívkou, která se neukázala.

3. MAPY A ITINERÁŘE

Člověk, jenž se chystal vyrazit na cestu do míst, která neznal, a neměl s sebou doprovod, který by byl poučenější, musel si potřebné údaje o trase a možných zastávkách na ni nejprve zjistit. Neboť silniční síť byla budována především pro potřeby státu – vojenské a vládní (administrativní), úředníci a vojáci mohli na cestách využívat služby *mansiones* (poštovní stanice systému *cursus publicus*). Toto podporuje myšlenku, že existoval itinerář stanic, které měly sloužit státním účelům, ačkoli se takový itinerář nedochoval. *Tabula Peutingeriana* je širší, kromě státních zařízení zachycuje i hostince pro soukromé osoby na cestách.

O mapách v období raného principátu lze bohužel pouze spekulovat. Z archeologických nálezů víme o existenci geografického znázornění určitých oblastí např. na mozaikách³⁶, kameni³⁷ i mincích³⁸, ale mapy, jež by si mohl cestovatel vzít s sebou a podle nich se orientovat, se nezachovaly. Můžeme též vzít v potaz fakt, že mapy římských cest bylo možno spatřit na římských veřejných portikách jako např. Porticus Vipsania³⁹, kde byla do mramoru vytesána Agrippova⁴⁰ mapa světa (*Orbis terrarum*). Bohužel ani tato mapa se nedochovala, ale představu o tom, jak vypadala, můžeme získat na základě popisu Plinia

³⁶ Mozaika z 3. – 4. stol. nalezená asi 160 km jihozápadně od Kartága, na které jsou znázorněny řecké ostrovy ve Středozemním moři i s významnými městy a jejich názvy, ale zeměpisné znázornění není správné.

³⁷ Kai Brodersen, Presentation of Geographical Knowledge for Travel and Transport in the Roman World, s 10. in: Adams C., and Laurence, R., Travel and Geography in the Roman Empire, London 2001. Uvádí mapu Gallie na pískovci, která snad pochází z období galských válek a působení Iulia Caesara v Gallii.

³⁸ Ibidem. Kai Brodersen zmiňuje řecké mince ze 4. stol. př. n. l., na nichž je možná vyražena krajina Efesu.

³⁹ Portika se nacházela nedaleko silnice Via Flaminia, takže cestovatel, který tudy vycházel z Říma si ji mohl prohlédnout.

⁴⁰ Marcus Vipsanius Agrippa (63 – 12 př. n. l.) byl blízkým přítelem císaře Augusta a později i jeho zetěm, ale také jeho vojenským velitelem a rádcem. Nechal vybudovat několik staveb v Římě i po impériu, např. Pantheon, veřejné lázně a portiky a také nechal opravit akvadukty, silnice aj. Mimo jiné se zabýval též geografii a sestavil mapu tehdejšího známého světa.

Staršího⁴¹, který z ní vychází v knihách III – VI spisu *Naturalis historia*. Představuje tři kontinenty: Evropu, Asii a Afriku, z nichž každý zabírá přibližně třetinu prostoru. Světadíly jsou zde zobrazeny do kruhu. Ačkoli se jedná o mapu světa, je zde zobrazeno v převážné většině jen římské impérium, pouze malý prostor je vymezen Indii a zbytku východní Asie. Agrippa při tvorbě mapy navázal na Caesarovy snahy a kolem r. 20 př. n. l. své dílo dokončil. Jejího vytesání do mramoru se však již nedožil, o to se postarala jeho sestra Vipsania Polla s císařem Augustem. Rekonstrukce Agrippovy mapy je zařazena v Přílohách. O další mapě se zmiňuje Varro⁴² ve svém spise *De re rustica* I 2, 1. Tato mapa Itálie byla namalována na zdi chrámu v Tellu.

Kromě map využívali Římané především itineráře. V literatuře bylo možné najít celou řadu zápisků z cest, které obsahovaly jména jednotlivých zastávek na cestě i vzdálenosti mezi nimi. Itineráře lze rozdělit na dva typy: *Itineraria adnotata*, poskytovaly informace o tom, co se nachází podél cesty; *Itineraria picta*, které byly ilustrované – např. *Tabula Peutingeriana*, v níž jsou zaznamenány jednotlivé zastávky na cestách a vzdálenosti mezi nimi. Většina itinerářů obsahovala pouze seznamy stanic podél cest. Vzdálenosti bývaly uváděny v římských mílích (*milia passuum*, tisíc dvojkroků, představuje vzdálenost asi 1430 - 1480 m), proto často zkratka m. p. Ani ukončení a počátek nové cesty nemá ostré ohraničení, takové oddělení se naznačuje použitím slova *item*.

Jako příklad může posloužit *Itinerarium Antonini*. Jedná se o soubor itinerářů, který se zachoval ve více než dvaceti kopiích. Nachází se zde itineráře shromážděné z různých období, snad již od dob Caesara. Název je podle císaře Antonina Caracally, neboť soubor pochází pravděpodobně z 3. stol. Můžeme v něm nalézt názvy zastávek na cestách a vzdálenosti mezi nimi. K ilustraci může posloužit ukázka itineráře pro cestu z Říma do města Columna:

⁴¹ Gaius Plinius Secundus (23 – 79) byl římským polyhistorem, jenž svůj život zasvětil studiu pramenů z mnoha vědeckých odvětví a vlastní literární činnosti. Je autorem encyklopedie *Naturalis historia* (Kapitoly o přírodě) o 37 knihách, jež se jako jediná z mnoha Pliniových děl zachovala. Jeho synovcem byl Plinius Mladší.

⁴² Marcus Terentius Varro (116 – 27 př. n. l.) byl římským spisovatelem, polyhistorem a také správcem veřejné knihovny v Římě. Ve své literární činnosti se věnoval např. latinské gramatice (*De lingua latina*), zemědělství (*De re rustica*), římským starožitnostem (*Antiquitates rerum humanarum et divinarum*) aj. Je též autorem chronologie římských dějin, jež byla založena na seznamu římských konzulů.

„Appia.

Item ab Urbe recto itinere ad Columnam m. p. CCCCLV:

Aricia m. p. XVI

Tribus Tabernis m. p. XVII

Api foro m. p. X

Tarracina m. p. XVII

Fundis m. p. XIII

Formis m. p. XIII

Minturnis m. p. VIII

Sinuessa m. p. VIII

Capua m. p. XXVI

...⁴³

Ukázka představuje výsek cesty z Říma (*ab Urbe*) do Columny (*ad Columnam*), zde tedy z Říma do Capuy. *Item* má v itinerářích funkci označovat počátek nové cesty, zde však předchází jiná varianta poutě do Columny, proto v tomto případě lze překládat jako rovněž. Trasa vede přímou cestou (*recto itinere*) po Appiově silnici (*Appia*) a dosahuje délky 455 římských mil (m. p. zkracuje slova *milia passuum*). Dále jsou uvedeny zastávky na cestě se vzdálenostmi mezi sebou (římskými číslicemi): Aricia 16 mil, Tres Tabernae 17 mil, Appii forum 10 mil, Tarracina 17 mil, Fundi 14 mil, Formiae 13 mil, Minturnae 9 mil, Sinuessa 9 mil, Capua 26 mil.

Druhým typem itineráře, jak bylo výše zmíněno, je itinerář s grafickým doplněním - *itineraria non tantum adnotata sed etiam picta* (ne pouze komentované, ale též ilustrované), jak to zmiňuje Flavius Vegetius Renatus⁴⁴ kol. r. 400 ve svém spise *De re militari*, neboť ilustrované mapy byly zapotřebí především v provinciích.⁴⁵

Příkladem takového ilustrovaného itineráře je Tabula Peutingeriana, známá z kopie z 12. či 13. století, ale pocházela z doby římské říše. Jedná se o pruh široký přibližně 30 cm a dlouhý necelých 7 m, tvořený původně 12 listy (dnes máme jen 11). Tabula Peutingeriana

⁴³ Otto Cuntz (ed.), *Itineraria Romana I, Itinerarium Antonini* 106, 5 – 109, 1, Stuttgart 1990.

⁴⁴ Flavius Vegetius Renatus (druhá polovina 4. stol. – první polovina 5. stol.) se zabýval vojenskou tematikou a sepsal spis *De re militari* (též pod názvem *Epitome rei militaris*). Ke stejnému jménu se vztahuje i spis zabývající se veterinářstvím - *Digestorum artis mulomedicinae libri*.

⁴⁵ Vegetius, *De re militari* III, 6.

zachycuje cesty římským impériem od Británie (ale tato část se ztratila) po Indii. Vědci se nemohou shodnout, do kterého období spadá vznik originálu, neboť jsou na ní památky z doby Alexandra Velikého, ale i Constantinopolis (založena až ve 4. stol.) a také křesťanská poutní místa (jako např. Olivová hora v Jeruzalémě). Kromě názvů stanic a vzdáleností mezi nimi, jsou v ní zapsány také významné hory a řeky. Zobrazení od severu k jihu je zúžené a od východu k západu prodloužené (rozšířené). U jednotlivých stanic jsou kromě názvu i schematické obrázky.⁴⁶ Výsek z části, na níž je zachycen Řím a jeho okolí, je umístěn v Přílohách.

Především mezi řeckými autory najdeme řadu zeměpisných spisů, často pod názvem *periplús* či *periegésis* (v překladu znamená obeplutí), z nichž mohli cestovatelé čerpat poznatky pro své cesty. Tento literární druh měl v Řecku velkou tradici, jež započala již v období 6. stol. Popis zahrnoval zajímavosti určitých krajů, významná města, řeky, národy. Podobným spisem bylo Arriánovo⁴⁷ *Periplús Pontú Euxeinú* (Plavba kolem Černého moře). Dalším geografem a autorem itineráře, tentokrát pro oblasti méně často navštěvované, byl Isidorus Characenus. Žil v 1. stol. a jeho spis *Stathmoi Partikoi* (Zastávky v parthské říši) zaznamenával stanice na cestách v Mezopotámii a Perské říši, od Antiochie po Indii.

Navigační periplús *Stadiasmos* obsahuje cenné námořnické rady, např. kde bývá jak silný vítr a kde je třeba napsat plachty, ale i zkušenosti s tím, kde je možné získat pitnou vodu (*Stadiasmos* 18, 26), doplnit zásoby apod. Námořník si tak mohl lépe naplánovat cestu a především zastávky, kde doplní potřebný proviant.⁴⁸

Zápisky z cest se vyskytovaly v různých literárních žánrech. Lékař Galénos⁴⁹ ve 2. stol. putoval na ostrov Lemnos, kde se na jednom místě (Hefaistias) vyskytovala krvavá zem.

⁴⁶ Adams C., Ray Laurence., *Travel and Geography in the Roman Empire*, s. 22.

⁴⁷ Arriános z Nikomédie (asi 95 – 175) jako legát císaře Hadriána a správce maloasijské Kappadokie podnikl někdy kolem r. 130 plavbu podél pobřeží Černého moře. Poznatky z této cesty zapsal do spisu, který se bohužel ztratil, ale čerpali z něho další autoři, např. Pausániás. Arriános je známý také jako historik a autor spisu Alexandrova anabáze.

⁴⁸ Více in: Vladislav Knoll: *Periplús, jeho charakteristika a vztah k jiným žánrům*.

⁴⁹ Galénos (129 – po 200) je známý jako lékař císaře Marka Aurelia a jeho syna Commoda. Pocházel z maloasijského Pergamu, kde také získával své první lékařské zkušenosti při péči o nemocné v Asklépiově chrámu a při ošetřování gladiátorů. Zajímal se o nové postupy, podnikal studijní cesty a zkoušel i velice náročné operace (např. oka či mozku). Ve svých spisech se snažil shrnout poznatky své i svých kolegů (především Hippokrata).

Ve spisu *De simplicium medicamentorum temperamentis ac facultatibus* zachytil svou cestu a nabyté zkušenosti, kdyby se tam jiný poutník chtěl také vydat. Při cestě z Malé Asie do Říma vedla jeho trasa přes Thrákií a Makedonii, Alexandrii Troas, lodí do Thessaloniké se zastávkou na Lémnu. Z jeho zápisků o cestě je patrné, že měl jisté geografické znalosti, vždyť se také jednalo o učence. Žáci od svých učitelů při výuce nezískali skutečné zeměpisné znalosti, mohli mít jisté povědomí z četby homérských eposů a jiných autorů, ale tyto znalosti byly zlomkovité a nemusely odpovídat skutečnosti, zeměpis jako předmět se nevyučoval. Odhodlaným cestovatelům mohly posloužit cestovatelské příručky či mapy, např. Ptolemaiova, ale bohužel z literatury nevíme, jak byla tato mapa známá a využívaná Ptolemaiovými současníky. Z Galénových zápisků je patrné, že věděl jen to, že na Lémnu se nachází stejnojmenné město. Zásadní informace pak získal od místních obyvatel. Poučen se rozhodl, že Hefaistias raději vyhledá až při svém návratu do Asie, což také učinil. V popisu jeho cesty se dozvídáme, přes která města či ostrovy cestoval i jednotlivé vzdálenosti mezi těmito zastávkami. Z Itálie zamířil do Makedonie, z Filipp k moři, jež bylo vzdáleno 120 stadií, doplul na Thassos, vzdálený asi 200 stadií a pokračoval na Lémnos, kam bylo třeba urazit dalších 700 stadií a poté ještě 700 stadií k Alexandrii Troas.⁵⁰

Nejvýznamnějším zdrojem poznatků pro cestovatele však byli dva autoři: Pausániás a Strabón. Pausániás, často označovaný přízviskem *Periegétés* (Cestovatel) žil ve druhém století a sepsal dílo *Periegésis tés Hellados* (Cesta po Řecku). Spis je rozdělen do deseti knih a zahrnuje oblasti Malé Asie, Řecka, Itálie, Palestiny a Egypta. Autor nepopisuje konkrétní cesty za jednotlivými památkami, ale spíše vypočítává zajímavá místa k navštívení v určité oblasti a o některých i podrobně informuje. Při referování o uměleckých památkách se zaměřuje především na příběhy, které se k nim vztahují, i na jejich historickou minulost.

Podobně jako Pausániás, je také Strabón jakousi encyklopedií tehdy známého světa. Zaznamenává mnoho popisů krajín a řadu příběhů. Díky Strabónovi se nám zachovaly i popisy cest některých cestovatelů, jejichž díla dnes již bohužel nemáme k dispozici. Mezi jinými je to např. výprava Strabónova přítele Aelia Galla do Sábý (XVI, 4, 22 - 24) nebo

⁵⁰ Galénos, *De simplicium medicamentorum temperamentis ac facultatibus*, 9.

pokus o obeplutí Afriky Eudoxa z Kyziku (II, 3, 4). Aelius Gallus byl jedním z vyslanců císaře Augusta do provincie Arabia Felix. Výprava se uskutečnila r. 25 př. n. l., ale nedosáhla úspěchu, neboť vyslanci nebyli připraveni na zdejší podmínky. Obrovské horko, nedostatek tekutin a neschůdný terén byl hlavní příčinou nezdaru. Ovšem po zaznamenání těchto zkušeností již mohl cestovatel snáze podniknout výpravu do oněch míst.

Historik v antice byl současně i geografem a etnografem, poznatky z těchto oborů se v historických dílech spojují. Velice časté jsou exkurzy popisující národy žijící v dané oblasti, jejich zvyky, kulturu apod., ale také líčení krajiny. Jako příklad může posloužit již dílo Hérodotovo, Polybiovo a dalších. Tacitova Germania obsahují informace spíše etnografického rázu. Dozvídáme se o germánských zvycích, způsobu boje, ale také o jejich kraji.

Mnoho poznatků pro cestovatele lze nalézt v historických dílech, jež zaznamenávají válečná tažení. Zajímavé pro tehdejší čtenáře bylo zajisté Alexandrovo tažení. Zprávy o něm zaznamenal Kallisthenés, dále Ptolemaios, Aristobúlos a později Arriános, který z nich čerpá. Xenfontova⁵¹ Anabáze popisuje tažení Kýra Mladšího ze Sard do oblasti Mezopotámie a po prohrané bitvě u Kúnax⁵² návrat. Nejprve vedla cesta žoldnéřů do Trapezúntu a poté podél Černého moře. Xenofón popisuje, kterými městy procházeli, zmiňuje i vzdálenost mezi jednotlivými městy a orientačními body, a to ve stadiích či parasangách. Někdy se objevují též exkurzy, v nichž autor věnuje více místa charakteristice navštívených měst i celých oblastí (I 5, 1-3), popisuje přírodní scenérie, všímá si rostlin i živočichů, zajímá se o místní zvyky. Cestovatel mohl využít informací, kde je vhodné doplnit zásoby (ačkoli Xenofón musel počítat s velkým množstvím jídla a pití pro celou armádu), a především jakou rychlostí se v konkrétních oblastech lze přesouvat. Z římských autorů to byl především Caesar a jeho Zápisky o válce galské (Commentarii de bello gallico). Zde se nachází popisy nejen Gallie (I, 1), ale třeba také Británie (V, 12-14).

⁵¹ Xenofón (430 – 355 př. n. l.) je řecký historik, autor díla Hellénika (Řecké dějiny), v nichž navázal na Thúkýdida a líčení dovedl až do r. 362 př. n. l. Jako jeden ze Sókratových žáků je též autorem několika sokratovských spisů (Vzpomínky na Sókrata, Obrana Sókratova, Symposion). Pro nás je zajímavý jeho spis Anabáze (Kýrův anabasis), popisující tažení Kýra Mladšího proti Artaxerxovi II. a návrat převážně žoldnéřské armády zpět po porážce u Kúnax.

⁵² Bitva se odehrála r. 401 př. n. l. Kúnax se nacházejí v oblasti Mezopotámie.

Dalším literárním žánrem, který je propojen s problematikou cestování, je řecký román. Většinou se jedná o milenecký pár, jenž spolu na cestách zažívá různá dobrodružství. Cestování je zde ovšem ve většině případů jakýmsi pozadím, neboť se jen málokdy dozvíme, kudy vlastně hrdinové procházejí. Tak je tomu i v Petroniově Satyrikonu, či Apuleiově Zlatém oslu. Tak např. místo, v němž začíná své vyprávění Héliodóros jsou Delfy, ale většina děje se odehrává v Egyptě a hrdinové dorazí i do Aithiopie. Charitón uvádí do děje v Sýrakúsách, ale hrdinové pak putují po Malé Asii, navštíví Milétos, Babylón a města na foinickém pobřeží. Achilles Tatius umístil počátek svého příběhu do Tyru. Postupně nás zavádí do Egypta či Efesu. Xenofón z Efesu umístil děj do svého rodiště, dále do Foiníkie, Sýrie, Kilikie, Egypta i jižní Itálie. Často se zde objevuje přepadení piráty, např. u Xenofonta z Efesu (I. 12, II. 11), nebo zásah bouře (Achilles Tatius III,1). Málokdy je však věnována pozornost časovým údajům o délce plavby, či cesty a vzdálenostem mezi jednotlivými místy. V některých případech však i v tomto žánru můžeme najít reálný popis cestování, např. u Achillea Tatia je zachycena činnost námořníků při vyplutí (II, 32), či pasáže o navštívených místech, např. u Tatia o Nilu (IV, 12) či o uměleckých památkách (v úvodu románu), u Heliodóra se zase objevují přírodopisné exkurzy (např. popis nilské delty I, 5-6), i popisy měst (Např. Sidón: Achilles Tatius I, 1, Alexandrie: Achilles Tatius V, 1). Cestopisné údaje však nejsou záměrem autora a objevují se jen náhodně.

Poměrně přesně je zaznamenána trasa plavby Aenea z Tróje do Karthága ve Vergiliově Aeneidě (kn. III) nebo v Argonautikách Apollónia Rhodského (I. 580 - 608, 920 - 960, IV. 303-337, 550-660 a další). V několika případech autoři dokonce neopomněli zapsat i časový údaj o délce jednotlivých částí cesty. Např. Aeneas uvádí, že pokud budou příznivé podmínky, plavba z Délu na Krétu potrvá tři dny.⁵³

Poučení lze hledat i v díle Geografia od Klaudia Ptolemaia⁵⁴. Zaměřuje se vždy na určitou oblast a popisuje, které národy zde žijí, jaké se zde nacházejí orientační body, řeky apod. Vynechává však exkurzy do mytologie, historie i líčení krajiny.

⁵³ Vergilius, Aeneis III, 117, přel. Otmar Vaňorný, Praha 1970.

⁵⁴ Klaudios Ptolemaios (asi 85 – 165) byl jedním z alexandrijských vědců, působící v slavné Knihovně. Zabýval se astronomií, astrologií a geografii. Na základě astronomických propočtů stanovil souřadnice a počítal vzdálenosti jednotlivých míst, sestavil tak mapu světa (nebo možná jen návod pro její sestavení).

4. ŘÍMSKÉ CESTY

Cesty sloužily Římanům k pohybu armád, obchodu i ke komunikaci. Římané si tvořili vlastní cesty, tzv. *viae*, k čemuž užívali speciální techniky. Nejstarší silnice na území starověkého Říma vznikaly zhruba 500 let př. n. l.⁵⁵ Patřily mezi ně Via Gabina, Via Salaria a Via Latina.⁵⁶ Byly budovány především z důvodu zamýšlených expanzí. Silnice navazovaly na různé starší stezky, např. Via Salaria byla postavena na prehistorické solné stezce vedoucí na území obývané Sabiny.⁵⁷ V pátém století př. n. l., kdy se stavěla města Velitrae či Antium, sloužily silnice především k dopravě a komunikaci.⁵⁸ V Galii začal se stavbou silnic až Caesar.⁵⁹ K velkému rozvoji silnic docházelo za raného principátu, císaři nechávali budovat nové cesty a velkou péčí věnovali opravám stávajících. Především Traianus se soustředil na silnice v provinciích, propojil systém cest z Germánie až k Černému moři.⁶⁰ Od Flaviovců až po Hadriana se kladl důraz na stavbu vojenských silnic, tzv. *limes*, které měly čistě ochranný charakter. V prvním století n. l. dosahovaly zpevněné římské silnice délky 90 000 km, přičemž 14 000 km z nich připadalo Itálii. Celkem ale měly římské silnice až 300 000 km. 23 silnic vycházelo z Říma a směřovalo do různých částí říše.⁶¹ Už od pátého století př. n. l. bylo v zákonech dvanácti desek nařízeno, že cesty mají být osm stop široké.⁶² Měly se udržovat v pořádku a mohlo se na nich volně jezdit.⁶³ Šířka silnic ale byla různá, např. Via Appia dosahovala v některých úsecích šířky 10, 14, 18 a před městem až 30 stop. Naopak v horách se používaly cesty o šesti stopách.⁶⁴

Podloží silnic mělo velký vliv na dobu, po kterou se po ní mohlo cestovat. Statius⁶⁵ ve svých *Silvae* udával, že úsek na silnici via Appia, který dříve zabral i den cestování, mohl

⁵⁵ Robert James Forbes, *Studies in ancient technology* 2, Leiden 1993, s. 146.

⁵⁶ Titus Livius, *Dějiny* I, s. 139, 180, 196.

⁵⁷ R. J. Forbes, *Studies in ancient technology*, s. 146.

⁵⁸ *Ibidem*, s. 147.

⁵⁹ *Ibidem*, s. 149.

⁶⁰ *Ibidem*, s. 150.

⁶¹ *Ibidem*, s. 151.

⁶² Jaromír Kincl, Valentin Urfus, Michal Skřejpek, *Římské právo*, Praha 1995, s. 39.

⁶³ *Ibidem*.

⁶⁴ Cornelis Van Tilburg, *Traffic and Congestion in The Roman Empire*, London 2007, s. 28.

⁶⁵ Publius Papinius Statius (40 – 96) je autorem eposů *Thebais* či *Achilleis*, ale též sbírky *Silvae*, jejíž básně odrážejí současný život v Římě. Ve sbírce tak můžeme najít kromě lichotek na císaře Domitiana i zmínky o uměleckých dílech, stavbách, slavnostech apod.

být po zpevnění překonán za dvě hodiny.⁶⁶ Většinu římských vedlejších cest (tzv. *viae vicinales*) tvořil štěrk ohraničený kameny či kmeny stromů a drobnými příkopy.⁶⁷ Tvorbu městských cest popsal Vitruvius⁶⁸. Nejprve bylo třeba vyhloubit prostory pro cestu a odpadové stoky i s odvodními trubkami. Poté se plocha vyplnila dřevěným uhlím a hrubým pískem. Díky tomu byly cesty suché a bez bláta.⁶⁹ Některé, spíše dočasné, cesty tvořily pouze položené klády. Sloužily k vojenským účelům, např. Caesar je využil k tomu, aby překonal bažinaté podloží.⁷⁰

V některých případech bylo potřeba přistoupit i k hloubení tunelů. Římané přišli s taktikou dvou týmů, které budovaly tunel z obou stran. Někdy se však tyto týmy minuly.⁷¹ Několik tunelů se budovalo poblíž Neapole. Byly až 700 m dlouhé a 3-4 m široké. Celkem vzniklo v Itálii asi 20 tunelů. Nebylo příliš výhodné je stavět, neboť byly drahé a cestovatelé je odmítali používat. Seneca tunel označil za dlouhé a temné vězení, kde skoro nebylo vidět a špatně se tam dýchalo kvůli rozvířenému prachu a slabě hořícím pochodním.⁷²

Někdy používali cestovatelé k dopravě také koně. Koně však nebyli vhodnou volbou pro delší cesty, neboť kování se ještě neužívalo a koně tak měli poraněná kopyta. Objevují se však zmínky o snaze chránit koňská kopyta. Např. k ochraně jejich kopyt před sněhem mohlo posloužit jejich ovázání pytlí.⁷³ Za Nerona bylo k okování kopyt mezků, určených pro císařův doprovod, užito stříbro jako výraz okázalosti.⁷⁴ Zmínky o kování kopyt se vztahují i k vládě císaře Vespasiana. Je však patrné, že v té době ještě nebylo běžné, neboť císař jej považoval za podezřelé a za důvod zdržení⁷⁵. Samotné podkovy převzali Římané

⁶⁶ Publius Papinius Statius, *Sylvae*, přel. David Roy Shackleton Bailey, Harvard 2003, s. 257-259.

⁶⁷ R. J. Forbes, *Studies in ancient technology*, s. 152.

⁶⁸ Marcus Vitruvius Pollio (1. stol. př. n. l.) byl architektem a inženýrem. Ve službách císaře Augusta pracoval mimo jiné i na vodovodním systému v Římě. Z dřívějšího působení v Caesarově armádě získal i zkušenosti se stavbou válečných strojů. Své poznatky shrnul do spisu *De architectura libri X* (Deset knih o architektuře), kde se zabývá stavbou soukromých, veřejných i kultovních staveb, ale i výběrem stavebního materiálu či hydraulikou.

⁶⁹ Vitruvius, *Deset knih o architektuře* V, 9, 7 – 9, přel. Alois Otoupalík, Praha

⁷⁰ Gaius Julius Caesar, *Válečné paměti, Zápisky o válce galské VIII*, 14, přel. Václav Dědina, Praha 1972.

⁷¹ C. V. Tilburg, *Traffic and Congestion*, s. 23.

⁷² Seneca, *Epistulae* 57. In: C. V. Tilburg, *Traffic and Congestion*, s. 24.

⁷³ Xenofón, *Anabáze I*, 5, 36, přel. Jaroslav Šonka, Praha 1974.

⁷⁴ Suetonius, *Životopisy VI*, 30.

⁷⁵ *Ibidem VIII*, 23.

nejspíše od Keltů či Germánů.⁷⁶ Z římské Británie pochází nález „hipposandálu“, kovového návleku na koňské kopyto z 1. – 2. stol. V oblasti Gallie se datují nálezy kovových podkov do 6. stol., ale ani tehdy nebylo kování pravidlem. V Evropě se začínají více užívat podkovy až od 10. stol., k jejich rozšíření pak dochází v souvislosti s křížovými výpravami v 11 – 13. stol.⁷⁷

Siculus Flaccus⁷⁸ rozděloval v roce 146 n. l. silnice na tři druhy: veřejné (*Viae publicae*), lokální (*Viae vicinales*) a privátní (*Viae privatae*). Veřejné silnice byly stavěny ze státních financí, nosily jména svých stavitelů, patřily mezi ně např. Via Appia, Via Flaminia, Via Cassia či Via Traiana. Byly to hlavní italské silnice. Tyto cesty sloužily k cestování. Lokální silnice směřovaly od hlavních cest dále do říše, přičemž někdy narazily na jinou hlavní silnici. Byly stavěny spíše místními obyvateli a mohlo se po nich volně pohybovat. Sloužily k přístupu do menších měst. Soukromé či podle Ulpiana agrární cesty budovali majitelé pozemků a sloužily k dopravě k jeho ville či polím.⁷⁹ Některé privátní cesty byly označeny nápisy, které udávaly jméno majitele. Např.: „*Silnice je soukromým majetkem Tita Umbrenia, syna Gaia. Prosíme, žádejte o svolení k použití silnice. Žádné zvíře nebo vozidlo se zde nesmí přepravovat.*“⁸⁰ Soukromých a regionálních silnic bylo sice nejvíce, ale byly krátké a méně významné než hlavní veřejné silnice, které sloužily k dopravě skrze Říši.

⁷⁶ Adnan Busuladžić, Horseshoes held in the Antiquity collection of the National Museum of Bosnia-Herzegovina, in: *Opuscula Archaeologica Papers of the Department of Archaeology* 29, 2005, s. 247-274, zde s. 250.

⁷⁷ *Ibidem*.

⁷⁸ Siculus Flaccus (1. – 2. stol.) je známý jako autor spisů o zemědělství jako *De condicionibus agrorum* či *De questoriis agris*.

⁷⁹ Ray Laurence, *The Roads of Roman Italy. Mobility and Cultural Change*, New York 2002, s. 59-62.

⁸⁰ *Ibidem*, s. 61.

4.1 Stručný přehled nejvýznamnějších silnic na území Itálie



Římské cesty, zdroj: Wikipedie

Via Aemilia byla silnice v severní Itálii, která vedla z Arimina (dnešní Rimini) do Placentie (Piacenza). Dosahovala délky 176 římských mil, tedy asi 260 km. Její dokončení se datuje rokem 187 př. n. l. a jméno nese podle konzula pro r. 187 př. n. l. Marka Aemilia

Lepida, jenž dohlížel na její vybudování. Z měst, která ležela na této cestě, je třeba zmínit např. Bononii (Bologna) či Mutinu (Modena). V Bononii se zachoval i milník, z něhož lze vyčíst vzdálenost 78 km od Říma i datum rekonstrukce cesty, která proběhla za Augusta r. 2 př. n. l.⁸¹

Via Flaminia spojovala města Řím a Ariminum. Nechal ji vystavět římský konzul Gaius Flaminius⁸², podle něhož byla také pojmenována. Za vlády Augusta byl v Ariminu postaven Augustův vítězný oblouk, který je zde možné vidět i dnes, stejně jako Tiberiův most na opačné straně města. Do dnešních dnů se na cestě dochovalo značné množství mostů. Známý je např. Mulvijský most přes řeku Tiber. Arnold Esch sestavil tabulku, ve které porovnal vzdálenosti mezi jednotlivými zastávkami v závislosti na různých itinerářích a mapách, které byly poměrně přesné.⁸³

Via Appia vedla z Říma na západ do Capuy a později až do Brundisia (Brindisi). Byla jednou z nestarších a nejvýznamnějších římských silnic. Nechal ji zbudovat Appius Claudius Caecus r. 312 př. n. l., kdy zastával úřad cenzora, a to kvůli potřebě rychlého zásobování armády bojující proti Samnitům.⁸⁴ Kromě cesty budoval podélně i vodovod.⁸⁵ Za Traiana byla vytvořena rychlejší tepna, Via Appia Traiana, která vedla přes Barium (Bari) a urychlila tím cestu z Brundisia do Říma (původní silnice vedla přes Beneventum a Tarent). Z Říma do Capuy směřovala též **Via Latina**, která byla ještě staršího data než Via Appia. Vedla východněji od Appiovy silnice. Dojmy ze své cesty z Říma do Brundisia i s informacemi o zastávkách k přenocování zachytil básník Horatius ve výše zmíněné básni *Iter Brundisium*. Cesta z Říma do Capuy však zřejmě nebyla příjemným zážitkem pro cestující po r. 71 př. n. l., neboť byl nucen procházet kolem ostatků šesti tisíc ukřižovaných otroků, kteří se účastnili tzv. Spartakova povstání (r. 73 př. n. l.).

Via Aurelia nabízela spojení mezi Římem a městem Pisae (dnešní Pisa). O její vybudování se zasloužil konzul Gaius Aurelius Cotta okolo roku 241 př. n. l. Z Říma mířila

⁸¹ Arnold Esch, *Römische Straßen in Ihrer Landschaft. Das Nachleben Antiker Straßen um Rom Mit Hinweisen zur Begehen im Gelände*, Mainz Am Rhein 1997 (= Zaberns Bildbände zur Archäologie 68).

⁸² Zastával úřad cenzora r. 220 př. n. l.

⁸³ *Ibidem*, s. 59.

⁸⁴ A. Esch, *Römische Straßen*, s. 3-4. Války se Samnity se odehrávaly v letech 343 – 290 př. n. l. v oblasti Kampánie, Římané proto potřebovali vybudovat silnici do Capuy.

⁸⁵ Titus Livius, *Dějiny II – III, IX, 29*, Přel. Pavel Kucharský, Praha 1972.

přes Alsium, Vada Volaterrana, Cosa až do Pisae. R.109 l př. n. l. byla prodloužena o 320 km přes Dertonu (Tortona), Placentii, Cremonu, Aquileiu až do Genuy (Janova). Tato část byla po svém původci, Marku Aemiliovu Scaurovi, pojmenována Via Aemilia Scaura.

Via Cassia taktéž vedla do Janova, ale trochu východněji. Vedla přes Baccanae, Sutrium, Vulsinie, Arretium, Clusium, Florencii, Pistorii až do Luny, kde se napojila na Via Aurelia. Na 62. km se nacházela casale delle Capannacce z 1. st. př. n. l.⁸⁶

Další významnou cestou byla **Via Salaria**, která směřovala z Říma do města Castrum Truentinum na východním pobřeží a dále vedla podél moře do Ancony. Dosahovala délky asi 242 km. Mezi dochované mosty patří: Ponte del Gran Caso, Ponte di Quintodecimo a Ponte Salario.⁸⁷

Kromě cest na území dnešní Itálie existovala řada významných silnic v provinciích. Via Egnatia spojovala Illyrii a Makedonii, později byla prodloužena až do Byzantia. Začala být budována ve 2. stol. n. l. s výchozím bodem v Dyrrachiu (dnešní Durres, Drač). V oblasti Gallie fungoval systém cest s názvem Via Agrippa. Nejednalo se o jednu cestu, ale několik cest s centrem v Lugdunu (Lyonu), odkud směřovaly k pobřeží Atlantiku, Severního moře a především Středozemního moře (do Massalie, dnešní Marseilles). Nechal je vybudovat v 1. stol. př. n. l. Marcus Vipsanius Agrippa. Také v oblasti Alp je možné najít silnici z 1. stol. n. l. Jedná se o cestu Via Claudia Augusta, která vedla od údolí Pádu do provincie Raetia a Noricum. V oblasti Malé Asie Římané navázali na systém cest, který zde byl již od dob Peršanů. Hustá silniční síť se nacházela i v Hispánii, v příloze je umístěna mapa silniční sítě vytvořená na základě itineráře *Itinerarium Antonini*.

5. CESTOVÁNÍ PO MOŘI

Námořní plavba má v antice dlouhou historii a byla na vysoké úrovni. Již homérské eposy jsou plné cestování po moři. Díky řeckým cestovatelům, především obchodníkům, vznikaly jakési příručky pro mořeplavce – periply. Ty pak usnadňovaly cestu, neboť námořník měl určitou představu o možných zastávkách na své trase a mohl si plavbu lépe rozvrhnout. Tyto příručky sloužily poté několik století a jejich poznatky byly

⁸⁶ A. Esch, *Römische Straßen*, s. 26.

⁸⁷ *Ibidem*, s. 91-93.

systematizovány do prací, jaké vytvořil Pausaniás či Strabón. Mimo známé obchodní cesty však byly podnikány i expedice do dosud neznámých koutů světa, což se označovalo pojmem *terra incognita*, tedy neznámá či nepoznaná země.

Někdy před r. 300 př. n. l. jakýsi Pýtheás z Massallie (dnešní Marseilles), obchodník se zájmem o matematiku, astronomii a zeměpis, využil zájmu o obchod s cínem a vypravil se za tímto účelem k Britským ostrovům. Proplul Gibraltarem, kde musel překonat karthaginskou blokádu⁸⁸ a dostal se do Atlantiku, obeplul Británii, pobyl nějaký čas v oblasti dnešního Cornwallu, kde se nacházela naleziště cínu. Ve svém spise *Peri tú Okeánú*, popisoval nejen svou cestu, ale i místní zvyky obyvatel Británie, které nazývá Pretani (pomalovaní), a také pro Řeky dosud neznámé tvory – velryby. Pýtheás poté pokračoval kolem Irska a od severních břehů Británie putoval dále na sever. Po šestidenní plavbě narazil na neznámý ostrov – Thulé. Popisuje ledové moře a dlouhý den, kde slunce zapadá pouze na 2- 3 hodiny v noci. Nevíme, kam Pýtheás doplul, snad se jednalo o Island, možná o Norsko (ačkoli to není ostrov). Odtud pak pokračoval dále na sever, ale pak již mlha a snad i ono ledové moře bránilo plavbě a posádka zamířila k severnímu pobřeží Evropy. Kromě obchodních zájmů a prozkoumávání tehdy neznámého světa, využil Pýtheás cesty k zeměpisným měřením, podařilo se mu určit velice přesně zeměpisnou šířku Massalie, sledoval i měsíční fáze v souvislosti s přílivem a odlivem. Bohužel spis *Peri tú Okeánú* se nezachoval, ale představu o jeho cestě máme díky Strabónovi, Pliniovi Staršímu a Diodóru Sicilskému, kteří ho ve svých dílech zmiňují s určitou nedůvěrou.

O tom, že Řekové byli zdatní námořníci, svědčí jejich rozvinutý námořní obchod. Obchodní cíle směřovaly i do méně známých a nebezpečných končin, jako byla Indie. Strabón se zmiňuje o obchodních cestách do Indie, které podnikl jistý Eudoxos z Kyziku na konci 2. stol. př. n. l. Tento námořník získal povědomí o monzunových větrech, aby si cestu usnadnil. Zajímavý byl též jeho pokus o plavbu do Indie obeplutím Afriky, který se mu však zřejmě nevydařil, neboť další jeho osudy již neznáme.

Období raného principátu je dobou, která ještě více přeje obchodu a plavbám. Římská říše sahá od Hispánie po Sýrii, zahrnuje i Egypt – tak se stává středomořská oblast římskou. K domluvě s místními obyvateli stačí znalost řečtiny a latiny. Moře se stává bezpečnějším

⁸⁸ Karthaginci tehdy ovládali Gibraltar i obchod s cínem.

po vypořádání se s piráty. Hranice neznámého světa se posouvá dále. Obchodníci podnikají cesty daleko na východ, neboť zboží jako vzácné koření, hedvábí, slonovina je žádané a přináší velký zisk. Kromě Indie se jejich východním obchodním partnerem stává také Čína (od 2. stol. n. l.), odkud získávají např. nosorožčí kly, želví krunýře a slonovinu, nebo také hedvábí, jež dříve zprostředkovávala Indie. Dochází i k hlubšímu pronikání do Afriky. Např. císař Nero vyslal expedici do oblasti Súdánu. Cestování se stává fenoménem nejen u obchodníků, armády a úředníků, ale též turistů.⁸⁹

Obchodování po moři s sebou přinášelo riziko ztroskotání. O jedné takové neúspěšné cestě, kdy došlo k veliké ztrátě po ztroskotání pěti naložených lodí, se zmiňuje Trimalchio v Petroniově Satyrikonu.⁹⁰ I tak byl námořní obchod upřednostňován před pozemním, neboť pozemní doprava byla dražší a silnice rušnější. Bylo již zmíněno, že římské silnice byly budovány pro potřeby státu, tedy nejen pro cesty úředníků, ale také se po nich přepravovala římská armáda s ohromným množstvím proviantu. Mimo soukromých obchodníků provozoval námořní obchod také stát. Římané se potýkali s nedostatkem pšenice, kterou bylo potřeba pravidelně dovážet z Egypta. Obyvatelé města Řím museli zpočátku využívat přístav Puteoli, poblíž Neapole.

Individuální námořní doprava byla často spojena s turistickými cíli. Mnoho z nich však necestovalo pouze za památkami, ale v naději na uzdravení k některé z Asklépiových svatyní. Zde působila řada lékařů, např. v jedné z nich, v Pergamu, působil ve 2. stol. n. l. slavný lékař Galénos. Další cesty směřovaly ke slavným věštírnám – do řeckých Delf, na ostrov Délos, nebo do maloasijské Didymy. Někoho lákala návštěva Olympijských⁹¹ či Pýthijských⁹² her.

Námořní doprava sloužila také úředním zájmům. Svě zkušenosti s plavbou po moři získal Plinius Mladší při výkonu své funkce správce provincie Bithýnie (v letech 111 – 113) a svěřuje se s nimi císaři Traianovi v jejich vzájemné korespondenci. Brzy pochopil,

⁸⁹ L. Casson, *Travel*, s. 122 – 127.

⁹⁰ Petronius, *Satirikon* 76.

⁹¹ Pořádány na počest boha Dia jednou za čtyři roky v Olympii. Tradice her sahá až do 8. stol. př. n. l., konkrétně první se konaly r. 776 př. n. l., což je datum fungující jako počátek řeckého kalendáře. Podle olympijských her se dokonce datovalo. Jejich úpadek nastává po r. 394, kdy jejich konání nechal císař Theodosius I. zakázat.

⁹² Pořádány každé čtyři roky v Delfách na počest boha Apollona.

že je třeba přizpůsobit se nejen velkému horku, ale též protivětru. Rozhodl se tedy při cestě do Bithýnie střídat plavbu při pobřeží s cestou vozem.⁹³

6. RIZIKA CESTOVÁNÍ

6.1 Hrozba přepadení

Cestování v raném principátu s sebou přinášelo kromě finančních výloh i další starosti. Osoby s dobrým finančním zázemím si mohly zajistit pohodlnější způsob přepravy, ale i tak (právě u těch movitějších) zde zůstávala obava z přepadení. Lidé, kteří se vydávali na cesty, zajisté tušili, že by mohli padnout do rukou lupiče či celé bandy. Zmínky o nich nalézáme u mnoha autorů z doby antiky a historiky o nich se zajisté se tradovaly i mezi lidem. V latině se pro označení lupiče užíval výraz *latro* (v plurálu *latrones*). Muži, kteří hledali obživu v přepadávání cestujících, se rekrutovali často z řad dezertérů z armády či nezaopatřených veteránů, kteří měli zkušenosti s násilím. Samotný výraz *latro* původně vůbec neměl souvislost s násilnou činností, označoval nájemného pracovníka, později se význam modifikoval na nájemného bojovníka a v další fázi se stal synonymem pro lupiče.⁹⁴

Populární byly různé historiky, jež nacházíme v románové literatuře – např. u Apuleia⁹⁵, Tatia⁹⁶ či Heliodora⁹⁷. Své zkušenosti s bandity měli i politici a spisovatelé. V Suetoniově životopisu Iulia Caesara se dočítáme, že Caesar byl jako mladík při své cestě na Rhodos, kde chtěl poslouchat přednášky Apollónia Molóna a cvičit se v rétorice, zadržen skupinou lupičů a musel počkat, než bude vyplacen. *„Když tam podnikl plavbu, přestože již nadcházely zimní měsíce, byl poblíže ostrova Farmakússy polapen námořními lupiči a pobyl v jejich moci k svému vrcholnému rozhořčení téměř čtyřicet dní s jediným lékařem a dvěma komorníky. Ostatní průvodce a služebníky totiž hned na začátku zajetí rozeslal, aby sehnali peníze na výkup. Potom po vyplacení padesáti talentů byl vysazen na břehu, ihned*

⁹³ Plinius Mladší, Dopisy X, 15.

⁹⁴ Více o původu slova *latro*, jeho významu a problematice banditství v článku Brendta D. Shawa, *Bandits in the Roman Empire, Past and Present*, 105, str. 3 – 52.

⁹⁵ Lucius Apuleius (asi 125 – 180) byl latinsky píšícím spisovatelem, pocházel z Afriky, věnoval se řečnictví a filosofii (především platónské), z jeho děl je známá jeho Apologie (obhajoba proti nařčení z čarodějnictví) a Zlatý osel (též pod názvem *Metamorfózy* - román, v němž hlavní postava Lucius v oslí podobě cestuje se svými majiteli, dokud se mu zasvěcením bohyně Isidě nepodaří nabýt zpět lidskou podobu).

⁹⁶ Achilles Tatius – řecký spisovatel, žil ve 2. stol., autor románu *Příběhy Leukippé a Kleitofóna*.

⁹⁷ Heliodoros – řecký spisovatel 3. stol., autor románu *Aithiopské příběhy Theageny a Charikelie*.

však shromáždil loďstvo a bez nejmenšího odkladu se dal do pronásledování vzdalujících se lupičů, až se jich zmocnil, a dal je popravit, přesně tak, jak jim tím předtím často v žertu vyhrožoval.⁹⁸

Caesarovo zajetí se však může jevit jako štěstí, neboť z něho vyvázl živ a zdrav, nadto se ještě zapřičinil o polapení a příkladné potrestání tlupy únosců. Bohužel mnohé případy končily smrtí zajatců. Plinius Mladší v dopise svému příteli Hispanovi oznamuje, že jeho přítel Robustus putoval do Ocracula⁹⁹ a už se nevrátil, stejný osud stihl též Metilia Crispa, jenž vycestoval z Coma v severní Itálii a už ho nikdo neviděl.

„Píšeš, že vážený římský jezdec Robustus, jel s mým přítelem Atiliem Scaurem společnou cestou až do Ocracula a pak, že se už nikde neobjevil. Žádáš, aby přišel Scaurus a přivedl nás, může-li, na nějakou stopu pro další pátrání. Přijde, ale obávám se, že zbytečně. Mám totiž podezření, že se Robustovi přihodilo cosi podobného jako kdysi mému rodáku Metiliu Crispovi. Pro toho jsem vymohl místo centuriona a při odchodu jsem mu ještě dal 40000 sestertiů na výstroj a výzbroj, a od té doby jsem nedostal ani dopis od něho, ani nějakou zprávu o úmrtí. Nevím, byl-li zabit svými lidmi, nebo spolu s nimi; vím jen tolik, že už se neobjevil ani on, ani nikdo z jeho otroků, právě jako je tomu s Robustem.“¹⁰⁰

O smrti na cestách z rukou banditů informují i některé nápisy na náhrobcích. Na některých je vytesána přímo fráze „byl zabit lupiči“ (*interfectus a latronibus*), jak můžeme pozorovat např. na náhrobku z Moesie¹⁰¹.

Řada autorů varuje před nebezpečím, které se skrývá za hranicemi Říma i v Římě samotném. Iuvenalis¹⁰² v jedné ze svých satir¹⁰³ vypočítává rizika, s nimiž se musejí smířit obyvatelé Říma i jeho návštěvníci. Často se zde vyskytují požáry, hroutí se domy, úraz hrozí i kolemjdoucím při nehodě vozu s velkým nákladem, při procházce podél domů je

⁹⁸ Suetonius, Životopisy I, 4.

⁹⁹ Ocriculum, dnešní Otricoli, se nachází severně od Říma. Bylo jednou ze zastávek na silnici Via Flaminia, jež vedla z Říma do Arimina (dnešní Rimini).

¹⁰⁰ Plinius Mladší, Dopisy VI, dop. 25, Baebiu Hispanovi..

¹⁰¹ Viz příloha. Corpus Inscriptionum Latinarum, iii, 8242.

¹⁰² Decimus Iunius Iuvenalis (asi 50 až 67 – po 127) – pocházel ze zámožné rodiny, věnoval se právu, deklamacím a básnictví. Proslul jako autor satir (Saturae), jichž se nám zachovalo 16. Za Hadriánovy vlády nucen odejít do vyhnanství, kvůli narážce na císařova oblíbence. V kritice nešvarů tehdejší společnosti nám podává svědectví o zvycích a způsobu života v jeho době. Kritizuje např. chování zbohatlíků, emancipované chování žen, ale také životní podmínky literátů.

¹⁰³ Iuvenalis, Satiry I, 3, přel. Zdeněk K. Vysoký, Praha 1972.

třeba hlídat, zda někdo nevyhodí něco z oken apod. Ale ruch na ulicích je též překážkou klidnému spánku. Výstraha k obezřetnosti je patrná i v rané křesťanské literatuře – např. příběh o muži, jež byl přepaden na cestě z Jeruzaléma do Jericha. Zbitého a polomrtvého ho našel milosrdný Samaritán a pomohl mu.¹⁰⁴

V boji proti pirátům ve Středozezemním moři se vyznamenal Pompeius¹⁰⁵. V době válek s Mithridatem¹⁰⁶ a v průběhu občanských válek velice posílila moc pirátů. Moře bylo bez ochrany, piráti budovali svá mužstva, silné loďstvo a opevňovali přístavy. Napadali nejen cestující na moři, ale také přímořská města a ostrovy. V důsledku nárůstu jejich moci byla prakticky znemožněna plavba a námořní obchod ve Středozezemním moři, což ochromilo zásobování. Pompeiovi byly za velké podpory lidu svěřeny zvláštní pravomoce pro boj s piráty. Připravil loďstvo čítající na 500 lodí a shromáždil mužstvo o 120 tisících těžkooděnců a 5 tisících jezdců. „Pompeius zatím rozdělil Středozezemní moře na třináct oblastí, do každé přidělil určitý počet lodí a ustanovil velitele a svou brannou mocí, která byla takto rozptýlena, a proto byla současně všude, obklíčil skupinky pirátských lodí a ihned na ně pořádal hon a bral je do zajetí. Ti z pirátů, kterým se podařilo včas se oddělit a utéci z obklíčení, ze všech stran pluli do Kilikie¹⁰⁷ a hledali v ní útočiště jako v úlu. Proti nim se vypravil sám s šedesáti nejlepšími loďmi. Nepustil se však za nimi, dokud od pirátů úplně nevyčistil moře Tyrrhénské, Africké, moře kolem Sardinie, Korsiky a Sicilie. Díky své neúmornosti a ochotné spolupráci svých velitelů k tomu potřeboval celkem jen čtyřicet dní.“¹⁰⁸

Římská správa o přepadávání věděla a snažila se s ním bojovat. Zaprvé budovala různé strážní stanice podél cest, které měly napomáhat větší bezpečnosti cestujících, dále

¹⁰⁴ Evangelium podle Lukáše 10, 25 – 37.

¹⁰⁵ Gneus Pompeius Magnus (106 – 48 př. n. l.) se stal významným vojevůdcem již za Sully. R. 67 př. n. l. byl jmenován velitelem námořních sil a pověřen úkolem vypořádat se s piráty, kteří znepokojovali cestující i obchodníky plavící se po Středozezemním moři. Díky rychlému odstranění pirátské hrozby nabyl popularity u lidu. Politickou moc se mu podařilo získat uzavřením triumvirátu spolu s Gaiem Iuliem Caesarem a Marcem Liciniem Crassem. Po Crasově smrti v bitvě u Karrh (r. 53 př. n. l.) spory mezi dřívějšími spojenci přerostly v občanskou válku. Porážka u Farsálu (48 př. n. l.) vedla k útěku do Arřriky, kde byl r. 48 př. n. l. zavražděn.

¹⁰⁶ Mithridatés Pontský (132 – 63 př. n. l.) – pontský král. Jeho snahy o rozšíření říše vyústily ve války (88 – 63 př. n. l.) s římskou říší. Zakončil je až Pompeius.

¹⁰⁷ Území v jižní části malé Asie – ve 3. stol. př. n. l. byla centrem sporů mezi ptolemaiovským Egyptem a seleukovskou říší, ve 2. stol. př. n. l. náležela k seleukovské říši, ovšem na konci 2. stol. př. n. l. se v důsledku krize seleukovské říše stává pirátskou základnou. Po Pompeiově tažení se stává římskou provincií.

¹⁰⁸ Plútarchos, Životopisy slavných Řeků a Římanů II, Pompeius, 26, přel. Antonín Hartmann, Rudolf Mertlík, Václav Bahník, Ferdinand Stiebitz, Praha 1967.

poštovní stanice, které umožňovaly odpočinek a výměnu unavených koní za čerstvé. V těchto stanicích se též nacházeli ozbrojení strážci, kteří měli dohlížet na eliminaci problémů s bandity. Po občanské válce¹⁰⁹ se po Itálii pohybovaly bandy lupičů, kteří plenili na statcích či přepadávali cestující. Augustus se rozhodl obnovit v zemi klid a pořádek, proto učinil i několik důležitých kroků v boji s bandity. Na strategických místech v Itálii rozmístil menší armádní jednotky (*stationes*), které měly vykonávat strážní dohled. Nechal zajmout a popravit množství lupičů. „*Velmi mnoho jevů nejhoršího druhu buď přetrvalo k veřejné zhoubě z navyklosti a svévole občanských válek, anebo i nově vzniklo v dobách míru. Všude se totiž na veřejnosti pohybovali četní lapkové, opásaní mečem, jakoby jenom pro vlastní obranu. Pocestní byli po venkově přepadáni a bez rozdílu, zda svobodní či otroci, ztráceli volnost pohybu v donucovacích pracovnách velkostatkářů. ... Proto Augustus zarazil neřádstva lapků tím, že rozložil po vhodných místech vojenské stanice, donucovací pracovny prošetřil a omezil, sbory s výjimkou starobyklých a zákonných rozpustil.*“¹¹⁰

Dalším Augustovým krokem byl boj se skupinami, jež sídlily v horách a bránily bezpečnému přechodu cestujících. Tyto narušitele pořádku vymýtil a pustil se do výstavby silnic, které nechal vydláždit velkými kamennými bloky. Nyní bylo možné cestovat téměř kudykoli, i dříve nepřístupnými oblastmi, jen bylo potřeba si dávat pozor a držet se cesty, neboť např. v horských oblastech hrozil pád do propasti nebo napadení šelmou.¹¹¹

Jeho nástupce Tiberius¹¹² na jeho činnost navázal a rozšiřoval síť těchto *stationes*. „Obzvláštní péči měl o upevnění veřejné bezpečnosti proti řádění zlodějů a lupičů a proti svévoli buřičů. Vojenské stanice rozmístil po Itálii v hojnějším počtu než dříve.“¹¹³

Správci jednotlivých provincií usilovali o udržení klidu a pořádku na svém území, proto mezi jejich úkoly patřilo i vypořádání se s lupiči. Cicero¹¹⁴ v jednom ze svých dopisů

¹⁰⁹ Zde konflikt mezi Octavianem a Markem Antoniem, který vznikl po dlouhodobých sporech mezi triumviry. R. 33 př. n. l. skončil druhý triumvirát a r. 31 př. n. l. došlo ke slavné bitvě u Actia. Krátce nato Antonius spáchal sebevraždu.

¹¹⁰ Suetonius, Životopisy II, 32.

¹¹¹ Strabo IV, 6, 6.

¹¹² Tiberius Iulius Caesar Augustus (42 př. n. l. – 37 n. l.) – římským císařem v letech 14 – 37 n. l. Roku 6 př. n. l. odešel do vyhnanství na Rhodos (viz. výše), návrat mu byl umožněn r. 4 n. l. V otázce hospodaření dával Tiberius přednost šetření, proto se příliš nevěnoval výstavbě nových chrámů apod. Ve stavební činnosti se zaměřil spíše na silniční síť pro vojenské účely, hlavně na Balkáně, v severní Africe a v Hispánii.

¹¹³ Suetonius, Životopisy, kn. III Tiberius, 37.

chválí svého bratra Quinta¹¹⁵, jenž byl r. 60 př. n. l. správcem provincie Asie, za úspěšný zákrok proti banditům v Mýsii¹¹⁶. Sám pak zakusil podobné starosti při správě Kilikie v letech 51 – 50 př. n. l.¹¹⁷

Dohledem na pořádek v provinciích také bývala v době příměří pověřována armáda, přejímala tak funkci jakési vnitřní policie. Snaha zajistit ochranu cestujícím v podobě strážních stanic je zřejmá v jednom z dopisů Plinia Mladšího, v němž žádá jako správce provincie Bithýnie o zaslání centuriona legie, který by spravoval takovou stanici v Iúliopoli, kudy proudí mnoho cestovatelů do celé provincie.¹¹⁸ Tresty pro lupiče byly velice tvrdé a měly sloužit jako zstrašující případ. S tím se ztotožňovala především bohatší vrstva obyvatel, která bývala pro lupiče a únosce oblíbenou kořistí. V Petroniově¹¹⁹ románu *Satyrikon* se jedna z postav obává, aby se nestala kořistí lupiče.¹²⁰ Časté bylo ukřižování či odsouzení k šelmám (*ad bestias*). O krutosti tohoto trestu se můžeme dočíst u Seneky¹²¹,

¹¹⁴ Marcus Tullius Cicero (106 – 43 př. n. l.) – slavný římský politik, řečník a spisovatel. Ciceronův styl je považován za vzor latinské prózy. Jeho význam tkví také v popularizaci řecké filosofie a vytvoření latinské terminologie pro tuto oblast. Pocházel z jezdeckého stavu, ale postupnou úřednickou kariérou se propracoval až do senátorského stavu. Značnou popularitu si získal svými soudními řečmi. R. 76 př. n. l. vykonával úřad kvestora na Sicílii. Ze zkušeností z tohoto období čerpal ve své slavné obžalobě proti bývalému proprétorovi Sicílie, Gaiu Liciniovi Verrovi, *In Verrem*. R. 64 př. n. l. dosáhl konzulátu (zvolen konzulem pro r. 63 př. n. l.). Byl velice hrdý na to, že se mu podařilo odhalit Catilinovo spiknutí, které považoval za velice zhoubné pro republiku. Jeho Čtyři řeči proti Catilinovi (*In Catilinam orationes quattuor*) a filipiky proti Marku Antoniovi (*Orationes Philippicae in Marcum Antonium*) jsou vzorem útočných řečí. Cicero byl zastáncem republiky, za což pykal nejprve vyhnanstvím a nakonec i ztrátou života, stal obětí proskripce. Z velkého množství Ciceronových spisů jsou pro nás zajímavé především dopisy, v nichž se odráží různé aspekty tehdejšího života.

¹¹⁵ Quintus Tullius Cicero (102 – 43 př. n. l.) v letech 61 – 59 př. n. l. zastával úřad správce (proprétor) provincie Asie. Pod Caesarovým velením působil jako legát v Gallii a společně s ním se zúčastnil výpravy do Británie (54 př. n. l.), r. 51 př. n. l. byl legátem svého bratra v Kilikii.

¹¹⁶ Oblast severovýchodní Anatólie.

¹¹⁷ Po svém návratu z exilu (květen 58 – srpen 57 př. n. l.) se Cicero stáhl z politiky a věnoval se literární tvorbě. Až r. 51 přijal nabídku správy Kilikie, kde působil od května r. 51 do listopadu r. 50 př. n. l.

¹¹⁸ Plinius Mladší, *Dopisy X*, 77.

¹¹⁹ Gaius Petronius Arbiter (asi 27 – 66 n. l.) – působil na Neronově dvoře jako arbiter elegantiarum („rozhodčí ve věcech vkusu“). Je mu připisován román *Satyrikon*, jenž zachycuje příhody tří mladíků cestujících po Itálii. Text se bohužel nezachoval celý, ale zajímavým obrazem chování tehdejších zbohatlíků je *Hostina u Trimalchiona* (*Cena Trimalchionis*). Spis je významný i po stránce lingvistické, neboť zachycuje lidovou podobu latiny. Po odhalení tzv. Pisonova spiknutí (r. 65) byl nucen spáchat sebevraždu (r. 66).

¹²⁰ Petronius, *Satyrikon*, 91.

¹²¹ Lucius Annaeus Seneca (4 př. n. l. – 65 n. l.) – římský řečník a stoupenec stoické filosofie. Císařem Claudiem byl za nejasných okolností poslán do vyhnanství na Korsiku, odkud byl r. 49 povolán zpět na přání císařovy ženy Agrippiny, aby se stal vychovatelem mladého Nerona. Na počátku Neronovy vlády měl Seneca na císaře a státní záležitosti velký vliv, ale ten po smrti pretoriánského prefekta Afrania Burra začal rychle upadat. R. 65 byl obviněn z účasti na Pisonově spiknutí a donucen spáchat sebevraždu. Ve svých filosofických

jenž vyjadřuje své znechucení po návštěvě arény. „Ráno jsou lidé předhazováni lvům a medvědům, v poledne přihlížejícím divákům. Vrahové se podle rozkazu předhazují nastávajícím vrahům, vítěz je uchován k dalšímu krveprolití; všechny bojující nakonec čeká smrt. Zde se řeší vše ohněm a mečem. A to se děje až do vyprázdnění zápasště.“

Namítneš: „Ale tenhle se dopustil lupičství a zabil člověka.“ Připusťme, že kdo zabil, zaslouží si, aby toto vytrpěl; ale čeho ses dopustil ty, ubožáku, že se máš na toto dívat?¹²²

Mimo hlavní známé silnice, které byly lépe zabezpečeny, existovaly i méně frekventované cesty. Nacházely se především v provinciích a cestování po nich bylo značně nebezpečné, neboť zde chyběly ony strážní stanice. Osoby, jež se po nich vydávaly, se vystavovaly riziku přepadení.

6.2 Nepřízeň počasí

Další věc, se kterou museli cestovatelé počítat, byla nepřízeň počasí. Na základě dochovaných pramenů (např. výše zmíněný Theofanův dopis) víme, že pro cestovatele po souši to znamenalo především nutnost přibalit si na svou výpravu oblečení pro různé typy počasí, od horkého po chladné a deštivé. V cestě mohlo totiž stejně tak bránit horké počasí, jež unavovalo cestující a mohlo způsobit úpal, jako vytrvalé deště či sněh.

Nebezpečnější však bylo nepříznivé počasí pro cestující po moři. Mírný větrík, či silný protivětr plavbu pouze zpomalily, kdežto prudká bouře byla často životu nebezpečná. Ani císaři nebyli ušetřeni rozmarům počasí. Tak se můžeme u Suetonia v životopisu Božského Augusta dočíst, že také Augustus byl několikrát ohrožen bouří na moři. Při jeho návratu z vítězné bitvy u Actia do Itálie byly lodě dvakrát zasaženy bouří. Několik lodí se potopilo a loď, na níž se plavil Augustus, byla poškozena.¹²³ Jindy mu zase bouře bránila v podniknutí cesty v rámci kontroly správného chodu provincií. Ačkoli se chtěl ze Sicílie

orientovaných dílech se zaměřuje na především na morální otázky (např. *De beneficiis* – O dobrodiních, *De clementia* – O umírněnosti), podobně jako ve svých dopisech (*Epistulae morales ad Lucillum*).

¹²² Seneca, Výbor z listů Lucilliovi, 7.

¹²³ Suetonius, Životopisy II, 17.

přeplavit na Sardinii a posléze do severní Afriky, musel od cesty upustit v důsledku vytrvalých a prudkých bouří.¹²⁴

7. ÚČELY CEST

Důvody, proč cestovatelé opouštěli své domovy a vydávali se na cestu, se příliš nelišily od těch dnešních. Velké procento tvořily cesty v úředním či politickém zájmu – podnikali je kandidáti na významné úřady, především na konzulát (takto např. Cicero odjel do Předalpské Galie, aby si zde získal přízeň voličů), úředníci pověřeni správou určité provincie (cesta Plinia Mladšího do Bithýnie). Mohlo se jednat i o cestu diplomatickou – tyto cesty vykonávali pověřeni legáti, ale mohlo se jednat též o polooficiální cesty (takové se účastnil např. Horatius a pojednává o ni ve své básni *Iter Brundisium*). I jiné povolání nutilo obyvatele podstupovat riziko cestování – obchodování. Následovaly návštěvy svých statků, příbuzných a přátel, o nichž se dozvídáme z korespondence (např. Cicero, Plinius Mladší). Mnozí se rozhodli odjet za vzděláním, neboť chtěli nabrat zkušenosti u některého slavného řečníka či filosofa. Důvod opustit svou rodnou zem nemusel být vůbec dobrovolný, zkušenosti z cesty do vyhnanství můžeme nelézt např. u Ovidia či u Cicerona. Naopak mnohem příjemnější byly cesty turistické, tedy za zajímavými uměleckými památkami a místy.

7.1 Turismus

I v dobách antiky se vydávali lidé na cesty ze zájmu o poznání zajímavých staveb, či jiných uměleckých památek. Většina turistů měla zájem o památky minulosti, jiní chtěli zažít pocit přítomnosti bohů, proto se častým cílem stávaly Delfy, Athény či Epidauros. Zájem byl také o místa, kde byla vnímána přítomnost božstva – prameny, kde v proudu vody jakoby se zdvihala ruka boha, jeskyně, v nichž bylo možno v přítomnosti naslouchat

¹²⁴ Suetonius, *Životopisy II*, 47.

záhadným zvukům, a v neposlední řadě háje a lesy – oblíbené bylo např. údolí Tempé¹²⁵ v severním Řecku.

Turisté též chtěli na vlastní oči vidět místa známá z mytologie (např. Aulis) a historie (místa slavných bitev – např. Marathón). Spíše výjimečně putovali za přírodními památkami, ale i tak to byl ve většině případů zájem o nějakou kuriozitu (*amoenitas*), potěšení z přírody a podobné emoce stávaly stranou. Častým cílem byly řeky zmíněné v literatuře jako Nil, Dunaj, Rýn či Meander¹²⁶ v Malé Asii, sopka Etna (s respektem pohlédnout do kráteru aktivní sopky), horké prameny v Hierapoli¹²⁷ v Malé Asii, Avernské jezero¹²⁸ a mnoho dalších.¹²⁹

Co nejvíce zajímalo turisty na přelomu letopočtu a v 1. stol. n. l.? Ve 3. stol. př. n. l. neznámý alexandrijský učenec¹³⁰ sestavil seznam sedmi divů světa: pyramidy, vysuté zahrady Semiramidiny v Babylonu, Feidiova socha Dia v Olympii, Artemidin chrám v Effesu, Mauzoleum v Halikarnássu, Rhodský kolos, maják na ostrově Faru. Jedná se o období starší, vkus se mohl měnit, ale pohled na věc zřejmě zůstával stejný. Z daného seznamu sedmi divů pouze dvě památky byly současné, z čehož lze soudit, že byla upřednostňována minulost. Nebyl činěn velký rozdíl mezi legendární mytologií a historií. Proto se cestovatelé mnohdy vydávali hledat místa známá z mytologie či z homérských eposů a směřovali např. do Frýgie v Malé Asii k platanu, na nějž Apollon zavěsil Marsya, aby ho stáhl z kůže, k jeskyni na Krétě, kde se narodil Zeus, do Athén na místo, odkud se Aegeus vrhnul do moře), či prohlédnout si Menelaův dům ve Spartě. Navštěvovaly se také hroby známých osobností (např. Solónův v Athénách či Vergiliův severně od Neapole, mauzoleum, v němž je pohřben Augustus, Tiberius a Claudius v Římě), památníky vítězství

¹²⁵ Údolí řeky Péneia v Thessálii, opěvováno u řady básníků – místo, kde se podle báje usadil Apollon, aby se očistil po zabíjení draka Pýthóna, ale také místo, kde se pokoušel svést Dafné – císař Hadrián nechal okolí své vily v Tiburu upravit právě po vzoru krajiny Tempé.

¹²⁶ Tvořila hranici mezi Lýdií a Kárií.

¹²⁷ Město bylo založeno ve 2. stol. př. n. l. pergamským králem Eumenem II. jako lázeňské město. Navštívili jej císaři Hadrianus a Caracalla a oběma se zde velice líbilo, i v dnešní době Pamukkale, vápencové terasy s termální vodou, pod Hierapoli zůstávají cílem zástupů turistů.

¹²⁸ Nachází se v Kampáni, poblíž Neapole. Zde ze země unikaly sirné výpary. Vergilius sem umístil vchod do podsvětí (Vergilius, Aeneis VI, 200.).

¹²⁹ Casson, L., Travel, s. 231 – 232.

¹³⁰ Tradici mu bývá připisováno jméno Filón Byzantský. Byl autorem drobného spisu, v němž představil podle něho nejzajímavější památky k vidění. Podobných seznamů existovalo více a nabízely i jiné varianty, např. babylonské hradby a věž či kyklópské hradby v Týryntu a Mykénách.

(Traianův sloup), útes na Capri, z něhož nechával Tiberius svrhnout podezřelé ze zrady; dům v Babylonu, kde zemřel Alexandr Makedonský (navštívil jej i císař Traianus). Mnozí cestovatelé chtěli též na vlastní oči spatřit místa slavných bitev. Velké množství návštěvníků Athén proto nevynechalo Marathón.

V dnešní době bývají vytyčenou destinací turistů především umělecké památky a nejinak tomu bylo i v antice. Čtenáři znalí Strabóna či Pausánie získali mnoho referencí o zajímavých artefaktech, ale existovaly i jiné spisky, jež by se daly označit za turistické průvodce. Již od 4. stol. př. n. l. existovaly knížky průvodců po památkách, ale tyto knihy sloužily jen jako příprava na cestování. Turista tak mohl z literatury načerpat potřebné informace a mohl si rozmyslet, kam se vydá, podle toho, kde se nachází něco zajímavého k vidění. Když pak dorazil na určené místo, mohl si zde najmout některého z místních průvodců (v řeč. periegetai, exegetai). Fakt, že najímání průvodců u jednotlivých památek bylo běžné, potvrzuje i pasáž v Lúkiánovi, v níž vystupuje postava průvodce i v podsvětí.

Z uměleckých památek, které poutaly pozornost tehdejších cestovatelů, můžeme jmenovat některé sochařské práce: Feidiovu sochu Dia v Olympii, Práxitelovu sochu Afrodíté¹³¹ na Knidu¹³²; bronzová sochu krávy od Myróna, která stála na Akropoli v Athénách, či socha Europé na býku v Tarentu pocházející od Pýthágora z Rhegia. Slavným malířským dílem byla Afrodíté z Knidu od Apella. Dalším turistickým lákadlem byly chrámy. Lidé je vnímaly jako příbytky bohů, posvátné bylo již samo místo, ale lákala též architektura a umělecké předměty, které byly v chámech vystaveny – ať to byly již zmíněné sochy bohů či obrazy, tak děkovné předměty. Slavný byl Apollónův chrám v Delfách, jež sloužil také jako pokladnice, nebo Diův a Héřin¹³³ chrám v Olympii. Zajímavým cílem byl též Athénin chrám v Lindu na Rhodu, kde si mohli jeho návštěvníci prohlédnout řadu předmětů vztahujících se k mytologické minulosti jako např. náramky trojské Heleny, poháry dříve patřící Mínoovi či Kadmovi, Meneláovu a Héraklovu zbroj. V Apollónově chrámu na Lesbu se prý nacházela i tzv. Orfeova lyra. Kromě řady věcí, vztahujících se k mytologickým hrdinům a historickým osobnostem, ukrývaly některé

¹³¹ Jedná se o první ztvárnění ženské nahé postavy v řeckém umění, psal o ní Plinius Starší.

¹³² Město na jihozápadním pobřeží malé Asie.

¹³³ Pocházel již z konce 7 stol. a byl přehlídkou uměleckých děl mnoha století – sochy bohů v archaickém stylu, díla od Práxitele a Leochara, Boetha a dalších.

chrámy i jejich ostatky (např. v Tantalovy v Argu, v řadě chrámů exponovány též kosti Gigantů, navíc jejich boj býval umělecky ztvárněn ve výzdobě chrámu).

Antické chrámy nabízely svým návštěvníkům možnost prohlédnout si vývoj umění v několika staletích, jak je to patrné z příkladu Héřina chrámu v Olympii, plnily tak funkci dnešních muzeí. V chrámech bylo možné prohlédnout si též exotické předměty, s nimiž se lidé běžně nesetkávali, a jež se sem většinou dostávaly jako kořist z válečných výprav. Např. na Akropoli v Erechtheionu byl meč, který patřil perskému veliteli Mardoniovi, známému z řecko-perských válek. V některých chrámech v Malé Asii byly k vidění indické zbraně, případně kly či dokonce celá lebka slona.

Nejen chrámy sloužily k prezentaci uměleckých památek. Umění bylo možno pozorovat také v portikách, divadlech a veřejných lázních (rozsáhlá kolekce byla k vidění např. v Caracallových lázních).

8. KDO CESTOVAL

Jak již bylo patrné z předchozího textu, cestovatele lze najít ve všech sociálních vrstvách. Liší se ovšem způsob cestování dle finančních prostředků, které mohli vynaložit na svou cestu. Pohodlně a s veškerým potřebným vybavením tak cestovali vysoce postavení státní úředníci či bohatí obchodníci, také lidé ze středních vrstev si mohli najmout dopravní prostředky. Ovšem cestovali i chudí, kteří museli spoléhat na své nohy nebo na vůz či loď s nákladem, které by je přijaly za drobný obnos.

Podle sociálního zázemí se také lišil účel a cíl cesty. Úředníci podnikali výpravy v rámci diplomatických cest, výkonu své funkce, ze studijních zájmů, za poznáním, sportem či zábavou, nebo jen z důvodu návštěvy své rodiny a přátel. Především synové z významných rodin putovali za slavnými učiteli rétoriky či filosofie, aby získali vědomosti a dovednosti pro svoji budoucí kariéru. Vzpomeňme např. Caesara, jenž byl na své cestě na Rhodos za učitelem rétoriky Apollóniem Molónem přepaden piráty.¹³⁴ Také vojáci se při svých taženích dostávali do různých částí říše. Pokud se naskytla po skončení jejich úkolu možnost, mohli i oni navštívit zajímavá místa v okolí. Nejlepší příležitost k tomu ovšem

¹³⁴ Suetonius, Životopisy I, 4.

měli velitelé. Tak se např. dočteme u Livia¹³⁵ o cestě Aemilia Paula po Řecku, jež mapuje, které památky v Řecku zatoužil vidět tento slavný římský vojevůdce. Po bojích proti Makedonii (167 př. n. l.) podnikl cestu, během níž zavítal do delfské věštírny, kde si vyslechl věštbu a obětoval Apollonovi, navštívil chrám Dia Trophonia, pak zamířil do Chalkidy, nevynechal Aulidu¹³⁶, Athény (hl. Akropoli, kde obětoval Athéně), Isthmos, Korint, Sikyon, Argos, Epidauros, Spartu, Olympii.¹³⁷

Mezi cestovatele patřili také císaři. Vydávali se do různých částí své říše, aby zkontrolovali správný chod věcí, dohlédli na vyřešení problémů, účastnili se vojenských tažení apod. Jako zcestovalý císař je známý Hadrianus¹³⁸. Také o jeho cestách pojednává životopis, jenž je součástí souboru životopisů římských císařů, známého pod názvem *Historia Augusta*¹³⁹. Již jako mladík podnikl studijní cestu do Řecka, poté se s armádou dostal do Dolní Moesie, Horní Germánie. Tehdy to jako chráněnc císaře Traiana neměl jednoduché, musel často čelit nástrahám, ale bojovnost jeho ducha mu pomáhala překonávat překážky. Když např. putoval za Traianem, aby mu oznámil smrt Nervy, jeho sok v boji o císařovu přízeň mu nechal poškodit vůz. Neváhal a cestu dokončil pěšky.¹⁴⁰ Poté se s císařem účastnil tažení proti Dákům, jako legát s hodností préтора byl vyslán, aby uklidnil poměry v Dolní Pannonii a poté se jako legát účastnil též výpravy proti Parthům. Po smrti císaře Traiana opustil Antiochii, kde do té doby sídlil jako správce Sýrie, a přes Illyricum zamířil do Říma. Nyní v roli císaře vedl své cesty v zájmu diplomatickém, neboť v mnoha nových provinciích vznikaly nepokoje. Bylo třeba uzavřít mír s Roxolany v Moesii či uklidnit Dáky. Vydával se také na objížděku měst po Itálii, především Kampánii, aby posoudil jejich stav a rozhodl o investici do stavební činnosti. Navštívil také několik měst v obou Gallích. V Germánii zkontroloval stav legií, dbal na pozvednutí disciplíny a sám se přizpůsobil vojenskému životu – jedl s vojáky jejich stravu, či

¹³⁵

¹³⁶ Přístav, kde podle mytologie Agamemnón obětoval Artemidě svou dceru Ifigénii.

¹³⁷ Livius, *Dějiny VII*, kn. XLV, 27 – 28, přel. Marie Husová a Pavel Kucharský, Praha 1979.

¹³⁸ Publius Aelius Hadrianus (76 – 138), císařem v letech 117 – 138,

¹³⁹ Jedná se o sbírku životopisů římských císařů od Hadriana po Carina, tedy zahrnující léta 117 – 285 n. l. Autor je anonymní, ačkoli se sbírka hlásí k šesti autorům ze 3. – 4. stol. Pochází z přelomu 4. a 5. stol. Podobně jako u Suetonia, na něhož soubor navazuje, se v díle vyskytuje řada anekdot, často postrádajících historickou relevantnost, ale oblíbených u čtenářů.

¹⁴⁰ *Portréty světovládců I, Životopis Hadrianův 2, 6*, přel. Jan Burian a Bohumila Mouchová, Praha 1982.

absolvoval pěší pochod v délce 20 mil s plnou výstrojí.¹⁴¹ Cassius Dio¹⁴² uvádí, že v době, kdy Hadrianus pobýval s legiemi, cestoval pouze na koni a pěšky, nikdy nevyužil vozu.¹⁴³ Další nepokoje ho zavedly do Británie, kde nechal vybudovat dlouhou zeď (známou jako Hadriánův val¹⁴⁴), jež měla bránit průniku barbarů. Odtud se přeplavil zpět do Gallie a zamířil do Hispánie. Po uklidnění poměrů na hranicích s Parthy se vracel přes Řecko. Zde se zúčastnil Athénských her. Na Sicílii si neodpustil výstup na Etnu. Přeplavil se též do severní Afriky. Cesty na východ se často opakovaly. Císař osobně zasvěcoval chrámy, jež nechal vybudovat. Za jeho vlády došlo též k povstání¹⁴⁵ Židů. Odcestoval tedy do Sýrie, do Jeruzaléma musel přelet jednotky od dunajské hranice a poměrně vysokými ztrátami bylo povstání potlačeno.

Během své vlády procestoval mnoho částí římského impéria. Jednal s nepřátelskými králi a navazoval s nimi diplomatické vztahy, snažil se v říši potlačit nepokoje a zajistit mír, kontroloval práci správců jednotlivých provincií, ale i hospodaření měst, prováděl inspekce vojsk. I díky vlastním zkušenostem s cestováním zřejmě vydal vyhlášku zakazující vjezd vozů s velkými náklady do města či jízdu na koni ve městě.¹⁴⁶ Nechal též budovat podél silnic strážní stanice, které tvořily oporu ochranného systému *limes*, jehož součástí byl i již zmíněný Hadriánův val.

¹⁴¹ Portréty světovládců I, Životopis Hadrianův 10, 4.

¹⁴² Cassius Dio (kol. 155 – po 229), římský historik (ale psal řecky, neboť pocházel z Nikaie) a autor rozsáhlých římských dějin. Svůj výklad započal již Aeneem a dovedl jej až do r. 229.

¹⁴³ Cassius Dio, Roman history LXIX 9, 3.

¹⁴⁴ Stavba byla zahájena r. 122. Kromě obranného účelu sloužil též jako symbolická severní hranice římské říše. Dosahoval délky 80 římských mil, tedy asi 117 km.

¹⁴⁵ Probíhalo v letech 132 – 135. Do jeho čela se postavil Šimon bar Kochba a Rabi Aktiva. Není známo, co hlavní příčinou vypuknutí povstání, ale spekuluje se o zákazu obřizky či slibované výstavbě Jovova chrámu na místě bývalého židovského chrámu. Dio Cassius se zmiňuje o silných perzekucích židovského obyvatelstva v následujících letech.

¹⁴⁶ Portréty světovládců I, Životopis Hadrianův 22, 6.

9. ZÁVĚR

Cestování v období raného principátu bylo na vysoké úrovni. Především v období vlády císaře Augusta se vytvořily ideální podmínky, neboť z moře byli odstraněni piráti a v říši zavládl mír. Cestující mohli zvolit dopravu po rozvinuté silniční síti, nebo plavbu na lodi. K rozhodování potom sloužila nejen geografická poloha destinace, ale svou roli mohlo hrát i počasí, finanční možnosti, případně také frekvence spojů u plavby po moři. Lidé, kteří se vydávali na cesty, pocházeli z různých sociálních vrstev. Cestování tedy nebylo omezeno pouze na bohaté a vysoce postavené, ale sociální zázemí se pak odráželo na komfortu jejich putování. Členové významných rodin si jistě mohli dovolit najmout pohodlný a prostorný vůz, či dokonce jej vlastnili, případně pro kratší vzdálenosti využít pohodlí nosítek. Státní úředníci navíc mohli využívat výhod systému státní pošty (*cursus publicus*), který nabízel nejen možnost přenocování v hostincích (*mansiones, mutationes*), ale též péči o koně, mezky či muly, včetně jejich výměny, dále doplnění zásob potravin, v lépe vybavených stanicích byl k dispozici i opravář vozů a zvěrolékař.

Římané se vydávali na cesty z různých důvodů. Nutností a běžným úkonem bylo putování pro zámožnější občany, kteří vlastnili několik statků rozmístěných po území Itálie i celé říše, neboť bylo potřeba dohlížet na hospodaření na nich, ale mohly být využity i jako místo k odpočinku. Dalším motivem, objevujícím se často v korespondenci, je návštěva příbuzných a přátel. Cesty byly podnikány též za účelem výkonu úřední funkce, touhy po vzdělání či poznání jiných krajů, uměleckých památek apod. Důvodem opuštění domova mohlo být i vyhnanství, či vojenská služba.

Zajímavá je otázka, na jakém základě si cestovatelé plánovali svou trasu. Zeměpis se ve škole nevyučoval, tudíž poučení byli spíše lidé vzdělaní, kteří získali informace z literatury. Ti mohli mít na základě dřívějších poznatků určitou představu, ale i tu bylo třeba korigovat odbornou literaturou. Tou v tomto případě mohly být knihy průvodců (Pausaniás, Strabón a další autoři periplů a periegésí), díla historická a další s kratšími, nebo spíše konkrétními zmínkami. Nejpraktičtější pomůckou však byly itineráře. Ty sloužily místo mapy, neboť udávaly přesnou trasu cesty s jednotlivými zastávkami a vzdálenosti mezi nimi. Zajímavým itinerářem, je Horatiova báseň Cesta do Brundisia (*Iter Brundisium*), která s jistou dávkou

humoru líčí nejen zastávky k přenocování, ale též příběhy, které skupina zažila, a informace pro budoucí cestovatele po téže trase (např. kde je špatná voda, chutný chléb, dobře, či naopak skrovně vybavený hostinec apod.).

Čtvrtá kapitola se věnuje římské silniční síti. Přináší přehled nejvýznamnějších cest, informuje též o jejich historii a způsobu jejich budování. Díky důmyslné technologii, kdy Římané dbali na odvod vody, aby se podmáčením silnice nebortily, s využitím několika vrstev z různých materiálů (dřevěné uhlí, písek, štěrk, kamenné kvádry), můžeme pozůstatky Římských cest vidět i dnes. Podobně je tomu i s řadou mostů, či tunelů, které v dnešních dnech lákají turisty, stejně jako v období raného principátu lákaly tehdejší turisty staré stavební památky. Při nedávné návštěvě města Rimini jsem tak měla příležitost projít se po Tiberiově mostu, který jako relikv silnice Via Flaminia donedávna sloužil i pro přejezd automobilů.

Práce se věnuje též cestování po moři. O tom, že Řekové byli zdatní a zkušení mořeplavci, se můžeme přesvědčit již v homérských eposech. Římané za nimi příliš nezaostávali. Lodní doprava byla levnější a rychlejší než po souši, proto jí dávali přednost hlavně obchodníci. Byli dokonce ochotni podstoupit riziko ztroskotání, protože jejich vysoký výtěžek by případně vynahradil škody. Zvláště v období, které je v centru zájmu této práce, neboť odstranění pirátů ze Středozemního moře přineslo mořeplavcům více bezpečí. Kromě obchodníků využívali lodní dopravu též úředníci, převážně legáti, ale též individuální cestovatelé. O tom, že v dobách antiky existoval turismus, není pochyb. Dokládají to nejen nápisy na samotných památkách, ale též četné zmínky v literatuře. Zájem turistů byl především o umělecké památky na území Řecka, ale lákala je též exotika, proto vyhledávaným cílem býval též Egypt. Do Řecka a dále na východ odplouvala řada obchodních lodí, jichž mohli cestující využít. Stejně tak mezi Itálií a Alexandrií existovala pravidelná linka, neboť se odtud dováželo obilí do Říma.

Na cestách však číhalo nebezpečí ve formě přepadení. Zmínila jsem již piráty, kteří po Pompeiově zásahu (r. 67 př. n. l.) ze Středozemního moře prakticky vymizeli. Svoji zkušenost s nimi měl i Ceasar, neboť jako mladík padl do jejich zajetí. Na souši hrozilo nebezpečí ze strany lupičů. Zmínky o lidech, kteří zmizeli na cestě i s určitým finančním

obnosem, v literatuře (např. Plinius Mladší), stejně jako doklady na náhrobcích svědčí o tom, že lupiči byli obávaným nebezpečím. Často se vyskytuje i varování před přepadením ještě před samotnou cestou. Pokud totiž cestující uviděl ve snu před plánovanou cestou křepelku, vlka či sovu, hrozilo mu podle výkladu Artemidóra přepadení.

Zbývá ještě jedna otázka: Kdo cestoval? Z výkladu je patrné, že cestovatele lze najít ve všech vrstvách obyvatel – od chudých, jenž se vydávali na návštěvu svých příbuzných, viděli naději svého uzdravení v souvislosti s návštěvou Asklépiovy svatyně, nebo jen zatoužili uvidět nějakou uměleckou památku. Nejčastěji ovšem cestovali lidé s dobrým finančním zázemím, tedy vysocí úředníci, obchodníci (u nichž většinou cesty souvisely s výkonem povolání), vojenští velitelé či samotní císaři.

Práce shrnuje mnoho poznatků získaných z pramenů i sekundární literatury, převážně v anglickém jazyce. Jak již bylo zmíněno, česká monografie o cestování zatím neexistuje. Tento text by se mohl stát podnětem pro badatelské úsilí v této oblasti, neboť pramenná základna je velice bohatá.

10. SEZNAM POUŽITÝCH PRAMENŮ A LITERATURY

Prameny:

- Apuleius, Zlatý osel, přel. Václav Bahník, Praha 1974.
- Artemidóros, Snář, přel. Radislav Hošek, Praha 1974.
- Gaius Iulius Caesar, Válečné paměti, přel. Ivan Bureš, Praha 1972.
- Marcus Tullius Cicero, Listy přátelům I, přel. Václav Marek, Praha 2001.
- Iuvenalis, Satiry, přel. Zdeněk K. Vysoký, Praha 1972.
- Livius, Dějiny II – III, přel. Pavel Kucharský, Praha 1972.
- Livius, Dějiny VII, přel. Marie Husová a Pavel Kucharský, Praha 1979.
- Lúkiános, O bozích a lidech, přel. Václav Bahník, Praha 1981.
- Pausániás, Cesta po Řecku I, přel. Helena Businská, Praha 1973.
- Pausániás, Cesta po Řecku II, přel. Helena Businská, Praha 1974.
- Petronius, Satirikon, přel. Karel Hrdina, Radislav Hošek a Ferdinand Stiebitz, Praha 1971.
- Plinius Mladší, Dopisy, přel. Ladislav Vidman, Praha 1988.
- Plinius Starší, Kapitoly o přírodě, přel. František Němeček, Praha 1974.
- Plútarchos, Životopisy slavných Řeků a Římanů II, přel. Antonín Hartmann, Rudolf Mertlík, Václav Bahník, Ferdinand Stiebitz, Praha 1967.
- Portréty světovládců I, přel. Jan Burian a Bohumila Mouchová, Praha 1982.
- Lucius Annaeus Seneca, Výbor z listů Luciliovi, přel. Bohumil Ryba, Praha 1987².
- Suetonius, Životopisy dvanácti císařů, přel. Bohumil Ryba, Praha 1974.
- Tacitus, Z dějin císařského Říma, přel. Antonín Minařík, Antonín Hartmann a Václav Bahník, Praha 1976.
- Publius Vergilius Maro, Aeneis, přel. Otmar Vaňorný, Praha 1970.

Vitruvius, Deset knih o architektuře, přel. Alois Otoupalík, Praha 1979.

Sekundární literatura:

Adams, Colin. and Laurence, Ray, Travel and Geography in the Roman Empire, London 2001.

Borecký, Bořivoj, Dostálová, Růžena a kol., Slovník řeckých spisovatelů, Praha 2006.

Adnan Busuladžić, Horseshoes held in the Antiquity collection of the National Museum of Bosnia-Herzegovina, in: Opuscula Archaeologica Papers of the Department of Archaeology 29, 2005, s. 247-274.

Canfora, Luciano, Dějiny řecké literatury, přel. kolektiv autorů pod vedením Dagmar Bartoňkové, Praha 2001.

Casson, Lionel, Travel in the Ancient World, Baltimore 1994.

Conte, Gian Biagio, Dějiny římské literatury, přel. kolektiv autorů pod vedením Dagmar Bartoňkové, Praha 2003.

Jaromír Kincl, Valentin Urfus, Michal Skřejpek, Římské právo, Praha 1995.

MacLennan, Keith, Horace: A Poet for a New Age, Cambridge 2010.

Shaw, Brent D., Bandits in the Roman Empire, in: Past & Present, no. 105 (Nov., 1984), pp. 3-52.

Internetové zdroje:

Galénos, De simplicium medicamentorum temperamentis ac facultatibus:

<http://archive.org/stream/ioannisbrauides00bravgoog#page/n5/mode/2up> (cit. 1.5.2012)

Itineraria Romana I, Otto Cuntz (ed.), Stuttgart 1990.

http://books.google.cz/books?id=S7noTOkuV0QC&pg=PA1&hl=cs&source=gbs_toc_r&ad=4#v=onepage&q&f=false (cit. 1.5.2012)

Plinius Starší, Naturalis historia (Pliny the Elder: the Natural History):

http://penelope.uchicago.edu/Thayer/E/Roman/Texts/Pliny_the_Elder/home.html (cit. 1.5.2012)

Strabo, The Geography:

<http://penelope.uchicago.edu/Thayer/E/Roman/Texts/Strabo/home.html> (cit. 1.5.2012)

Varro, De re rustica:

http://penelope.uchicago.edu/Thayer/E/Roman/Texts/Varro/de_Re_Rustica/home.html (cit. 1.5.2012)

Evangelium podle Lukáše:

<http://www.bibleserver.com/text/CEP/Luk%C3%A1%C5%A110> (cit. 1.5.2012)

John Frederick Matthews, The Journey of Theophanes: Travel, Business, and Daily Life in the Roman East, Yale, 2006.

<http://books.google.cz/books?id=mVUZhSwSLgC&printsec=frontcover&dq=theophanes&hl=cs&sa=X&ei=cKKXT-e7GcmgOrqr4N0G&ved=0CDgQ6AEwAQ#v=onepage&q=theophanes&f=false> (cit. 1.5.2012)

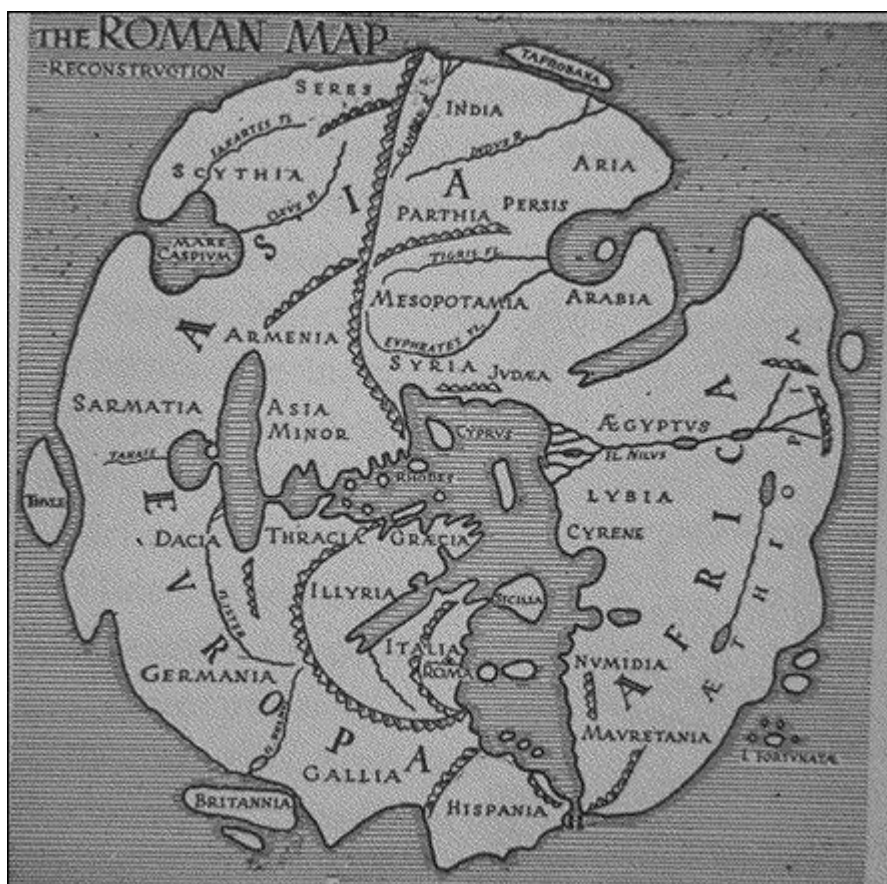
J. J. Tierney, The Map of Agrippa. in: Proceedings of the Royal Irish Academy. Section C: Archaeology, Celtic Studies, History, Linguistics, Literature. Vol. 63, (1962 - 1964), pp. 151-166.

<http://www.jstor.org/discover/10.2307/25505114?uid=3737856&uid=2129&uid=2&uid=70&uid=4&sid=56108171973> (cit. 1.5.2012)

Vladislav Knoll: Periplús, jeho charakteristika a vztah k jiným žánrům.

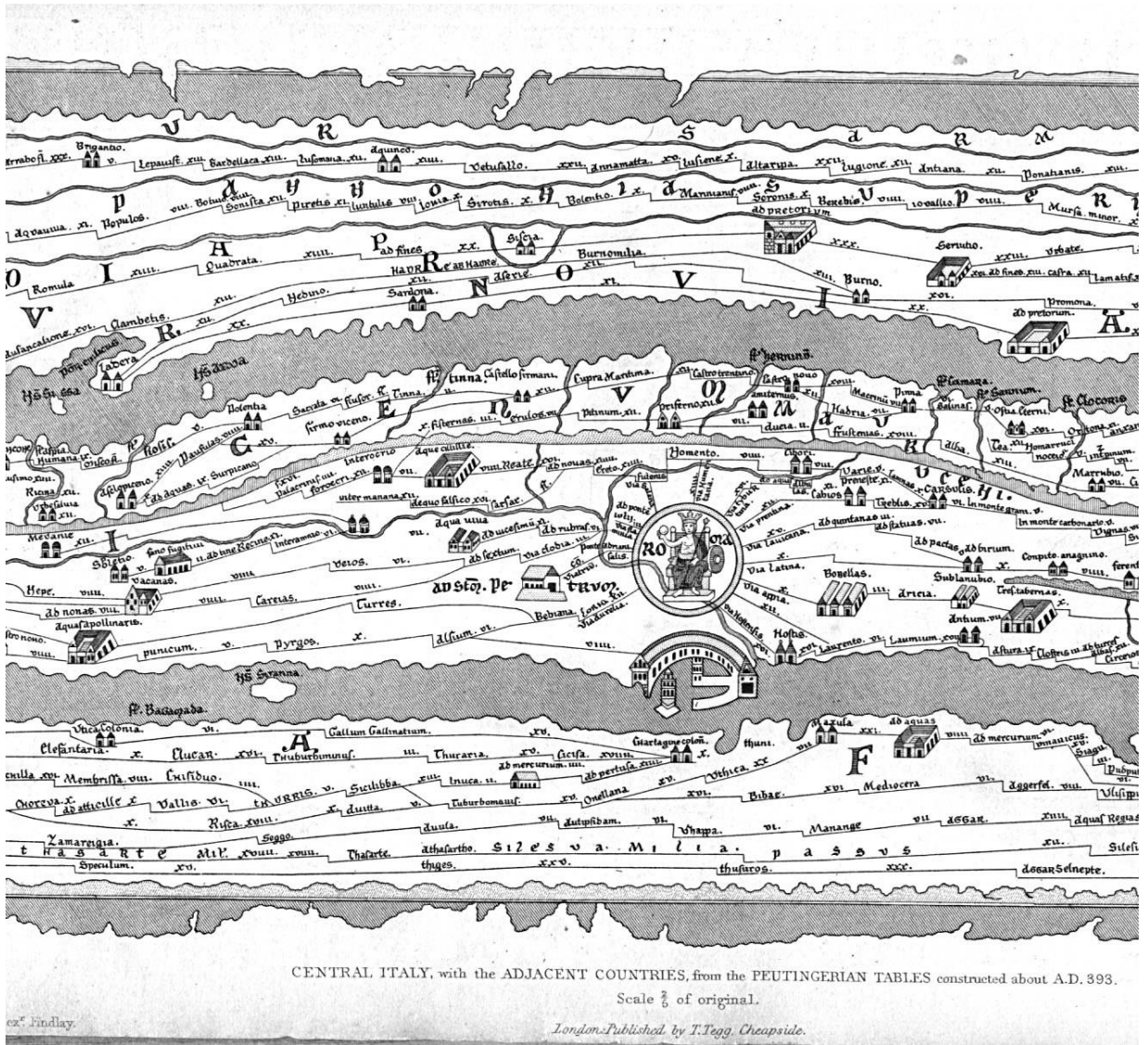
<http://valamir.imess.net/peripl.htm>

11. PŘÍLOHY



Rekonstrukce Agrippovy mapy světa.

Zdroj: <http://www.armenica.org/history/maps/henry-davis.com118.jpg>



Tabula Peutingeriana, okolí Říma.

Zdroj: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/f/f0/Peutingerian_tables_a.d.393-1-.jpg?uselang=de



Via Appia. Zdroj: Wikipedie



Plán hispánských cest podle Itinerarium Antonini. Zdroj: http://en.wikipedia.org/wiki/File:Hispania_roads.svg, autor: Redtony, 2. 9. 2007, CC 3.0.



Náhrobní deska z Moesie, Corpus Inscriptionum Latinarum, III, 8242.