

UNIVERZITA JANA AMOSE KOMENSKÉHO PRAHA

**MAGISTERSKÉ KOMBINOVANÉ
STUDIUM**

2012 – 2013

DIPLOMOVÁ PRÁCE

Zuzana Schiller

Poštovní impérium Thurn Taxisů

Praha 2013

Vedoucí diplomové práce: Mgr. Jan Rapin, MBA

JAN AMOS KOMENSKY UNIVERSITY PRAGUE

**MASTER COMBINED (PART TIME)
STUDIES
2012 - 2013**

DIPLOMA THESIS

Zuzana Schiller

Thurn Taxis Postal Empire

Prague 2013

The Diploma Thesis Supervisor: Mgr. Jan Rapin, MBA

Prohlášení

Prohlašuji, že předložená diplomová práce je mým původním autorským dílem, které jsem vypracovala samostatně. Veškerou literaturu a další zdroje, z nichž jsem při zpracování čerpala, v práci řádně cituji a jsou uvedeny v seznamu použitých zdrojů.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v univerzitní knihovně.

V Praze dne

Jméno autorky

Poděkování

Chtěla bych poděkovat Mgr. Janu Rapinovi, MBA za jeho skvělé koučování během získávání rozsáhlých zdrojů a materiálu potřebného pro nezbytnou přípravu a studium před započítím prací na této diplomové práci. Dále za řadu přínosných připomínek při vzniku samotného dokumentu.

Také bych chtěla poděkovat Mgr. Janě Kratochvílové, Ph.D. za její odborné připomínky a korekturu celé práce.

Anotace

Diplomová práce se zabývá historickou analýzou vývoje poštovníctví na území Svaté říše římské a Čech v souvislostech historických, společensko-politických i kulturních. Dále se zabývá vlivem rozvoje poštovníctví na vývoj a šíření periodického tisku a přínosem rodu Thurn Taxisů v tomto procesu, spočívajícím v založení fungující poštovní sítě na evropském území.

Klíčové pojmy

diplomové práce, dynastie Paar, dynastie Thurn Taxis, knihtisk, neue zeitung, novověk, poslovské služby, poštovníctví, Svatá říše římská, šestnácté století

Annotation

This diploma thesis deals with a historical analysis of the development of postal services in the Holy Roman Empire and Bohemia in terms of its historical, socio-political and cultural contexts. Furthermore this diploma thesis deals with influence of the expansion of postal services on the development and propagation of periodical printed media as well as the contribution of the Thurn Taxis dynasty to this process by setting up a functional postal service network in Europe.

Key words

diploma thesis, the Paar dynasty, the Thurn Taxis dynasty, book printing, neue zeitung, New Age, courier services, postal services, the Holy Roman Empire, the 16th century

OBSAH

ÚVOD	8
1 EVROPA RANÉHO NOVOVĚKU V SOUVISLOSTECH HISTORICKÝCH A POLITICKÝCH.....	10
1.1 Hospodářství na počátku novověku	10
1.2 Hospodářství v 16. a 17. století.....	13
1.3 Cestování v 16. a 17. století.....	15
1.4 Život šlechty	17
1.5 Humanismus, vzdělání a knihtisk	20
1.6 Život ve městě a na vesnici.....	21
2 EKONOMICKÝ ROZVOJ V ŠESTNÁCTÉM STOLETÍ VE VZTAHU KE VZNIKU PERIODICKÉHO TISKU	23
2.1 Nejnovější zprávy – <i>neue zeitung</i>	24
3 VZNIK A ROZVOJ POSLOVSKÝCH SLUŽEB A POČÁTKY PODNIKÁNÍ THURN TAXISŮ	28
3. 1 Taxiská říšská pošta během třicetileté války a polní pošta	37
3. 2 Taxisové ve službách poštovníctví v Čechách	40
3. 3 Poštovní úřad v Čechách.....	45
3. 4 Paarové a jejich spory s Taxisi	50
3. 5 Černé kabinety	53
3. 6 Konec epochy Thurn Taxisů.....	56
4 EVROPSKÉ POŠTOVNÍ IMPÉRIUM A ŠÍŘENÍ TISKOVIN JAKO NOVÉHO MÉDIA	62
4.1 Jiné pošty a spěšní kurýři.....	65
4.2 Židovská pošta	67
4.3 Osobní doprava	74
ZÁVĚR	78
SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ	80

ÚVOD

Tématem této diplomové práce je obdivuhodná aktivita a podnikatelský duch rodu Thurn Taxisů, kteří se i přes velké obtíže v počátcích raného novověku prosadili v nově vznikající oblasti poštovníctví, ve které pak dominovali celých čtyři sta let.

Cílem práce je popis historického vývoje poštovníctví na území Svaté říše římské od jeho počátků v druhé polovině patnáctého století až po rok 1867, kdy poštovní impérium Thurn Taxisů skončilo. Jde o přiblížení tohoto období se všemi útrapami i zajímavostmi.

Z marketingového pohledu dnešní doby se dá říci, že Thurn Taxisové plně využili mezery na trhu, co se týče doručování dopisů, různých zásilek a dopravy osob. Svým podnikáním se zapsali do povědomí lidí a zanechali velmi dobře prošlapanou cestičku poštovním službám tak, jak je známe dnes.

Uvedená problematika je autorkou zpracována do čtyř hlavních kapitol s následným rozvedením v navazujících podkapitolách. V první kapitole čtenář najde nastínění Evropy raného novověku a jejího vyvíjejícího se hospodářství díky zámořským objevům, dovozu drahých kovů a dosud neznámých zemědělských produktů dovážených do Evropy. Dozví se také, jak se v šestnáctém a sedmnáctém století cestovalo, jak ovlivnil život lidí nástup humanismu, vzdělání a vynález knihtisku. Zajímavostí je také nahlédnutí do života nejen šlechty, ale i obyčejných lidí, žijících ve městech a na vesnici.

Druhá kapitola je věnována vynálezu samotného knihtisku a aktivitám, spojeným s tímto převratným objevem. Díky knihtisku se začaly tisknout noviny a informace se tak začaly šířit nezvykle velkou rychlostí. V německy mluvících zemích vznikl pro nové tiskařské výrobky výraz „*neue zeitung*“.

Ve třetí kapitole jsou podrobně zpracovány zásadní body historie rodu Thurn Taxisů, důvody a okolnosti vedoucí předky tohoto rodu k založení poslovských služeb. Rostoucí hospodářský vývoj Evropy, mezinárodní obchod a důležité výměny informací, nezbytné pro tento rozvoj, měly zásadní vliv na vznik poslovských služeb. Čtenář se také dozví, jak ovlivnila třicetiletá válka podnikání rodu Thurn Taxisů a jak se s jejími následky Taxisové vypořádali. Podrobněji se také dozví, co vedlo a jaké byly důvody pro založení prvního poštovního úřadu v Čechách a historii *prvního poštovského domu*

v Praze. Čtenář se dále seznámí s nepříliš známým lombardským rodem Paarů, který se však velice významně zapsal do dějin poštovníctví, podobně jako tomu bylo u rodu Thurn Taxisů. Paarové vedli s rodem Thurn Taxisů letité spory týkající se říšské pošty. Velkou zajímavostí v historii pošty byly tzv. „černé kabinety“, což je pro širokou veřejnost zcela neznámý pojem. Vědí o nich snad jen zasvěcení, kteří se zajímají o historii pošty a poštovníctví mnohem hlouběji. V závěru této kapitoly jsou uvedeny okolnosti vedoucí k ukončení výnosného podnikání italského rodu Thurn Taxisů.

Čtvrtá a poslední kapitola se věnuje šíření tiskovin jako nového média. Díky knihtisku a stále rozvíjejícím se poštovním a poslovským službám se tištěné noviny šířily po celé Evropě velmi rychle. Svou zásluhu na tom měly i jiné pošty - řeznické a pekařské, ale také spěšní kurýři. Obchodníci, kteří denně cestovali za svými zákazníky či pro materiál na výrobu svého zboží, připojili do svých pochůzek také rozvoz pošty. Díky nim byli lidé pravidelně zásobováni čerstvými zprávami. Čtenář se dále seznámí s okolnostmi vzniku velmi úspěšné poštovní sběrný pro Židovské město na druhém břehu Vltavy, jehož občané v té době tvořili velice významnou část pražského obyvatelstva. Tato sběrna vznikla v Praze v polovině osmnáctého století a byla druhou v pořadí po Malostranské poště. Nedílnou součástí poštovních a poselských služeb byla osobní doprava, kterou renesanční společnost již považovala za naprostou samozřejmost.

Pro kontext práce je nutné upřesnit terminologii pro období raného novověku. Autorka ve své práci používá zjednodušené názvosloví a geografické pojmy vžité jak v české odborné, tak i v odborně publicistické literatuře, konkrétně termín Německo. Je si ovšem vědoma, že soudobý název byl Svatá říše římská národa německého. Tento název měl ovšem své drobné modifikace v různých obdobích. Pro zjednodušení autorka zvolila a používá termín Německo.

1 EVROPA RANÉHO NOVOVĚKU V SOUVISLOSTECH HISTORICKÝCH A POLITICKÝCH

Novověk, jak již sám název napovídá, je doba něčeho nového. Zkostnatělý středověk se přehoupl do raného novověku. Zámořské objevy a hlavně přelomový objev knihtisku Johanesse Guttenberga z poloviny patnáctého století daly nové době velké podněty pro nové činnosti a začátky.

Mohlo by se zdát, že v době nových možností a nového způsobu života šlo všechno jednoduše. Avšak právě proto, že to byl začátek něčeho nového, nevyzkoušeného, byla cesta k prosazení čehokoliv nového poměrně strmá.

O tom, že prosadit své zájmy není jednoduché, se mohla přesvědčit i italská rodina Tasso z okolí Bergama, později známá jako Thurn Taxis. Vzhledem ke svým poslovským službám pro papeže a benátskou republiku ve čtrnáctém století, se Thurn Taxisové rozhodli ve své činnosti pokračovat i ve století patnáctém a to nejen v Itálii, ale také za jejími hranicemi a to téměř po celé Evropě. Na historii rodiny Thurn Taxisů a jejímu vyhlášenému spojení poslovských služeb s rodem Habsburků, je nutné nahlížet v kontextu historicko-politických souvislostí v tehdejší Evropě.

1.1 Hospodářství na počátku novověku

Mezi základní rysy vrcholného středověku a počátku novověku patří poměrně rychlý rozvoj hospodářství, zemědělství a řemeslné výroby. Tento rozvoj významně zahýbal feudální ekonomikou. Větší města se postupně stávala důležitějšími díky obchodním vztahům, které posilovaly politický a kulturní vliv těchto měst. Nejlépe na tom byla přístavní města jako Benátky či Janov, která využívala výhodnou polohu a usilovala o získání výsadních pozic v obchodování s Orientem. Severní Itálie patřila vedle měst ve Flandrech a hanzovních měst v tehdeším Německu k nejbohatším částem Evropy. Také zámožní měšťané Florencie se snažili využít svých silných cechů ke zvýšení svého ekonomického vlivu. Postupem času se z původních řemesel oddělovala nová odvětví, vznikaly manufaktury a zvyšoval se také počet pracovních sil. Ve

Florencii získal v první polovině patnáctého století rozhodující moc rod Medici. Své jmění získali podnikáním, obchodováním a také lichvou.

V patnáctém století získal výsadní postavení v severní a střední Evropě velmi silný hospodářský subjekt, kterým byl spolek dvou set měst, tzv. hanza. Ta se soustředila na ovládnutí obchodních tras, zajišťování privilegií a usnadnění jednání a působení v cizině. Hanza také ovlivňovala chod politiky. Od konce patnáctého století moc hanzy postupně upadala a v sedmnáctém století zanikla zcela.¹

V období renesance a humanismu pokrok nefiguroval jen v oblasti umění, humanitních a přírodních vědách, ale výrazný rozvoj zaznamenala také oblast techniky. Kvalitnější technické a navigační vybavení lodí, stejně jako samotná stavba lodí spolu s dokonalejšími mapami, vedly ke stále odvážnějším objevitelským cestám Evropanů na začátku patnáctého století.

Na začátku všech zámořských objevů stáli Portugalci. Zaměřili se na získání drahých kovů a narušení arabského monopolu na obchod s kořením. Kontakty s Afrikou přinesly do té doby pro Evropu neznámý obchod s otroky. Princ Jindřich zvaný Mořeplavec (1394 – 1460) založil v Lagosu Koloniální obchodní společnost. Zisky z obchodu s otroky mu přinášely největší část příjmů z jeho zahraničního obchodování. Na západě Pyrenejského poloostrova vybudoval otrokářskou kolonii a založil plantáže cukrové třtiny, které se brzy staly důležitým vývozním artiklem.²

V polovině devadesátých let patnáctého století vyrazil janovský námořník Kryštof Kolumbus se svou španělskou posádkou na objevnou cestu do zámoří pod záštitou španělské královny Isabely Kastilské. V domnění, že jsou poblíž západní Indie, hledali drahé kovy a koření. Dorazili však k dnešním Bahamským ostrovům nedaleko pobřeží Ameriky. Postupně objevili pobřeží Kuby a Haiti, kde místo koření našli bavlnu a neznámé rostliny. Zajali některé domorodce a s tímto nákladem se vrátili do Španělska. Královna tuto Kolumbovu cestu ocenila a zahrnuje její počty. Z ekonomického hlediska však nebyla ani tato ani další Kolumbova cesta nijak zvlášť úspěšná.

Po roce 1519, kdy Hernán Cortés vyplul z Kuby dobýt Mexiko, už nebylo pochyb o trvalé přítomnosti Evropanů na západě. Po svém úspěšném dobytí Mexika

¹ STELLNER, F. a kolektiv.: *Hospodářské dějiny (16. – 20. století)*. 1.vyd. Praha: Vysoká škola ekonomická, nakladatelství Oeconomia, 2006. s. 11, ISBN 978-80-245-1141-2.

² Tamtéž, s. 12

píše Hernán Cortés, Portugalec ve službách Španělů, Karlovi V. o bohatství Montezumova hlavního stanu Tenochtitlanu: „*Samo město je stejně velké jako Sevilla nebo Córdoba..., kde den co den kupuje a prodává víc než šest tisíc lidí... Montezuma by mohl mít napodobeniny všech věcí... ze zlata, stříbra, drahých kamenů či peří tak dokonale zhotovené, že není na světě zlatníka ani stříbrníka, který by to svedl lépe... Domnívám se, že ani sám sultán nebo jiní východní velmožové nebyli odklopeni takovou nádherou a okázalým přepychem.*“³

Velké zámořské objevy významně ovlivnily nejen evropský obchod, výrobu a peněžnictví, ale také kulturní a politický vývoj starého kontinentu. Do obchodování se zapojila řada zemí a rozrostly se obchodní styky mezi vzdálenými oblastmi. Do Evropy se dovážely hlavně drahé kovy. Vedle toho bylo žádané koření, čaj, káva, kakao, třtinový cukr, jižní ovoce a také neznámý tabák, juta či bavlna. Pro zemědělství byl zásadní dovoz brambor, kukuřice, rajčat, fazolí, kaučukovníku či krůt. Na oplátku si Amerika od Evropy převzala obilniny, koně a skot.⁴

Dovozem drahých kovů se v Evropě podařilo odstranit jejich nedostatek trvající po celé třinácté až patnácté století. Po objevení Ameriky se odtud dovážely drahé kovy s nižšími výrobními náklady. To mělo za následek nárůst cen zboží v Evropě až do třicátých let sedmnáctého století a tzv. „cenovou revoluci“. Ražba velkého množství mincí vedla v Evropě ke znehodnocení hlavně stříbrných mincí. Důsledkem cenové revoluce bylo zvýšení cen, přičemž mzdy zůstaly stejné. Nejvíce na to doplatili námezdní dělníci a šlechta odkázaná na peněžní rentu. Evropa měla větší spotřebu drahých kovů, než byl jejich dovoz. Například Španělsko kvůli velkým válečným výdajům a nedostatečné finanční základně muselo dokonce několikrát vyhlásit bankrot.

Základny dálkového obchodu se přesunuly ze Středomoří k pobřeží Atlantiku. V Seville, Lisabonu a hlavně v Antverpách se setkávali kupci z celé Evropy, Asie a Ameriky. Byla zde velká koncentrace jak zahraničního, tak domácího zboží. Středomořský obchod upadal a výsostné místo na výsluní trhu získala obchodní centra u Atlantiku. Někdejší velká ekonomická převaha Evropy v oblasti severní Itálie a hanzovních měst, se přesunula na území Nizozemí (hlavně dnešní Belgie

³ MACKENNEY, R.: *EVROPA šestnáctého STOLETÍ*. 1. vyd. Praha: Vyšehrad, spol. s r.o., 2001. s. 67. ISBN 80-7021-469-4.

⁴ STELLNER, F. a kolektiv.: *Hospodářské dějiny (16. – 20. století)*. 1. vyd. Praha: Vysoká škola ekonomická, nakladatelství Oeconomia, 2006. s. 15, ISBN 978-80-245-1141-2.

a Nizozemska) a později také do Anglie. Španělsko nedokázalo využít dobře umístěného ekonomického centra ve svůj prospěch a veškeré nabyté bohatství utratilo ve velmi nákladných válkách.

1.2 Hospodářství v 16. – 17. století

Chod dějin se v šestnáctém století hnal kupředu nezadržitelným způsobem. Ovlivňoval jej nástup renesance a humanismu, katolická církev se potýkala s krizí, vznikají protireformační hnutí jako luteránství a kalvinismus. Snad největším činitelem, který bezprostředně ovlivnil nejen začátek sedmnáctého století, ale také dlouho dobu poté, byla třicetiletá válka. V té době proběhly velké ekonomické změny. Forma hospodaření se změnila z pozdně středověkého – feudálního na raně novověké – kapitalistické hospodaření.

Prvním územím, kde se projeví raně kapitalistické hospodářské vztahy, byla oblast Nizozemí. Byl to jeden z nejekonomičtějších regionů Evropy díky své výhodné zeměpisné poloze na křižovatce obchodních cest, tradiční textilní výrobě a i nedávno vzniklého dálkovému obchodu díky zámořským objevům. Nizozemci se také věnovali mořeplavbě a kontinentálnímu obchodu. Rychle ovládli obchod v severní Evropě na úkor hanzy, ale také zdatně obchodovali se Španěli, Portugalci a Italy. „*Již na přelomu 16. s 17. století začali budovat rozsáhlé zámořské impérium (zpočátku hlavně na úkor Portugalců), jehož části přetrvaly v různé podobě až do druhé poloviny 20. století.*“⁵

Severonizozemská města se stala nejdůležitějšími středisky kontinentálního obchodu. Zpracování drahokamů, obchod s drahými kovy a bankovníctví se soustředilo v Amsterdamu. Zde se vyvinula zvláštní technika burzovního obchodování s cennými papíry a velmi dobře propracovaný zprostředkovatelský obchod.

Anglie prošla na konci patnáctého a v šestnáctém století velmi podobným hospodářským vývojem jako Nizozemí, což ji odlišovalo od zbytku Evropy. Anglie měla velice výhodnou zeměpisnou polohu a dokázala toho využít. S Nizozemím ji spojovaly také specifické politické a náboženské poměry. Tudorovská dynastie, hlavně

⁵ STELLNER, F. a kolektiv.: *Hospodářské dějiny (16. – 20. století)*. 1.vyd. Praha: Vysoká škola ekonomická, nakladatelství Oeconomia, 2006. s. 17, ISBN 978-80-245-1141-2.

Jindřich VII. (1457 – 1509) a Jindřich VIII. (1491 – 1547), nastolila velké reformy týkající se státu a církve. Vznikla nová protestantská „Anglikánská církev“ a nové politické osobnosti, což ovlivnilo dění v ekonomice. Anglie v té době velice prosperovala v zemědělství. Velmi výnosným se ukázal být chov ovcí a následný export vlny na kontinent. Majitelé půdy podporovaní Korunou rozšiřovali výměru své půdy a vyháněli z ní rolníky, kteří na ni měli dědičné právo. Ti se pak uplatňovali ve městech v manufakturách nebo ve službách.

V Anglii šestnáctého století se začala prudce rozvíjet řemeslná výroba a obchod spolu s prodejem do zámoří. Anglická obchodní třída získávala na významu a pronikla i do zastoupení v parlamentu, který si nárokoval podíl na politické moci za vlády tudorovců.

*„V první polovině 17. století vyvrcholil střet mezi Korunou a „parlamentními třídami“, revoltou části „politického národa“ proti králi.“*⁶ Příčinou byly náboženské, politické, ale také ekonomické důvody. Hlavní příčinou byl odpor vůči královské fiskální politice a proti udělování monopolů, což vedlo ke stagnaci obchodu a hospodářství. Výsledek toho střetu měla za následek zásadní proměnu charakteru státu. Anglie, nazývajíc se od roku 1707 Velkou Británií, se změnila v parlamentní monarchii. Vládnoucí moc se přesunula z Koruny na parlament, kde se stále více prosazovali obchodníci, podnikatelé a finančníci.

K vyvrcholení vzestupu Anglie došlo na přelomu sedmnáctého a osmnáctého století. Ostrovní stát se zapojil do válek proti Francii Ludvíka XVI. (1638 – 1715). Vznikla Anglická banka (Bank of England), tzv. „holandské (tj. kapitalistické) finance“, a Londýnská burza (London Exchange). Kolonizací Irska a častějším pronikáním do zámoří vznikla whigovská (obchodní) oligarchie a vytvořili se základy pro Britské impérium.⁷

Pokud bychom navštívili šestnácté století z naší současnosti, mohlo by se nám zdát, že se v tehdejší „moderní“ době tempo ekonomického a sociálního života moc nezrychlilo. Pro většinu lidí ve většině zemí zůstaly základní rysy hmotného života a sociální struktury stále stejné. Udivila by nás skutečnost, že se nic hromadně

⁶ STELLNER, F. a kolektiv.: *Hospodářské dějiny (16. – 20. století)*. 1.vyd. Praha: Vysoká škola ekonomická, nakladatelství Oeconomia, 2006. s. 18, ISBN 978-80-245-1141-2.

⁷ Tamtéž, s. 19

nevyrábělo. Ve městě i na venkově byla hlavní starostí sklizeň obilí. Sedláky však sužovala přítomnost vojáků a vysoké daně, které museli platit.

A cena chleba? Skoro jistě lze říci, že ani v tak vzkvétajícím městě jako byly Benátky, nebylo v krizových letech 1575 či 1591 tolik pracovních dní v roce, aby si zednický tovaryš mohl koupit dost chleba pro čtyřčlennou rodinu. V Lyonu ceny prudce vzrostly po roce 1560, stoupaly v sedmdesátých letech a držely se na stejné výši v letech 1585 až 1600. Vedle obilí pak byly další suroviny důležité pro společnost, a to dřevo, vlna a těžba kovů.⁸

Tento nejistý svět by nám připadal až neskutečný tím, jak pomalu se přesouvalo zboží a informace z místa na místo. Trvalo nejméně čtyři týdny, než do Benátek dorazil dopis z Lisabonu a stejně tak z Damašku. List odeslaný z Kastilie do Peru potřeboval na cestu v každém případě přibližně osm týdnů.⁹

Život sám o sobě byl velice krátký a vratký v každé své etapě. Přežití po narození bylo nejisté – zhruba 200 dětí z tisíce zemřelo před dovršením prvního roku života, polovina populace se nedožila ani dvaceti let. Jen u šlechty, obchodníků a bohatých řemeslníků bylo obvyklé, že děti chodily do školy.

1.3 Cestování v 16. a 17. století

Lidé cestovali od nepaměti. Táhlo je poznání něčeho nového, neprobádaného, touha po dobrodružství. Cestovatelé vytvářeli cestopisy s cílem podat svědectví o svých poznatcích z cest. Výjimku tvořili hlavně později v sedmnáctém století čeští misionáři, především řádoví kněží.

V šestnáctém století v českých zemích začaly být prestižní tzv. kavalírské cesty. Byly velmi oblíbené zvláště ve šlechtických kruzích. Pro mladého šlechtice či měšťana to byla forma nejen poznávání cizích zemí, ale hlavně šlo o navazování společenských styků, návštěvu zahraničních panovnických dvorů či zapsání se na univerzitu. Patřilo to

⁸ MACKENNEY, R.: *EVROPA šestnáctého STOLETÍ*. 1. vyd. Praha: Vyšehrad, spol. s r.o., 2001. s. 46. ISBN 80-7021-469-4.

⁹ Tamtéž, s. 47

k základní výchově mladého muže, který měl po návratu domů převzít otcovo hospodářství či pokračovat ve státních službách a jít tak ve stopách svého otce.¹⁰

V této době nabylo cestování jinou dimenzi. Stalo vlastně životním stylem renesančního člověka. Svět se změnil jak po stránce ekonomické, tak hospodářské. Nejvýznamnější evropská města byla propojena velmi dobře fungující poštovní sítí Thurn Taxisů a lidé hojně využívali jejich dostavníků k přepravě z místa na místo. Poštovní spoje byly také často využívány vydavateli psaných a později i tištěných letákových novin, které byly doplňovány cestopisy nebo zprávami o událostech v zahraničí. V hlavních evropských městech byly založeny diplomatické služby a svět se jakoby zmenšil a lidé se na cesty vydávali stále více. V centru pozornosti byla vedle populární Itálie také Francie, Nizozemí, dále v řadě stál Londýn, Madrid a další místa.¹¹

Třicetiletá válka zanechala české země v troskách a lidé bojovali s epidemiemi. Ač by se mohlo zdát, že se cestování v této době nebude dařit, opak byl pravdou. „*Celé 17. století cestovali nejen čeští protestanti, ale také katolíci. Pouze důvody jejich cest bývaly různé.*“¹² Ve druhé polovině sedmnáctého století se do různých koutů světa vydali již výše zmínění misionáři z českých zemí.

Jan Amos Komenský (1592 – 1670) nepsal cestopisnou literaturu, ale jako teoretik má své čestné místo v dějinách cestování či *peregrinování*, jak se tehdy říkalo. „Učitel národů“ celý život hodně cestoval a jeho cestovní zážitky se promítly do jeho díla. Už ve 30. letech sedmnáctého století v díle *Navrzení krátké o obnovení škol v království českém* navrhuje požadavek, aby mladí lidé (myslel jen muže) ve čtvrtém šestiletí života dokončili přípravu na život. Nabádal tak vzdělance, aby nejen studovali na vysokých školách, ale současně se podívali na dva nebo tři roky do světa. Ve *Velké didaktice* radí téměř to samé, s rozdílem, „...že mladí lidé nemají být do ciziny posílání příliš a nepřipraveni.“¹³

Ke konci sedmnáctého století pomalu, ale jistě začíná mizet čeština z cestopisné literatury. Záznamy o cestách najdeme převážně v latině a posléze i v němčině. Čeština

¹⁰ BOROVIČKA, M.: *CESTOVATELSTVÍ*. 1. vyd. Praha, Litomyšl: Paseka, 2010. s. 138. ISBN 978-80-7432-033-0.

¹¹ Tamtéž, s. 139

¹² Tamtéž, s. 161

¹³ Tamtéž, s. 175

se do cestopisů vrací opět až ve století devatenáctém. Neznamená to však, že by lidé přestali cestovat.¹⁴

1.4 Život šlechty

Šlechta šestnáctého století velmi poukazovala na hloubku své urozenosti. Její pýchou byly rodové pověsti, erbovní světlice, portrétní galerie či heraldická výzdoba a rodové tradice. Šlechta si své nadřazené společenské postavení chránila zřizováním zvláštních korporací - stavů. Své výlučné místo ve společnosti si šlechta musela udržovat nejen ctnostným chováním a okázalým životním stylem spojeným s držetím jistého majetku, ale také v politickém životě.

„Podíl šlechty na složení obyvatelstva v evropských zemích postupně klesal. Před koncem 15. století tvořily urozené osoby v Čechách zhruba 2% úhrnu obyvatel. Okolo roku 1600 se podíleli šlechtici podle hrubých odhadů na skladbě obyvatelstva asi 1%. Tehdy žilo v Čechách něco přes 14 000 šlechtických osob – včetně žen a dětí.“¹⁵ Tato čísla odpovídala zastoupení šlechty v západoevropských zemích, kde urozené osoby tvořily v šestnáctém a sedmnáctém století přibližně 1-1,5% obyvatelstva.

K vážnému sporu mezi šlechtou a k jejímu vnitřnímu rozdělení na vyšší (panský) a nižší (rytířský) stav přinesly mocenské a náboženské spory v pohusitské době. Bylo potřeba vymezit míru urozenosti závaznými nástroji zemského práva. *„Odpovídajícím erbem se mohli pyšnit šlechtici, kteří prokázali urozenost rodu do čtvrtého kolena prarodičů (syn – otec – děd – praděd).“¹⁶* Nižším šlechticem se mohl stát muž, jemuž byl panovníkem udělen erb, a rytíři ho na zasedání zemského sněmu přijali do svého stavu. Bylo nutné zapsat svobodný pozemkový majetek do desek zemských, což mohlo být realizováno pouze se souhlasem nižších šlechticů shromážděných v zemském soudu. Sociální proměny nižší šlechty a úpadek jejich tradic zaznamenal rožmberský kronikář Václav Březan v únoru 1611: *„Jetřich Malovec,*

¹⁴ BOROVIČKA, M.: *CESTOVATELSTVÍ*. 1. vyd. Praha, Litomyšl: Paseka, 2010. s. 200. ISBN 978-80-7432-033-0.

¹⁵ KNOZ, T., DVOŘÁK, J.: *Šlechta v proměnách věků*. 1. vyd. Brno: Matice moravská pro Výzkumné středisko pro dějiny střední Evropy: prameny, země, kultura, 2011. s. 97. ISBN 978-80-86488-71-4.

¹⁶ Tamtéž, s. 98

*Bejšovci i ještě jiní stavu rytířského byli u Jeho Milosti pána, žádavše o tři kusy střelby na Hlubokú. To jsou správní rytíři čeští! Pevnosti jmají beze vší municí.*¹⁷

Do rytířského stavu bylo v letech 1541 až 1620 přijato 215 erbovních pánů.¹⁸ Důležitou rolí pro sociální vzestup nebyla jen určitá hloubka urozenosti, ale také mocenský vliv, velikost bohatství a okázalost životního stylu. Pokud nemohli někteří rytíři prokázat svou hloubku urozenosti, neváhali použít mocenský nátlak na krále a panský stav. Někteří pánové jako Vchynští ze Vchynic, nechali dokonce zhotovit v devadesátých letech šestnáctého století falešné listiny, které je měly příbuzensky spojovat s panským rodem Tetaurů z Tetova.¹⁹ Jiní neurození pánové se snažili prorazit např. u dvora Rudolfa II. jako vrchní komorní služebníci. Byla to nejrychlejší, ale zároveň velice nebezpečná cesta k tomu, aby člověk stanul výše na společenském žebříčku. Jak rychlá byla cesta nahoru, stejně rychlá mohla být i dolů. Vrchní komorní služebníci nahrazovali svoji neurozenost hromaděním majetku obrovské ceny a také vlivem svého úřadu a úplatky.

Hierarchie ve městě byla jasně dána. Například chudý šlechtic nebyl automaticky přiřazován ke spodní vrstvě jen proto, že byl chudý. Stejně tak se neměnil stav bohatého řemeslníka či kupce, kterému se dařilo, na příslušníka „horní vrstvy“. Pro představu v Bamberku a Würzburgu v roce 1652 bylo kupříkladu platné toto uspořádání:

1. Učení radní, profesoři, komorní radové a lékaři.
2. Dvorští úředníci, kancelářští a komorní úředníci, jiné graduované osoby, starosta, městští radní a asesoři.
3. Zámožní měšťané, nepracující vlastníma rukama, ale žijící ze svých statků.
4. Ostatní řemeslníci, měšťané, obchodníci a obyvatelé města.²⁰

Na druhou stranu, když se dcera z rytířské rodiny vdala za měšťana, ztrácela svůj šlechtický stav.

¹⁷ KNOZ, T., DVORÁK, J.: *Šlechta v proměnách věků*. 1. vyd. Brno: Matice moravská pro Výzkumné středisko pro dějiny střední Evropy: prameny, země, kultura, 2011. s. 99. ISBN 978-80-86488-71-4.

¹⁸ Tamtéž, s. 101

¹⁹ Tamtéž, s. 102

²⁰ VAN DÜLMEN, R.: *Kultura a každodenní život v raném novověku (16. - 18. století)* Díl 2: Vesnice a město. 1. vyd. Praha: Argo. s. 77. ISBN 80-7203-812-5.

Říšská města, která si sama organizovala svůj život, a kde jen zřídka žila šlechta a úředníci, měla svou společenskou hierarchii zcela jinou. Jako příklad můžeme použít město Norimberk, kde ji v roce 1618 vydala rada města:

1. Příslušníci starých rodů.
2. Obchodníci.
3. Obchodníci s menšími živnostmi
4. Řemeslníci
5. Prostí kramáři a řemeslníci
6. Tovaryši a čeled.²¹

Základem bohatství urozených osob bylo hlavně dědičné vlastnictví půdy. V polovině šestnáctého století byl podle berních přiznání rozdíl v držbě pozemkového majetku mezi pány a rytíři téměř zanedbatelný. O padesát let později byla již majetková převaha vyšších šlechticů poměrně výrazná. Tehdy vlastnili v Království českém přes 60% půdy. V sedmnáctém století již vyšší šlechta vykazovala více než 80% veškerého majetku urozených osob v Čechách.²²

Obecně se dá o šlechtě v Evropě říct, že páni drželi pevně ve svých rukách právo i moc soudní. Politickou moc však ve svých rukou držel dvůr.

Šlechta ale dokázala protestovat proti tomu, když král neplnil své povinnosti. Dokladem toho je Nizozemí, kde šlechta odmítla věrnost a poslušnost Filipovi II., protože neplnil svou část feudální smlouvy a nebyl dobrým pánem. V roce 1574 šlechta protestovala proti daním deklamováním zákonů o korunovaci vytvořených jejich předky. Ty uváděly, že v případě neplnění svých povinností nemůže být dále panovník na svém postu a poddaní jsou tak zproštěni své přísahy a povinností, dokud panovník nezačne opět vládnout tak, jak má. V zákonech byl také ustanoven panovníkův souhlas s tím, že mu bude odepřena služba v případě špatné vlády.

Filip II. se o neposlušnosti šlechty mohl přesvědčit i ve svém španělském království mimo Kastilii. Důkazem je neochotná přísaha věrnosti tradičně připisovaná aragonské šlechtě: „*My, kdož jsme stejně dobří jako ty, přísaháme tobě, který nejsi o nic*

²¹ VAN DÜLMEN, R.: *Kultura a každodenní život v raném novověku (16. - 18. století)* Díl 2: Vesnice a město. 1.vyd. Praha: Argo. s. 78. ISBN 80-7203-812-5.

²² KNOZ, T., DVOŘÁK, J.: *Šlechta v proměnách věků*. 1. vyd. Brno: Matice moravská pro Výzkumné středisko pro dějiny střední Evropy: prameny, země, kultura, 2011. s. 105. ISBN 978-80-86488-71-4.

*lepší nežli my, že tě uznáme za svého krále a svrchovaného pána, pokud budeš dbát všech našich svobod a zákonů; pokud ne, neuznáme tě.*²³

1.5 Humanismus, vzdělání a knihtisk

Výchova mladých zcela nepochybně patřila k největším prioritám humanistů. Byli to vlastně svým způsobem učitelé. V patnáctém a šestnáctém století došlo k neobyčejnému rozvoji vzdělávacích institucí, byly založeny nové univerzity. Ve Svaté říši římské bylo roku 1400 pouhých pět univerzit, avšak v roce 1520 jich již bylo plně funkčních osmnáct a v druhé polovině století přibýly ještě další. Mezi lety 1475 a 1520 bylo založeno osmnáct nových univerzit v Kastilii.²⁴

„Svržení starého kulturního monopolu církve“, tvrdí profesor Stone, vyvolalo v Anglii „revoluci ve vzdělávání.“²⁵ Cambridge měla v šedesátých letech šestnáctého století 1200 studentů, o půl století později již více než 3000. Města na kontinentě považovala vzdělání za prostředek, jak mezi mládež vnést Boží slovo.

Nové vzdělávací iniciativy doprovázel a podporoval knihtisk. Kolem roku 1500 se tiskařské lisy objevily ve dvou stovkách měst. Rychle se šířící dostupnost knihtisku byla rozhodující pro šíření reformních idejí. Martin Luther, tělem i duší katolík, později reformátor, který postupným studiem Bible čím dál více docházel k přesvědčení, že ve vedení současné církve není něco v pořádku. Specificky se začal zabývat otázkou odpuštění, kdy prohlašoval, že: „*Jistotu spásy si člověk nekoupí u Tetzela.*“²⁶ Své kritické názory vůči katolické církvi sepsal do devadesáti pěti tezí. Díky knihtisku se jeho myšlenky rozšířily, k překvapení Luthera samotného, po celém Německu během dvou týdnů. Velmi rychle se rozprodala i první edice Lutherova německého Nového zákona – 3000 výtisků. Stačil na to měsíc po jeho vydání v září 1522.

Šestnácté století bylo obecně dobou cenové inflace, přesto však reálné ceny knih prudce klesaly. Cena Bible ve Štrasburku činila v roce 1480 dva měsíční výdělků

²³ MACKENNEY, R.: *EVROPA šestnáctého STOLETÍ*. 1. vyd. Praha: Vyšehrad, spol. s r.o., 2001. s. 59. ISBN 80-7021-469-4.

²⁴ Tamtéž, s. 146

²⁵ Tamtéž, s. 146

²⁶ Tamtéž, s. 155. Znamý německý kazatel, dominikánský mnich a prodejce odpuštění v první polovině šestnáctého století – pozn. aut.

obyčejného řemeslníka. Ten, čtyřicet let na to za Bibli zaplatil cenou za dva králíky. Někteří lidé se cítili ohroženi. Jistý anglický kněz z doby panování Jindřicha VIII. dokonce prohlásil: „*Bud' vyvrátíme z kořenů tiskařství, anebo tiskařství vykoření nás.*“²⁷ Humanismus tak díky knihtisku otevřel laikům nové obzory. V Německu se staly důležitým nástrojem šíření reformace mezi polo-negramotným a negramotným obyvatelstvem dřevoryty namířené proti mnichům a papežům.

1.6 Život ve městě a na vesnici

„*Město a obec nic jiného není, nežli nějaká společnost a shromáždění lidí, kteříž se jistými právy a pořádky řídí a spravují, jsouce dostateční k ochranění statečkův a svých.*“²⁸ Toto je obecný a přitom velice výstižný a nadčasový popis městské pospolitosti z roku 1579 kancléřem Starého Města pražského Pavla Kristiána Koldína z Koldína ve sbírce práv.

Vesnice a město se v šestnáctém století od sebe někdy navenek moc nelišila. Velmi rozšířeným typem byl typ „zemědělského města“. Vnitřní struktura však napovídala něco jiného. Město bylo na rozdíl od vesnice tvořeno určitým uskupením domů, kde žilo společně ve stísněných podmínkách mnoho osob a vykonávalo různé činnosti. Ty jim přinášely specifické sociální problémy. Město bylo hlavním centrem obchodu i řemesla nejen pro měšťany, ale také pro venkovské obyvatele. Měšťan si svůj život a své životní tempo mohl určovat více než sedlák. Jeho stavovské uvědomění jej výrazně vymezovalo jak vůči venkovskému obyvatelstvu, tak vůči šlechtě. Na druhou stranu však sedlák, kterému se dobře dařilo, mohl být bohatší než městský řemeslnický mistr. Ten však měl jistou výhodu působením vlivu rozmanitějšího městského života, nabízejícího nové životní šance, jež sedlák neměl šanci poznat.

Selský způsob života na venkově byl určován tvrdou manuální prací. Od té nebyl nikdo osvobozen, pracovali muži, ženy, starci i děti. Všichni byli vydáni na milost a nemilost matce přírodě. Pokud neměli zásoby, neúroda z nich v okamžiku udělala

²⁷ MACKENNEY, R.: *EVROPA šestnáctého STOLETÍ*. 1. vyd. Praha: Vyšehrad, spol. s r.o., 2001. s. 147. ISBN 80-7021-469-4.

²⁸ ČECHURA, J.: *České země v letech 1526-1583. PRVNÍ HABSBURKOVÉ NA ČESKÉM TRŮNĚ I*. 1. vyd. Praha: Libri, 2008. s. 233. ISBN 978-80-7277-385-5.

chudáky. Sedláka také vázaly tradice a silné pouto k otcovské půdě. Ten byl díky tomu tvrdohlavý a někdy až krutý ke svému okolí. Sedlák jen málokdy cestoval. Vše, co potřeboval vědět, se týkalo jeho statku, který živil jeho i jeho rodinu. Morální dědictví otců jako byly mravy a staré zvyky byly nad všechny reformy a změny.

V raném novověku žila téměř čtvrtina obyvatelstva ve městech. Tricetiletá válka přinesla velké změny a pokles měst se podařilo vyrovnat až v průběhu osmnáctého století. „*Na území říše původně existovalo přibližně 3 500–5 000 měst. Mezi velkoměsta s více než 10 000 obyvateli se počítalo 60-70 z nich, zatímco 400-450 patřilo mezi středně velká města s 4 000-10 000 obyvateli... Kolem roku 1500 byl největším městem Kolín nad Rýnem se 30 000-40 000 obyvateli, následovaly Norimberk, Gdaňsk, Lübeck, Praha, Hamburk, Štrasburk, Ulm, Braunschweig, Rostock, Vratislav, Brémy, Erfurt, Královec a Stralsund.*“²⁹ Kolem roku 1800 se tento stav změnil. V Londýně v té době žil již jeden milion obyvatel a v Paříži půl milionu, německá města za nimi značně zaostávala. Vídeň, Berlín a Hamburk měly pouze něco přes 100 000 obyvatel.

Majetek stejně jako na venkově rozděloval lidi na bohaté a chudé i ve městech. Čím větší bylo město, tím větší byly sociální rozdíly. Skupina lidí, která v roce 1608 zdaňovala majetek 1 000 zlatých, čítala pouhých 9,2% obyvatelstva. Střední vrstva s 27,9% obyvatelstva zdaňovala majetek ve výši 100 až 1000 zlatých. Největší zastoupení majetku do 100 zlatých měla spodní vrstva s 62,9%. Z toho bylo 23,7% obyvatelstva označováno za nemajetné. Nejsilnější skupinou byla spodní označovaná jako chudí a nemajetní. V říšských městech byla situace velice podobná. Horní vrstvu tvořilo 8%, vrstva střední čítala 38% a největší podíl 54% měla vrstva spodní.³⁰

²⁹ VAN DÜLMEN, R.: *Kultura a každodenní život v raném novověku (16. - 18. století)* Díl 2: Vesnice a město. 1.vyd. Praha: Argo. s. 61-62. ISBN 80-7203-812-5.

³⁰ Tamtéž, s. 76

2 EKONOMICKÝ ROZVOJ V ŠESTNÁCTÉM STOLETÍ VE VZTAHU KE VZNIKU PERIODICKÉHO TISKU

V šestnáctém století, jak již bylo zmíněno v první kapitole, docházelo k velkým změnám. Život, chápání lidí a jejich náhled na svět začala ovlivňovat renesance a příchod humanismu. Středověké ekonomické chápání doznalo výrazné změny a postupu k novověké formě hospodaření. Také církve si pošla svou krizí. Co se však nezměnilo, bylo chápání panovníků jak využít nový příliv drahých kovů ze západu do Evropy.

Panovníci mezi sebou odjakživa válčili o upevnění moci a získání většího území do svého držení. Málokdy si ovšem uvědomovali, z čeho se budou jejich válečná tažení platit. Panovníci šestnáctého století válčili více a urputněji a s krutějšími zbraněmi, než ve století patnáctém. Válečné břemeno se tak stalo opravdovou přítěží pro tehdejší společnost. Nejen válka samotná, ale i její přípravy si žádaly mnohem větší lidské i materiální zdroje. Panovníci se tak uchylovali ke krajním řešením.

Vůdce španělské monarchie Karel V., který bojoval s Turky a s luterány, se snažil naplnit státní pokladnu půjčkami, které chtěl splácet daněmi, což bylo velmi optimistické a nereálné. K pokrytí válečné politiky si vypůjčil kolem 30 milionů dukátů, což spolu s úroky činilo 37 milionů. Touto půjčkou zatížil své království Kastilii velkým břemenem závazků. Karlův nástupce syn Filip II., potřeboval pro své vojáky v Nizozemí v průměru asi 5,5 milionů florinů ročně. Částečně bylo na tuto částku vybráno z prodeje dluhopisů neboli *juros*, což se ukázalo být nedostačující. V sedmdesátých letech činily válečné výdaje 75% Filipových příjmů. V letech 1575 a 1596 došlo k velkým bankrotům, a když Filip II. zemřel, dluh jeho monarchie činil 85 milionů dukátů.³¹

Ve Francii kromě tolik oblíbených dluhopisů měli jeden velice výnosný příjem peněz do státní pokladny. Snad nikde jinde na světě se v šestnáctém století tolik neobchodovalo s prodejem úřadů a titulů těm, kteří byli ochotni platit, jako právě ve Francii. Tzv. *nobilitace* byla k mání výměnou za tučnou platbu do státní pokladny, „*aby*

³¹ MACKENNEY, R.: *EVROPA šestnáctého STOLETÍ*. 1. vyd. Praha: Vyšehrad, spol. s r.o., 2001. s. 97. ISBN 80-7021-469-4.

*podpořila, zabezpečila a zajistila velké, nákladné a neodkladné státní záležitosti, které musíme podstupovat nebo vést,*³² pravilo jedno nařízení z roku 1522.

I Maxmilián I. Habsburský, syn císaře Fridricha III., muž, který žil a vládl na přelomu patnáctého a šestnáctého století, se zapsal do dějin kromě velké řady aktivit také nespočtem vojenských tažení, na které neměl dost peněz, a tak i Maxmilián musel sáhnout k tradičnímu prostředku získávání financí, tedy k zástavě komorního majetku a různých příjmů ve svých dědičných územích. Na rozdíl od jiných panovníků v jejich zemích dokázal pro Svatou říši římskou prosadit v říšských orgánech reformy, které měly zajišťovat potřebný zdroj peněz. Začal budovat centralizovaný stát. „*Významným mezníkem ve vytváření hospodářské základny panovnické moci v Rakousku se stalo Maxmiliánovo nařízení z roku 1498, jímž byly vytvořeny nové centrální orgány: dvorská rada, dvorská komora, dvorská kancelář.*“³³

Všechny finance přicházející do země většinou padly právě na vojenská tažení a politiku. Panovník je však obvykle stačil utratit dříve, než se k němu dostaly. Kde však byly peníze, které by mohly pomoci například rozvoji tisku řemeslníkům čtvrtého stavovského řádu, aby mohli vykonávat svoji práci a být tak ku prospěchu jiným? Vrchnost si snad ani nepřála podporovat tento nový vynález, nepotřebovala mít své poddané vzdělané. Vědomosti, šíření zpráv a novinek vedlo k rebelii. Tu by bylo třeba potlačit, což by opět stálo peníze. Vrchnost tedy potřebovala, aby poddaní pracovali, odváděli daně a byli poslušní. To se však postupně s rozvojem knihtisku měnilo.

2.1 Nejnovější zprávy – *neue zeitung*

Vynález knihtisku byl absolutním převratem v toku informací a komunikaci do té doby naprosto nevídaným. Od vytištění první Bible Johannese Guttenberga v roce 1455 do konce patnáctého století vyšlo v Evropě na 30 tisíc knižních titulů s nákladem

³² MACKENNEY, R.: *EVROPA šestnáctého STOLETÍ*. 1. vyd. Praha: Vyšehrad, spol. s r.o., 2001. s. 97. ISBN 80-7021-469-4.

³³ ČECHURA, J.: *České země v letech 1526-1583. PRVNÍ HABSBUROVÉ NA ČESKÉM TRŮNĚ I*. 1. vyd. Praha: Libri, 2008. s. 18. ISBN 978-80-7277-385-5.

téměř 30 milionů výtisků. Nový způsob šíření reprodukováného textu otevřel lidem nový náhled a přístup k myšlenkovému a duchovnímu dění.

Přesto všechno byl rozvoj knihtisku pomalý a ve většině evropských zemí uplynulo více než tři čtvrtiny století, než se objevily první náznaky tiskovin, které mohly být označeny za první projevy žurnalistické činnosti. Další tři čtvrtiny století pak znovu uplynuly, než se prototyp novin začal odlišovat od letáků, pamfletů a bulletinů na přelomu šestnáctého a sedmnáctého století. Za předchůdce novin můžeme považovat právě spíše zmíněné letáky a bulletiny než knihy. V té době vznikající a úspěšně vzkvétající poštovní služby Thurn Taxisů se soustředily na přenášení zpráv tolik důležitých pro mezinárodní obchod a směnu. Soudobé noviny byly ideální k šíření informací. McQuail říká, že: „*První noviny se vyznačovaly periodicitou, komerční podstatou (byly volně v prodeji), mnohostranným využitím (sloužily k informování, zaznamenávání, inzerování, rozptýlení i k šíření klepů) a veřejným čili otevřeným charakterem.*“³⁴

S rozšířením knihtisku však bylo nutné najít odpovídající vytížení pro nové výrobní kapacity, aby se nestalo, že by tiskaři nesli riziko být bez práce v možné nucené přestávce mezi získáním zakázek. Nové podnikání mělo také svoji ekonomickou stránku. Samotnému tisku předcházela velice náročná příprava. Vzhledem k tomu, že tiskaři neměli v zásobě velkou sumu peněz, byli nuceni vázat provozní kapitál, který se vracel jen velice pomalu. Tiskaři si proto hledali vedlejší zakázky, jako byly rutinní a rychlé práce, které jim pokrývaly běžné výdaje. V patnáctém století to byly například nástěnné kalendáře, úřední oznámení, karty či katolickou církví tolik propagované odpustky.

Po roce 1500 se v různých zemích objevily téměř stejné tiskařské výrobky současně. Obvyčejně líčily méně obvyklé a zajímavé události, neštěstí, požáry, popravu... Zprávy se pak začaly nazývat různými názvy například *Novina o...*, *Lettera*, *Epistola* a další. Vzhledem k tomu, že v německých zemích byly velice podobné noviny zastoupeny nejčastěji a také se jich nejvíce dochovalo, označuje se tato skupina prvních tisků jako *neue zeitung*. Přitom termín *Zeitung* jako denní tisk „*znamenalý totéž co*

³⁴ McQUAIL, D., *Úvod do teorie masové komunikace*. 1. vyd. Praha: Portál, 1999. s. 448. ISBN 80-7178-200-9.

poslední nebo aktuální zpráva a v tomto smyslu se v Německu výraz „*Zeitung*“ udržel až do 19. století.“³⁵

Výprava knih se stala vzorem i pro výslednou podobu *newe zeitung*, které měly zajímavou titulní stranu ozdobenou rámečky či vinětami nebo erby. Například v roce 1529 vyšly německé *newe zeitung* pod titulkem: „*Nové zprávy z Turecka, tak jak dobrý přítel, který u toho a při tom byl, na cestě z Vídne do Norimberka napsal, k tomu o třech zajatých Turcích, o čem tázáni a co tito na to odpověděli.*“³⁶

Text zprávy býval uváděn iniciálami. Do *newe zeitung* bývaly také zařazeny i dřevoryty. Počet stránek novin se lišil dle povahy a množství zpráv a pohyboval se v rozmezí 1-20 stran. *Newe zeitung* byly velice oblíbené a odhaduje se, že v průběhu šestnáctého století vyšlo na 20 tisíc titulů těchto novin. Dá se tak předpokládat, že noviny měly poměrně široké publikum.

Newe zeitung nebyly noviny na jedno použití, tedy přečíst a zahodit. Četly se opakovaně a předčítaly se novým negramotným zájemcům o novinky a putovaly z ruky do ruky. Atraktivní a zajímavá témata pro prostý lid jako katastrofické vize, líčení dalekých krajin či událostí byl pravděpodobně jedním z největších důvodů komerčního ohlasu *newe zeitung*. Tyto zapadly do současného trendu zvýšeného zájmu o světské dění. Zdůrazňovala se aktuálnost a jejich novost. Začátek zprávy tak už nebyval jako dřívější vyprávění poutníků „byl jednou...“, ale jmenovala se konkrétní místa a padala slova jako *nová, poslední, strašlivá zpráva o...* Od druhé poloviny šestnáctého století se začaly objevovat první tištěné materiály přímo určené k hromadnému šíření tzv. jednolistové letáky. Mezi oblíbené náměty patřilo například objevení Ameriky Krištofem Kolumbem. *Newe zeitung* pak dosáhly největšího ohlasu obliby ve druhé třetině šestnáctého století, kdy současníky znepokojovaly zprávy o tureckých nájezdech. Pisatelé do *newe zeitung* s oblibou a rádi turecké počínání zveličovali. Věcná přesnost či úplnost informace se tak odsunovala na druhé místo za dramatickosti a barvitosti líčení. To ale bohužel vystihovalo charakter a povahu publika *newe zeitung*. Potvrzoval to i způsob distribuce a prodeje, hlavně na trzích a jarmarcích, před kostely či radnicemi

³⁵ KÖPPLOVÁ, B., KÖPPL, L.: *Dějiny světové žurnalistiky 1 (Celý svět je v novinách)*. 1. vyd. Brno: Novinář, 1989. s. 11. ISBN 80-7077-216-6.

³⁶ KÖPPLOVÁ, B., KÖPPL, L.: *Dějiny světové žurnalistiky 1 (Celý svět je v novinách)*. 1. vyd. Brno: Novinář, 1989. s. 12. ISBN 80-7077-216-6.

nebo díky pocestným kramářům. Čtenářstvem bylo širší a sociálně nediferencované publikum.

I tak je ovšem možné si představit, s ohledem na charakteristiku stávajících vrstev společnosti, že čtenářem *neue zeitung* se v raně novověké společnosti mohl stát také majetnější měšťan nebo člen nižšího kléru, který hledal spíše zábavu než poučení. Pro tiskaře byl tisk *neue zeitung* primárně ekonomickou motivací. Vzdělání či poučení o dění ve světě či seznamování čtenářů se zeměpisnými objevy bylo až na druhém místě a vlastně zcela neúmyslné.

Vedle *neue zeitung* a dalších *novin*, které byly přímým důsledkem rozvoje tisku, existoval i druhý vývojový proud, který se podílel na vzniku periodického tisku. Tento proud byl mnohem staršího ražení a byla to *korespondence* resp. psané zpravodajství a s tím spojená služba královských posílů, což bylo velice nezbytné pro fungování mocenských a politických útvarů v průběhu celého středověku. Byla tak zajišťována informovanost mocenského centra o veškerém dění ve všech částech státního útvaru.

K dobrému fungování dálkového obchodu, mezinárodní směny a bankovníctví bylo třeba shromažďovat a zasílat informace o hospodářských a politických poměrech do vzdálených zemí. Kromě státu a církve tedy používaly *korespondenci* cechy, gildy, městské magistráty či kanceláře nebo i větší firmy. *Korespondence* se psala do formy dopisu a zprávy označované *nova*, *novissima*, *aviso*, *cedulla*, *pagella*, *zeddel* či *beilage*, které byly určené širšímu publiku, se začaly psát na konec dopisu nebo do samostatné přílohy, aby tato mohla kolovat nezávisle na dopisu samotném.³⁷ Z informace se tak stalo dobře placené zboží a psaní *korespondencí* se stalo v polovině šestnáctého století samostatným povoláním a službou.

³⁷ KÖPPOVÁ, B., KÖPPL, L.: *Dějiny světové žurnalistiky 1 (Celý svět je v novinách)*. 1. vyd. Brno: Novinář, 1989. s. 19. ISBN 80-7077-216-6.

3 VZNIK A ROZVOJ POSLOVSKÝCH SLUŽEB A POČÁTKY PODNIKÁNÍ THURN TAXISŮ

Dříve než se seznámíme se samotnými dějinami poštovníctví, připomeneme si etymologii některých poštovních názvů. Slovo „pošta“ je odvozeno z latinského „*posita*“ což znamená *položená*. Vzniklo zkrácením výrazu „*statio posita*“, tedy „*stanice položená*“. O starořímských poštovních stanicích se například říkalo: „*stanice položená tolik a tolik mil apod.*“ Samotný kmen slova „*post*“ byl pak převzat téměř všemi kulturními národy (česky - pošta, německy - Post, francouzsky – poste, anglicky – Post atd).³⁸

Za kolébku vzniku novověké pošty můžeme považovat severní Itálii. Byla to velice vyspělá hospodářská oblast. Díky zámořským objevům a řemeslné výrobě zažívala jednotlivá města již od dvanáctého století velkého rozmachu a zmocňovala se rozsáhlých území. Čilý obchodní ruch a tudíž i nejrozvinutější doprava obchodních zásilek i písemných zpráv, fungoval již od třináctého století mezi tehdejšími hanzovními městy severozápadního Německa. Tato se spojovala se severoitalskými městy, jakými byly Benátky, Milán či Florencie. Regionální obchodní i vojenskou velmocí se stal na severu Itálie Janov. Benátkám, které usilovaly o prvenství, se podařilo ve čtrnáctém století převzít a posléze rozšířit zámořský obchod až do Brugg.

Obr. č. 1: První historické logo Thurn Taxisů



Zdroj: PRVNÍ LOGO THURN TAXISŮ. [online]. [cit. 2013-1-25]. Dostupné z:
<http://phonebookoftheworld.com/thurnandtaxis/logo.htm>

³⁸ KUČERA, O., JUDr.: *Pošta a telegraf ve starověku, středověku a novověku*. Praha: F. ŠIMÁČEK. s. 10

S rozvojem obchodu a pro jeho úspěšné fungování vyvstala potřeba poslovských služeb a organizace poštovníctví. Proto již v roce 1305 založili benátská obchodníci kurýrní společnost s názvem „*Compania dei Corrieri della Illustrissima Signoria*“ (Kurýrní společnost slovutného panství). Více než půl století později vzniklo ve Florencii v roce 1357 doručovatelské sdružení „*Scarsella dei Mercanti Fiorentini*“ (Měšec florentských kupců).³⁹

Podobná sdružení vznikala dle potřeby i v dalších městech. Poslové těchto sdružení byli schopni doručovat zprávy jednou týdně tam a zpět do francouzského Avignonu, tehdejšího sídla papežů. Právě papežové si později zařídili svou vlastní doručovací službu. Neapolské království v roce 1444 vylepšilo posílání zpráv a vytvořilo štafetové předávání zpráv systémem vybudování odpočinkových stanic k výměně koní podél kurýrních tras. Tento systém zdokonalil francouzský král Ludvík XI., který nechal vybudovat v červnu roku 1464 zvláštní stanice na hlavních cestách nazývané „*postes*“. Tyto stanice sloužily především pro přepřahání koní, ale zároveň také pro odpočinek šlechtě. Pro rozvoj a doručování zpráv a poštovníctví měl ovšem větší význam severoitalský region díky Benátkám, které měly jako obchodní velmoc úzké styky s tehdejšími nejdůležitějšími obchodními centry západní Evropy a přístavem zároveň - Bruggami. Poslové museli být v té době rychlí, vytrvalí a spolehliví a jako takoví se velmi osvědčili poslové z okolí italského Bergama. Ti byli zvyklí na těžké podmínky přístupu do Lombardie přes alpské velikány. Znalost těžkého terénu a z toho plynoucí vytrvalost byla esem v rukávu místních poslů, jimž mohl těžko někdo jiný konkurovat. Jejich věhlas se rychle rozšířil a jejich služby byly velmi často využívány i okolními bohatými městy. Právě tento věhlas pomohl proslavit místní rod Tassů, pocházející z vesnice Cornello dei Tasso, vzdálené od Bergama přibližně 25 kilometrů. Jméno získala jak vesnice, tak i rod díky nedalekému skalnímu útvaru připomínajícímu siluetu jezevce („*tasso*“ je italsky jezevec, „*cornello*“ znamená zvířecí roh nebo také převis, útes).⁴⁰ Jako každý správný posel, tak i Tassové museli mít svůj znak a zvolili si do něj právě jezevce, ke kterému později přidali symbol poštovníctví – trubku.

O původu rodu Thurn Taxis je velmi málo dochovaných zpráv. Členové rodu Thurn Taxis, jak je možné odvodit z pojmenování rodu, mají své kořeny v rodě Thurnů,

³⁹ ČTVRTNÍK, P., GALUŠKA, J. a TOŠNEROVÁ, P.: *Poštovníctví v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. 1. vyd. Liberec: KNIHY 555, 2008, s. 18. ISBN 978-80-86660-23-3.

⁴⁰ Tamtéž, s. 18

stejně jako druhá větev Thurn Valsassina. Údajným prapředkem rodů Thurn Taxis a Thurn Valsassina byl Arip rand della Torre, francouzský rytíř z konce 5. století. Jeho potomci prý bojovali v křižáckých válkách. Petr Mašek tvrdí, že: „...nastal rozrod rodu po jistém Paganovi, jehož šest ze sedmi synů se stalo zakladateli pozdějších větví rodu. Skutečné příbuzenství rodin Thurn-Taxis a Thurn-Valsassina je sice pravděpodobné, ale společný původ se poněkud ztrácí v mlhách a nejasných pramenech středověku.“⁴¹

První doloženou zmínku této rodiny, která je však dnes známá jako Thurn Taxis, sahá do druhé poloviny třináctého století, odkdy je znám první příslušník rodu Omodeo Tasso dei Cornello (1251 – 1290). Ten zorganizoval skupinu posílů nazývaných „*bergamaschi*“ pro dopravu zpráv v okolí Bergama, Milána a Brescie. Tady začíná nelehká cesta, ale také světoznámý ohlas rodiny Thurn Taxisů, která zcela zásadně ovlivnila rozšiřování zpráv, letáků i novin a později také periodického tisku po celé Evropě. Celé šestnácté a sedmnácté století je tak ovlivněno právě touto rodinou ve jménu poštovníctví.

Petr Mašek o Omodeovi uvádí: „*Jeho synové rozvětvili rod do dvou linií, z nichž starší žila v Itálii a Německu až do 18. století se jménem hrabě Monte Tasso. Mladší větev se díky Omodeovu prapravnuku Passinovi I. a jeho třem synům rozdělila na tři linie: Pietrovu, Ruggierovu a Giovanniho. (...) Z Pietrových potomků nás jistě zaujme básník Bernardo Tasso (1493-1569), který byl ve službách vévody mantovského. Vedle toho ovšem proslul jako autor lyrických a epických básní a hlavně jako otec Torquata Tassa (1544-1595), jednoho z nejlepších básníků italské renesance. (...) Pietrova linie pak vymřela na prahu 19. století. Potomci Giovanniho dosáhli v 17. století hraběcího titulu, přijali jméno Thurn-Valsassina-Taxis a žijí dodnes. Tato větev nijak nezasáhla do osudu českých zemí. V Čechách a na Moravě se však setkáváme s řadou potomků z linie Ruggierovy.*“⁴²

Potomci Omodea Tassa založili poslovskou společnost „*Compagnia dei Corriere*“. Rodina již ve čtrnáctém století svými poslovskými službami sloužila papeži a benátské republice a v této činnosti pokračovala i ve století patnáctém. Rok 1455 znamenal pro Alessandra Tassa stálé místo ve službách papežské kurie, stejně jako pro jeho potomky. V roce 1474 nastoupil na místo papežského poštmistra Gabriel

⁴¹ MAŠEK, P., *Od věží k troskám*. Sanquis, 2002, roč. 20, s. 66. ISSN 1212-6535.

⁴² Tamtéž, s. 66

z Taxisu.⁴³ Postupným získáváním obchodních kontaktů se poslovská činnost Thurn Taxisů rozrostla i za hranice Itálie. Císař Svaté říše římské Fridrich III. Habsburský (1452 – 1493) pověřil v roce 1457 Ruggera Tassa, svého vrchního lovčího a Alessandrova prasnynovce, aby zřídil jízdní spojení z Innsbrucku do Štýrska a odtud dále do Itálie. Jeho služby byly tak úspěšné, že byl povýšen do rytířského stavu. Tento rok se dá považovat za přelomový pro vznik prvního pravidelného spojení na území Svaté říše římské a tedy počátek říšské pošty.⁴⁴

Obr. č. 2: Část historického erbu rodu Taxisů



Zdroj: ČÁST ERBU TAXISŮ. [online]. [cit. 2013-1-25]. Dostupné z:
<http://phonebookoftheworld.com/thurnandtaxis/logo.htm>

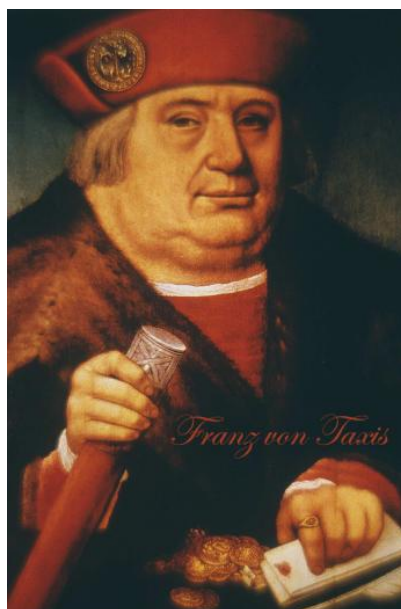
Od této doby se také datuje pevné spojení mezi Habsburky a rodem Tassů, kteří jakožto loajální poddaní svého císaře mu vždy prokazovali neocenitelné služby. Tassové posléze přesunuli své podnikání z Itálie do Německa a začali zde používat poněmčenou formu svého jména – Taxis. Budování poštovní přepravy v říši nazývaní se od roku 1519 Svatá říše římská národa německého, znamenalo zároveň propojení činnosti Taxisů s rodem Habsburků. Na přelomu patnáctého a šestnáctého století, když španělská a rakouská větev Habsburků ovládly velkou část Evropy, přišli Taxisové s nápadem vytvoření stálého a organizovaného spojení habsburských držav ze severu

⁴³ KUČERA, O., JUDr.: *Pošta a telegraf ve starověku, středověku a novověku*. Praha: F. ŠIMÁČEK. s. 46

⁴⁴ ČTVRTNÍK, P., GALUŠKA, J. a TOŠNEROVÁ, P.: *Poštovníctví v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. 1. vyd. Liberec: KNIHY 555, 2008, s. 18. ISBN 978-80-86660-23-3.

Itálie a Neapolska přes rakouské a jihoněmecké země až po Francii (ta nebyla v držení Habsburků) a Španělsko.

Obr. č. 3: Franz von Taxis (1459 – 1517)



Zdroj: FRANZ VON TAXIS. [online]. [cit. 2013-1-25]. Dostupné z:
<http://www.thurnundtaxis.de/en/family/in-regensburg-for-250-years/post.html>

V roce 1489 založil Jeanetto de Tassis (známější již pod německým jménem Johann von Taxis), poštovní službu v Innsbrucku. Tam také sídlil německý král a pozdější císař Svaté říše římské Maxmilián I. (1493 - 1519). Když se v roce 1477 Maxmilián I. oženil s Marií Burgundskou, stal se pánem ohromné říše, k níž náleželo Rakousko, Německo, Španělsko, Nizozemí a větší část Itálie. Pro takové území bylo nutné zařídit poštovní spojení. Nato byl 1. března 1500 Franz Taxis, jak si nechal Tasso říkat, v Gentu jmenován synem Maxmiliána I., Filipem I. „*capitaine et maitre des nos postes*“.⁴⁵ V roce 1504 došlo mezi Filipem I. a Franzem Taxisem k ujednání, dle kterého měl Taxis za úplatu 12.0000 liber zřídit a udržovat poštovní spojení mezi Nizozemím, kde sídlil dvůr Filipa I. a španělským a francouzským dvorem. U francouzského dvora byla sestra Filipa I. Margaret a z politického hlediska bylo nutné s Francií udržovat diplomatické styky.

⁴⁵ KUČERA, O., JUDr.: *Pošta a telegraf ve starověku, středověku a novověku*. Praha: F. ŠIMÁČEK. s. 46

Z výše uvedeného ujednání o poštovním spojení vyplývalo také dodržování časového harmonogramu. Kurýři ve službách Taxisů byli opravdu velmi rychlí. Například z Bruselu do Innsbrucku trvalo doručení pošty 5 ½ dne, z Bruselu do Paříže 44 hodin, do Lyonu 4 dny nebo do Granady 15 dní.⁴⁶

Když se dostal na trůn syn Filipa I. Karel I./V., došlo mezi ním, Franzem Taxisem a jeho synovcem Johannem Baptistou v roce 1516 k nové úmluvě. Šlo o rozšíření a udržování poštovního spojení do Verony, Říma a Neapole. Za tuto službu obdržel Franz Taxis 11.000 dukátů ve zlatě.

Po smrti Franze Taxise byla poštovní správa přenesena na jeho tři synovce. Johann Baptista dostal Nizozemí, Maneo Španělsko a Šimonovi připadla Itálie.⁴⁷

Tento poměrně dokonale Taxisy vybudovaný poštovní systém se později ukázal být nejrychlejším a nejspolehlivějším v celé Evropě. Tak se zrodily poštovní služby téměř v té samé podobě, jak je známe dnes.

V úmluvě z roku 1516 je Taxisům jednoznačně přiznán monopol na poštovní doručování dopisů a balíků. Státní pokladna v té době vykazovala značný finanční deficit a jen díky monopolu se poštovní síť udržela a nezanikla. Z dobových pramenů se dochovalo, že například „...r. 1517 dostali Taxisové plat v únoru splatný až 12. června a v r. 1528 obdrželi poštovní poslové tyrolští na svou pohledávku 2000 zl. dokonce jen poukázku na sukno v Augsburgu.“⁴⁸

Jméno Taxis představovalo kvalitní, bezpečné a rychlé komunikační spojení na celém území říše. Pro Habsburky, kteří ovládali rozsáhlé území svých držav, to byla zcela nepostradatelná služba. Pokud to situace vyžadovala, Taxisové neváhali doručit ty nejtajnější a nejcitlivější zprávy ať už vojenského či diplomatického charakteru osobně a zcela tak naplňovali rodové heslo „*Perpetua – fide*“ (Nepřetržitě – spolehlivě).⁴⁹

⁴⁶ KUČERA, O., JUDr.: *Pošta a telegraf ve starověku, středověku a novověku*. Praha: F. ŠIMÁČEK. s. 46

⁴⁷ Tamtéž, s. 47

⁴⁸ Tamtéž, s. 47

⁴⁹ ČTVRTNÍK, P., GALUŠKA, J. a TOŠNEROVÁ, P.: *Poštovnictví v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. 1. vyd. Liberec: KNIHY 555, 2008, s. 19. ISBN 978-80-86660-23-3.

Obr. č. 4: Erb rodu Thurn Taxisů



Zdroj: ERB THURN TAXISŮ. Official Website of the Almanach de Saxe Gotha
Copyright Held [online]. © 1995-2013 [cit. 2013-1-25]. Dostupné z:
<http://www.almanachdegotha.org/id104.html>

Je nutné dodat, že Francie si vybudovala svou vlastní poštovní síť. Ani do Anglie a Skandinávie poštovní síť Taxisů nepronikla, stala se však vzorem k vybudování vlastní sítě. Své hlavní sídlo měli Taxisové od roku 1516 v Mechelenu u Bruselu. Taxiská dostavníková pošta byla rychlá a spolehlivá a překonávala ji pouze jízdní kurýrní služba Albrechta z Valdštejna. Ovšem i Taxisové své doručovací časy postupně zkracovali díky změně charakteru stávajících stanic. Ty byly původně určeny pro dvorskou šlechtu a o přepravě soukromé korespondence nemohlo být ani řeči. Taxisové tedy vybudovali na trase každých čtyřicet kilometrů dobře organizované záchytné stanice s dostatkem píce pro koně, kde bylo také možno vyměnit čerstvého koně a nového odpočatého jezdce. Taxisové sami využívali svůj nový systém k přepravě soukromých zásilek a dalšího zboží, čímž byly informace ve své tištěné podobě. Postupně v závislosti na množství přepravovaných zásilek Taxisové zřizovali nové tratě a poštovní stanice a dbali tak zároveň na logickou a efektivní provázanost celé poštovní sítě po celé Evropě. Taxisové také zavedli pevný řád, kterým se doručování zpráv striktně řídilo. Jejich dostavníková pošta tak zásobovala adresáty doručovanými zprávami, ale také přinášela informace ve formě tištěných novin, které pravidelně vycházely ve městech, kudy dostavníky projížděly.

Lombardská rodina Tasso se stala dynastií pošt mistrů. Jejich společenský vzestup také posílilo získání šlechtického dědičného titulu s dědičným právem v roce 1512 a na začátku století následujícího v roce 1608 udělení nejprve baronátu a brzy poté v roce 1624 povýšení do stavu říšských hrabat.⁵⁰

Po smrti Franze von Taxise pomohl udržet a posílit výsady rodu Taxisů Johann Baptista. Císařským restriktem z roku 1518 byl potvrzen ve funkci generálního pošt mistra říšské pošty a zároveň obdržel tzv. „inkolát“ (právo obyvatelské) ve Svaté říši římské.⁵¹ „*Po potvrzení v úřadu nejvyššího dvorského pošt mistra začal Johann Baptista, zcela v intencích vlastního podnikání, spolupracovat s nejvýznamnějšími bankovními domy v tehdejší Evropě. Úzké finanční styky udržoval v Německu především s bankéřskými rodinami Fuggerů a Welserů, v Itálii s bankovními domy Sandriů v Římě, Gondiů a Nasiů ve Florencii.*“⁵²

Potvrzením Johanna Baptisty von Taxis do funkce generálního pošt mistra říšské pošty Karel V. podnikl vybudování opravdu důležitého nadnárodního komunikačního systému, který velmi významně podporoval habsburský dvůr. To znamenalo pravidelné spojení nejen na území Svaté říše římské, ale také v Itálii, Španělsku a Nizozemí. Posléze v roce 1530 byla otevřena první poštovní linka do provincií v Nizozemí, umožňující za úplatu doručování soukromých zásilek. V tom samém roce se pak začaly objevovat poštovní úřady po celé Itálii, která byla ve spojení s Bruselem, Augsbuřgem, Innsbruckem a dalšími městy. Nově se k přepravovaným zprávám přidala také přeprava balíků a novin. Johann Baptista otevíral další nová poštovní spojení a v jeho šlépějích pak dále pokračoval dál Franz II. von Taxis.

Po smrti Franze II. von Taxis se vedení říšské pošty ujímá jeho bratr Leonhard von Taxis. V roce 1543 mu napsal císař Karel V. z Bruselu dopis, ve kterém ho zmocňuje k převzetí nejvyšší správy pošt a dal mu tak volnou ruku k personálním změnám. Leonhard von Taxis k tomuto postu dostal všechna práva, pocty, výsady, svobody, výhody a zisky. Složil také přísahu věrnosti k rukám strážce pečeti, kardinála Granvelly. Císař v dopise dále vyzýval své poddané, aby Taxiské poštovní službě pomáhali dle svých možností a nechávali je volně projet městy a pevnostmi. Leonhard

⁵⁰ ČTVRTNÍK, P., GALUŠKA, J. a TOŠNEROVÁ, P.: *Poštovníctví v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. 1. vyd. Liberec: KNIHY 555, 2008, s. 19. ISBN 978-80-86660-23-3.

⁵¹ Tamtéž, s. 19

⁵² ČTVRTNÍK, P., GALUŠKA, J., HÁNL, J., TOŠNEROVÁ, P. a ŠAMONIL, V.: *Dějiny pošty v českých zemích*. 1. vyd. Praha: Česká pošta, 2000, s. 19. ISBN 80-86437-02-7.

von Taxis za své vedení říšské pošty dostával plat velmi nepravidelně, a tak byl odkázán na výnos ze soukromých zásilek.⁵³

Taxisům byl roku 1545 udělen monopol na doručování zásilek do Nizozemí a od roku 1551 pak zavedli pravidelné týdenní spojení mezi svými poštovními stanicemi. Abdikací Karla V. všechna privilegia týkající se poštovního doručování pro Taxisy neskončila. Jen den poté je Karlův nástupce španělský monarcha Filip II. znovu potvrdil. Taxisové tak mohli dále řídit své poštovní služby z Bruselu pro habsburský dvůr i přesto, že spojení s tímto významným vládnoucím rodem nebylo vždy bez problémů. Například v době španělského národního bankrotu v roce 1574 ustaly veškeré platby ze strany Habsburků a v době povstání v Nizozemí byl Johann Baptista von Taxis v Bruselu zatčen vzbouřenci. Taxisové museli pod kontrolou vzbouřenců opustit území a uchýlit se do Lucemburska do vojenského tábora Juana de Austria. Trvalo celé dva roky, než byl Leonhard von Taxis znovu ustanoven hlavním poštmistrem v Bruselu. Císařský nástupce Karla V. císař Ferdinand I. (1556 – 1564) udělil Leonhardovi von Taxis privilegium, že nikdo jiný kromě Taxisů nesmí zřizovat pošty. Přesto však Taxisové zápasili s finančními obtížemi. V roce 1574 se proto kurfiřti a říšští stavové obrátili na císaře Maxmiliána (1564 – 1576) s žádostí, „*aby Taxiské pošty držel při říši.*“⁵⁴ Stavové výslovně ve své žádosti zdůraznili, že jedině císař má výsostné právo zakládat pošty.

Spolupráce jednotlivých členů rozvětveného rodu Taxisů nebyla vždy perfektní, přestože jim šlo o stejné zájmy. Především koncem šestnáctého století se mnozí členové snažili strhnout veškerou moc na sebe. Situace mezi poštmistry byla uklidněna až v roce 1596 za mimořádné pozornosti nejen španělského krále Filipa II., ale i císaře Rudolfa II. Ve zmíněném roce se ujal organizace pošt a byl císařem Rudolfem II. jmenován generálním vrchním poštmistrem říšským Leonhard von Taxis. Zároveň byli císařem vyzváni říšští stavové, aby Taxiskou poštu všude podporovali a zároveň utlumovali činnost menších řeznických či pekařských pošt.

Po smrti Leonharda von Taxis v roce 1612 převzal jeho úřad syn Lamoral, který byl dvorským poštmistrem rakouským v Uhrách. Na jeho hlavu padl nelehký úkol, jakým byla centralizace říšské poštovní správy. K tomuto úkolu jej císař Matyáš značně podpořil povýšením do stavu říšských hrabat. Také mu za jeho zásluhy stejně jako za

⁵³ KUČERA, O., JUDr.: *Pošta a telegraf ve starověku, středověku a novověku*. Praha: F. ŠIMÁČEK. s. 48

⁵⁴ Tamtéž, s. 48

zásluhy předků udělil 27. července 1615 úřad říšského generálního poštmistra do dědičného držení v mužské linii.⁵⁵ Do té doby byl titul vždy obnovován císařskými reskripty. V roce 1621 bylo právo dědičnosti přeneseno i na ženské členy rodiny v případě vymření mužských potomků a členové rodiny byli zároveň osvobozeni od placení poštovních poplatků.⁵⁶

3.1 Taxická říšská pošta během třicetileté války a polní pošta

Ani třicetiletá válka (1618 – 1648) nezabránila Taxisům ve výkonu jejich poslání. Museli se také vypořádat s důsledky, které jim třicetiletá válka do poštovního doručování přinesla. Po jejím vypuknutí „...stáli Taxisové věrně po boku Habsburků a organizovali pravidelná spojení polních pošt mezi hlavním stanem a leženími císařských vojsk.“⁵⁷ Největší problémy té doby se týkaly především neustálých bojů mezi císařskými vojsky a Švédy. V té době byla ekonomická situace v poštovníctví velmi nepříznivá a nebylo neobvyklé, že se musely zrušit jednotlivé spoje nebo i celé linky. Během třicetileté války byla zrušena i pravidelná poštovní linka Vídeň – Praha. Poštmistři tak museli vzít zavděk i dalšími činnostmi pro uživení rodin. Provozovali tak například pohostinství či krčmy. Jedním z největších příjmů byla soukromá přeprava osob na poštovních linkách. Válkou poničená země nedokázala zcela zastavit tok informací, které pošta doručovala. Pošta byla stále považována za spolehlivou a přesnou, což byly její pevné hodnoty a spolu s ekonomickou silou doručovatelství vznikl základ pro vydávání novinových brožurek i jednotlivých letákových zpráv.

Ke konci třicetileté války při jednáních v Osnabrückeru a Münsteru Taxisové doručovali zprávy mezi jednotlivými delegacemi. Po uzavření Vestfálského míru, který třicetiletou válku ukončil, byl na základě oslabení říšské moci oslaben i monopol Taxisů na doručování zpráv, přestože nový patent z roku 1649 opravňoval Lamorala Claudia Taxise ke zřizování nových poštovních stanic na celém území Svaté říše římské. Ta se

⁵⁵ KUČERA, O., JUDr.: *Pošta a telegraf ve starověku, středověku a novověku*. Praha: F. ŠIMÁČEK. s. 49

⁵⁶ ČTVRTNÍK, P., GALUŠKA, J., HÁNL, J., TOŠNEROVÁ, P. a ŠAMONIL, V.: *Dějiny pošty v českých zemích*. 1. vyd. Praha: Česká pošta, 2000, s. 20. ISBN 80-86437-02-7.

⁵⁷ ČTVRTNÍK, P., GALUŠKA, J. a TOŠNEROVÁ, P.: *Poštovníctví v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. 1. vyd. Liberec: KNIHY 555, 2008, s. 19. ISBN 978-80-86660-23-3.

díky třicetileté válce rozpadla na řadu drobných států, knížectví a hrabství a poštovní monopol se nepodařilo obnovit na území Saska, Meklenburgu, Braniborsko-Pruska, stejně jako na území Braunschweigu – Lüneburgu. I další říšská města jako Kolín, Norimberk a Frankfurt odmítaly uznat Taxiský poštovní monopol. Hlavní příčinou sporů Taxisů s těmito městy byla výnosnost pošt. Z dobových záznamů je zřejmé, že na počátku sedmnáctého století Taxiské pošty vydělávaly ročně 100 000 dukátů čistého. Náklady byly v porovnání s výdělkem nepoměrně menší. „*R. 1648 činil náklad pošty v Čechách měsíčně 333 zl. 20 kr.*“⁵⁸ Pošta byla tedy velmi dobrým zdrojem příjmů a výše zmíněná města a zejména braniborští kurfiřti se nechtěli tohoto výdělku vzdát. Spory mezi Taxisy a jednotlivými městy nabyly takových rozměrů, že podmínky pro vyřešení byly dokonce ustanoveny ve Vestfálském míru. Bylo přijato ustanovení, že se stížnosti pošty odkazují na příští říšský sněm. Na žádném z dalších říšských sněmů, však tyto spory vyřešeny nebyly.⁵⁹ Taxisové však měli na své straně trumf nejvyšší a tvrdili, že císařské privilegium je silnější než právo zeměpánů.

V důsledku války přišli Taxisové také o své velmi dobré postavení v Nizozemsku. Tuto državu se podařilo Taxisům získat zpět až díky Anselmu von Thurn und Taxis v roce 1725, který se smluvně zavázal císaři Karlu VI. (1711 – 1740), že za 80 000 zlatých obnoví poštovní spojení v Brabantsku, Lotrinsku a Burgundsku.⁶⁰

V době válečných konfliktů byli provozovatelé poštovního spojení nuceni improvizovat a vytvořit **poštu polní**. Všude, kudy táhlo vojsko a probíhaly boje, byly poštovní stanice ať už částečně nebo zcela zničeny a poštovní koně byli zrekvírováni k vojenským účelům. Když byla v březnu 1621 uzavřena poštovní trať na Plzeň a Tábor, navrhl pražský poštovní mistr Prugger přeložit spojení polního tábora s Vídní z Prahy přes Benešov, Vlašim, Pelhřimov a Jihlavu. Toto polní poštovní spojení trvalo až do roku 1624.⁶¹ Přerušeno bylo i spojení do Vídně na Vratislav přes Olomouc. Odbočka do Krakova z této trasy zanikla zcela. V roce 1642, kdy byla obsazena Olomouc a Šternberk švédskými vojsky a tyto důležité stanice byly vyřazeny z provozu,

⁵⁸ KUČERA, O., JUDr.: *Pošta a telegraf ve starověku, středověku a novověku*. Praha: F. ŠIMÁČEK. s. 61

⁵⁹ Tamtéž, s. 50

⁶⁰ ČTVRTNÍK, P., GALUŠKA, J. a TOŠNEROVÁ, P.: *Poštovníctví v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. 1. vyd. Liberec: KNIHY 555, 2008, s. 20. ISBN 978-80-86660-23-3.

⁶¹ ROUBÍK, F., DR.: K VÝVOJI POŠTOVNICTVÍ V ČECHÁCH V 16. AŽ 18. STOLETÍ. In: PROKEŠ, J., DR. SBORNÍK ARCHIVU MINISTERSTVA VNITRA REPUBLIKY ČESKOSLOVENSKÉ. Praha: MINISTERSTVO VNITRA REPUBLIKY ČESKOSLOVENSKÉ, 1937. s. 187

musel být spoj do Vratislavi odkláněn přes Prahu nebo Brno. Po té, co Švédové opět vpadli do Čech v lednu 1645, došlo k problémům se spojením s Prahou. Všechna tato přerušení pravidelného spojení zajišťovaly polní pošty.⁶²

Habsburskou polní poštu vedl jmenovaný polní poštovní mistr, který podléhal nejvyššímu dvorskému poštovnímu civilnímu poštmistrovi. V té době tento post vykonával Carlo Magno. Měl velkou zásluhu na vzniku polní pošty, kterou zřídil v září 1620. První polní poštovní trať měla 12 stanic a spojovala Dolní Rakousy přes Linec a České Budějovice s císařským táborem v Čechách. Polní pošta byla hodně využívána Albrechtem z Valdštejna k rychlému propojení jeho velké armády. Dle historických záznamů sloužili v posledním roce války u polní pošty čtyři jízdní polní kurýři. Každý z nich dostával měsíčně 30 zlatých a k tomu zdarma stravu a krmivo pro koně a dále neuvedený počet pěších poslů. Civilní poštovní stanice, které byly v provozu, musely polním kurýřům zajistit ubytování a stravu. Posílání soukromých zpráv polní poštou bylo přísně zakázáno. Mimořádné polní poštovní tratě zanikaly poté, co přestaly být potřebné.

Na území rakouské monarchie se ovšem pohybovali také kurýři polní pošty švédské armády, která vznikla při tažení na Vídeň v březnu roku 1645 po dobytí rakouské Kremže na Dunaji. Vzhledem k tomu, že švédští polní kurýři nemohli využívat systém civilních poštovních stanic, byli nuceni překonávat dlouhé úseky bez odpočinku. Postupně si Švédové vybudovali linku vedoucí ze Slezska přes Moravu do Dolních Rakous, kterou zabezpečovaly na moravském úseku vlastní polní poštovní stanice v jimi obsazených městech a to Olomouci, Uničově, Sovinci, Bruntále, Krnově a Mikulově.

Přeprava dopisu ze Švédska do okolí Brna trvala standardní poštou zhruba tři a půl měsíce. Polní švédská pošta ovšem doručovala zprávy mnohem rychleji. Na Moravě působila švédská polní pošta až do roku 1650, což bylo dva roky po podepsání Vestfálského míru podepsaného dne 24. října 1648.⁶³

Všechny válčící strany používaly polní poštu. Šifrovaly a psaly zprávy na nejmenší možný kousek papíru, aby se dal schovat do šatů či do hole. Velmi důležité

⁶² ČTVRTEK, P., GALUŠKA, J. a TOŠNEROVÁ, P.: *Poštovníctví v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. 1. vyd. Liberec: KNIHY 555, 2008, s. 25. ISBN 978-80-86660-23-3.

⁶³ Tamtéž, s. 25 -6

zprávy se opisovaly do několika kopií a kurýři je doručovali různými trasami. Mnohokrát se totiž stalo, že byl kurýr zajat nebo zabit.

Obr. č. 5: Anonym: Posel míru. Detail dobového letáku z roku 1648 o konci třicetileté války a uzavření Vestfálského míru



Zdroj: ČTVRTNÍK, P., GALUŠKA, J. a TOŠNEROVÁ, P.: *Poštovníctví v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. 1. vyd. Liberec: KNIHY 555, 2008, s. 26. ISBN 978-80-86660-23-3.

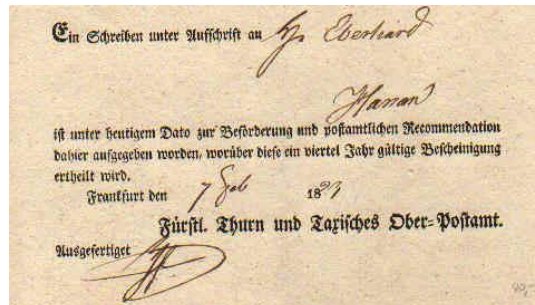
3.2 Taxisové ve službách poštovníctví v Čechách

Po smrti českého a uherského krále Ludvíka Jagellonského v bitvě u Moháče v roce 1526 se začali ucházet o český královský trůn Habsburkové. Arcikníže Ferdinand vyslal do Prahy poselstvo, aby za něj vyjednávalo o jeho nárocích. Jednání se protahovalo a obě strany si potřebovaly vyměňovat zprávy. Rakouští vyjednavací proto arciknížete prosili, aby nechal zřídit mimořádné spěšné poštovní spojení, které by umožnilo rychlejší komunikaci. Tak vzniklo jedno z prvních řádných *ordinary* poštovních spojení mezi Prahou a Vídní na příkaz Ferdinanda I. Habsburského, který byl zvolen českým králem. Poslové taxisové poštovní služby byli, jak už víme, velmi zdatnými jezdci, a tak dokázali panovnické dopisy a úřední korespondenci obou dvorských komor doručit za pouhých 36 hodin. V roce 1527 byla zřízena pravidelná poštovní linka a byl založen první poštovní úřad v Praze na dnešním Malostranském

náměstí, v jehož čele stál nejvyšší dvorský poštovní, coby hlava rakouské poštovní správy. Jeho úkolem bylo zřizování, překládání či rušení poštovních tratí tak, aby co nejlépe vyhovovaly požadavkům panovníka a dvorské administrativy při doručování jejich úřední korespondence. Celá organizační struktura a směr poštovních tratí tak byla zcela podřízena panovníkovi. To byl hlavní důvod, proč byla pošta hrazena ze státních peněz. Chod pošty se řídil poštovními řády a nařízeními vydávanými na doporučení dvorského poštovního rakouským panovníkem nebo zeměpanskými úřady. Za zcela první takové nařízení můžeme pokládat historicky doložený mandát Ferdinanda I. z 20. srpna 1535 o zneužívání spěšné pošty.⁶⁴

V Praze, Brně a dalších jednotlivých zemích tvořily nižší stupeň organizace hlavní zemské poštovní úřady vybudované ve správních střediscích rakouského soustátí. Tyto úřady vedli hlavní poštovní, kteří byli přímo podřízeni nejvyššímu dvorskému poštovnímu a zodpovídali za plnění jeho pokynů a řádné vedení jednotlivých zemských pošt.

Obr. č. 6: Poštovní doklad Thurn Taxisů



Zdroj: POŠTOVNÍ DOKLAD. [online]. [cit. 2013-1-25]. Dostupné z:
<http://phonebookoftheworld.com/thurnandtaxis/logo.htm>

Zvolení Ferdinanda I. Habsburského v roce 1527 za českého krále tedy dalo vzniknout poště a působení Taxisů i v českých zemích. Nejvyšší dvorský poštovní Antonio Taxis jmenoval zcela prvním hlavním zemským poštovním svého bratrance Ambrosia Taxise. Ten vybuřoval v letech 1526 – 1548 fungující organizaci poštovníctví v Čechách. Nové poštovní stanice mezi Vídní a Prahou byly od sebe

⁶⁴ ČTVRTNÍK, P., GALUŠKA, J. a TOŠNEROVÁ, P.: *Poštovníctví v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. 1. vyd. Liberec: KNIHY 555, 2008, s. 22. ISBN 978-80-86660-23-3.

zřízeny nejdále asi 2 poštovní míle (1 poštovní míle = 7,5 km). Stávalo se tak poměrně často, že přeprahací stanice byly zřízeny i ve zcela malých vesnicích, pokud nebyla poblíž větší obec. Náklady na české pošty z roku 1527 byly dle dochovaných účtů 432 zlatých.⁶⁵

Již v roce 1527 žádá Antonio Taxis českou komoru, aby Ambrosiovi de Taxis vydali plat pro poštovní posly na trati z Vídně do Prahy. „*O zřízení tohoto spojení nemáme bližších zpráv. Víme jen, že šlo z Prahy starou Lineckou silnicí přes Tábor do vsi Košic, odkud odbočilo na Jindř. Hradec a Člunek do Moravy.*“⁶⁶

Ambrosio, jinak také Ambrož Taxis, dostával měsíční plat 8 zlatých a vedle toho příplatek 2 zlaté měsíčně za doručování pošty z Prahy do Vratislavi. Tato poštovní linka byla v roce 1531 zřízena z diplomatických důvodů. Dalších 8 zlatých pak Ambrož Taxis dostával, když se král Ferdinand I. vyskytoval v Praze.⁶⁷

Poštmistři byly v té době nazývány různě, např. *postboti, poštové, poštyřové* nebo *postmistři*. V Česku byly poštovní poměry poměrně primitivní. Dokládá to Zikmund Winter ve svém článku „*O cestování v Čechách v 16. století.*“ Když v roce 1526 v Hradci zavřeli *postbota* Freundta a poštovní spojení tak bylo přerušeno, rozčilený král Ferdinand I. napsal do Hradce, aby *postbota* pustili na svobodu, „*dokud on sedí, pošta naše by hyndrována býti mohla.*“⁶⁸

Poštmistři museli v Čechách překonávat mnoho překážek a snášet různá příkoří. V roce 1534 žaluje *poštýř* Matyáš Fastmantel králi: „*že mu Soběslavští nejhorší věci činí, že on jim musí byt draze platit, koně že mu prodali za 6 rýnských zlatých, který brzy potom posel, a jeho zdechlinu že nechtějí ani za dobrou odměnu odstraniti, že má strach, že na konec sám i s poštou z města, kde ani krále nechtějí uznávati, bude vypuzen.*“⁶⁹ Zřizenci pošty neměli v Čechách v šestnáctém století lehkou situaci a byli vesměs neoblíbeni, protože to byli Němci z rakouských zemí, bývalí poštovní poslové a kurýři. Císař tehdy nejraději propůjčoval místa u pošty svým sluhům. Tito lidé měli různá privilegia, která byla trnem v oku domácím obyvatelům. Nemuseli například

⁶⁵ ČTVRTNÍK, P., GALUŠKA, J., HÁNL, J., TOŠNEROVÁ, P. a ŠAMONIL, V.: Dějiny pošty v českých zemích. 1. vyd. Praha: Česká pošta, 2000, s. 23. ISBN 80-86437-02-7.

⁶⁶ ROUBÍK, F., DR.: K VÝVOJI POŠTOVNICTVÍ V ČECHÁCH V 16. AŽ 18. STOLETÍ. In: PROKEŠ, J., DR. SBORNÍK ARCHIVU MINISTERSTVA VNITRA REPUBLIKY ČESKOSLOVENSKÉ. Praha: MINISTERSTVO VNITRA REPUBLIKY ČESKOSLOVENSKÉ, 1937. s. 174

⁶⁷ KUČERA, O., JUDr.: *Pošta a telegraf ve starověku, středověku a novověku*. Praha: F. ŠIMÁČEK. s. 58

⁶⁸ Tamtéž, s. 58

⁶⁹ Tamtéž, s. 58

chodit do roboty a byli také osvobozeni od tíživých vojenských povinností, zejména poskytování svých koňů vojsku a jeho ubytování.⁷⁰

Noví poštovní poslové měli dostávat 8 zlatých měsíčně na každého koně. Stav královské pokladny ale nedovoloval tyto závazky plnit. V roce 1534 si Antonio Taxis stěžuje jak české komoře, tak přímo císaři, že poštovní poslové nedostávají žádné peníze: „...že by poštovní poslové museli z pošt utéci, kdyby jim nebylo včas zaplaceno.“⁷¹ Tato stížnost měla naprosto neočekávané a překvapující řešení. Král 6. listopadu 1535 zrušil sotva nedávno zřízené poštovní spojení z Prahy do Vídně s odůvodněním, že jednání z Čech ke dvoru není tak časté a tedy opravňující českou komoru utrácet tak velké výdaje na poštovní spojení. Spojení mezi dvorem a Prahou po tomto zrušení obstarávali 2 poslové placení českou komorou. Tento způsob dopravy dopisů se ovšem velice brzy ukázal být stejně nákladným jako pravidelné poštovní spojení. Proto již v roce 1544 král po odjezdu z Prahy rozhodl o obnovení někdejšího poštovního spojení z Prahy do Vídně, které však měla až do dalšího králova rozkazu platit česká komora.⁷²

Ve stopách Antonia Taxise šel v letech 1548 – 1559 nejvyšší dvorský poštovník Matyáš Taxis, který dostával měsíční plat 30 rýnských zlatých a vedle toho malý příspěvek na vydržování koní. Ze zprávy „o poštách císařských“ nejvyššího dvorského poštovníka dvorské komoře z roku 1568 se dovídáme, že si zmíněný dvorský poštovník ze svého měsíčního platu výše zmíněných 30 rýnských musel platit dva písaře. Zpráva dále uvádí, že měsíčně dostával na každého z pěti jízdnic komorních poslů 6 zlatých. Na poštu ve Vídni se dvěma koňmi obdržel 20 zlatých a na poštu v Linci se třemi koňmi 24 zlatých. Na trati Vídeň – Innsbruck bylo v té době 39 poštovních koní a jejich celkový náklad byl 3 792 zlatých ročně. Na trati mezi Prahou a Vídní vedoucí přes Jesenici, Nespeky, Votice, Tábor, Samosoly, Člunek, Slavonice a Vratětin⁷³ bylo celkem jedenáct stanic, z nichž každá měla dva koně, Praha tři koně.⁷⁴ Na celé trati z Prahy až do Vídně bylo 25 koní, na které byl celkový roční náklad 2 400 zlatých, v té

⁷⁰ ROUBÍK, F., DR.: K VÝVOJI POŠTOVNICTVÍ V ČECHÁCH V 16. AŽ 18. STOLETÍ. In: PROKEŠ, J., DR. SBORNÍK ARCHIVU MINISTERSTVA VNITRA REPUBLIKY ČESKOSLOVENSKÉ. Praha: MINISTERSTVO VNITRA REPUBLIKY ČESKOSLOVENSKÉ, 1937. s. 258

⁷¹ Tamtéž, s. 176

⁷² Tamtéž, s. 178

⁷³ KRATOCHVÍL, J.: PRAŽSKÉ POŠTY Historie a současnost. 1. vyd. Praha: Libri, 2009. s. 20. ISBN 978-80-7277-405-0.

⁷⁴ KUČERA, O., JUDr.: Pošta a telegraf ve starověku, středověku a novověku. Praha: F. ŠIMÁČEK. s. 52

době placených z dvorské pokladny. V celé říši sloužilo v královské poštovní službě celkem 169 koní s celkovým ročním platem 16 224 zlatých.⁷⁵ Od roku 1551 se mezi Prahou a Vídní jezdilo pravidelně 2x týdně. Mimo to se jezdilo s urgentními zásilkami.

Dalším pokračovatelem na postu nejvyššího dvorského poštmistra byl od roku 1559 nepříliš úspěšný Kryštof, který byl pro dluhy z funkce sesazen a v roce 1564 uvězněn v Bílé věži na Hradčanech. Dle JUDr. Otto Kučery nastoupil na správu pražské pošty po neúspěšném a nepořádném Kryštofovi Martin z Taxisu, který pobíral plat 800 zlatých ročně, a vedle toho mu byla propůjčena pošta v Jesenici.⁷⁶ Kratochvíl uvádí, že Martin Taxis byl posledním poštmistrem z rodu Taxisů a zemřel v roce 1571 po 11 letech vedení poštmistrovského úřadu.⁷⁷ Na rozdíl od Kratochvíla uvádí JUDr. Otto Kučera, že se po Martinu Taxisovi stal správcem pošty Ferdinand Taxis. Za jeho služeb císaři se stala důležitá změna v poštovníctví. Císař Maxmilián II. (1564 – 1576) nařídil, aby pošta vedle státních zásilek dopravovala i zásilky soukromé. Peníze, které z toho plynuly, pak mohly být použity na uhrazení nákladů pošty. V roce 1568 činily náklady na udržování pošt v Čechách 1440 zlatých.⁷⁸

Náklady a provoz pošty byly poměrně vysoké a tak docházelo často k neshodám mezi dvorskou komorou a provozovateli poštovních služeb ohledně potřebného počtu poslů a množstvím poslovských služeb. Česká komora si s vídeňským dvorem v té době vyměňovala jen asi 30 listů měsíčně. Poslové doručující královskou poštu byli odlišeni šatem z černého sukna se zemským znakem na rukávu.

Císař Maxmilián II. si v červnu roku 1567 stěžoval, že jeho korespondence, kterou posílá z Vídně do Prahy, zůstává nedoručená ležet na pražském poštovním úřadě. České komoře, kde tehdy sloužilo 32 pěších a 5 jízdních poslů, císař nařizoval, aby její úředník a nadřízený poslů vždy vyhověl žádosti pražského poštmistra a přidělil mu potřebný počet poslů za příslušný poselský plat. Pražskému poštmistrovi naopak císař zakázal využívat poštovní posly pro jiné než úřední záležitosti. Svůj příkaz císař v září roku 1573 zopakoval s přáním lepší kontroly mimořádných výloh spojených se

⁷⁵ ROUBÍK, F., DR.: K VÝVOJI POŠTOVNICTVÍ V ČECHÁCH V 16. AŽ 18. STOLETÍ. In: PROKEŠ, J., DR. SBORNÍK ARCHIVU MINISTERSTVA VNITRA REPUBLIKY ČESKOSLOVENSKÉ. Praha: MINISTERSTVO VNITRA REPUBLIKY ČESKOSLOVENSKÉ, 1937. s. 181

⁷⁶ KUČERA, O., JUDr.: *Pošta a telegraf ve starověku, středověku a novověku*. Praha: F. ŠIMÁČEK. s. 59

⁷⁷ KRATOCHVÍL, J.: *PRAŽSKÉ POŠTY Historie a současnost*. 1. vyd. Praha: Libri, 2009. s. 21. ISBN 978-80-7277-405-0.

⁷⁸ KUČERA, O., JUDr.: *Pošta a telegraf ve starověku, středověku a novověku*. Praha: F. ŠIMÁČEK. s. 59

spěšnými jízdami. Jen o šest let později si naopak česká komora stěžovala císaři, že její čtyři jízdni posly využívá pražský poštovní mistr téměř denně pro jiné než poštovní účely a služební cesty ke dvoru.⁷⁹ Ke konci šestnáctého století se již tak dosti vysoké náklady na doručování pošty zvýšily až dvanáctkrát.

3.3 Poštovní úřad v Čechách

Pražský poštovní úřad neměl do roku 1554 stálou budovu. Pošta se obvykle vypravovala z úředních prostor panovníka nebo později z vlastního domu poštovního mistra. Od roku 1554 sídlil dvorský poštovní mistr Matyáš Taxis a zároveň první hlavní poštovní mistr pro Čechy v Praze. Konkrétně sídlil na Menším městě pražském v domě, který v roce 1558 koupil od kláštera sv. Augustina za 240 tolarů. Dům se nalézal na jižní straně dnešního Valdštejnského náměstí při vyústění Tomášské ulice.⁸⁰

První poštovní dům na Valdštejnském náměstí byl majetkem Taxisů až do roku 1588, kdy jej již náležitě zveleбенý prodali za 2 200 kop míšeňských grošů. Je velice pravděpodobné, že zmíněný dům si pronajímali také první dvorskí poštovní mistři ještě dříve, než jej koupil Matyáš Taxis. Posledním poštovním mistrem z rodu Taxisů byl již výše zmíněný Martin Taxis do roku 1571.

Osud „prvního poštovního domu“ se po roce 1620 a bitvě na Bílé hoře radikálně změnil. Dům se dostal do majetku Albrechta z Valdštejna a ten jej v dobré vůli zanechal dílo pro své další generace spolu s dalšími 21 domy zbořil a vystavěl na jejich místě honosný palác. Z historického hlediska je tento počín velice chválný, avšak pro české poštovníctví je to velká ztráta jedinečné historické památky.

V roce 1622 prodala dvorská komora pražskému poštovnímu mistrovi Ferdinandovi Pruggerovi dům na Maltézském náměstí (dnes je to dům č. 8/480 na rohu Prokopské). V tomto domě pak sídlila pošta celých 100 let. Za tu dobu se ustálil jeho název „Na Staré poště.“⁸¹ Ferdinand Prugger vedl poštu až do roku 1647 a i přes válečná léta fungovala pošta téměř dokonale. „*Náklad na poštovníctví pražské činil koncem stol. 17.*

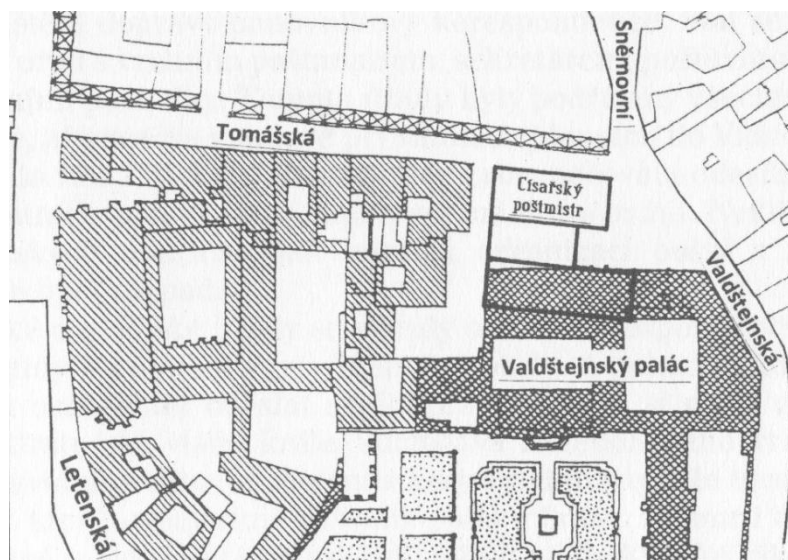
⁷⁹ ČTVRTNÍK, P., GALUŠKA, J. a TOŠNEROVÁ, P.: *Poštovníctví v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. 1. vyd. Liberec: KNIHY 555, 2008, s. 22. ISBN 978-80-86660-23-3.

⁸⁰ KRATOCHVÍL, J.: *PRAŽSKÉ POŠTY Historie a současnost*. 1. vyd. Praha: Libri, 2009. s. 21. ISBN 978-80-7277-405-0.

⁸¹ Tamtéž, s. 23

ročně 5580 zl. Čistý výnos byl asi 28.000 zl. ročně.⁸² V roce 1723 se pražský poštovní úřad přestěhoval do protějšího domu a tam zůstal až do roku 1742.

Obr. č. 7: Sídlo pražského poštmistra na dnešním Valdštejnském náměstí – proti nynější Valdštejnské hospodě



Zdroj: KRATOCHVÍL, J.: *PRAŽSKÉ POŠTY Historie a současnost*. 1. vyd. Praha: Libri, 2009. s. 20. ISBN 978-80-7277-405-0.

Českého krále a císaře římského Ferdinanda I., vystřídal v roce 1564 na trůně jeho syn Maxmilián II. Vztahy mezi tehdejšími vídeňskými nejvyššími dvorskými poštmistry a poštmistry byly, dá se říci, rodinného rázu. Až do roku 1571 si Taxisové dosazovali do pražského úřadu výhradně své příbuzné. Tento stav pokračoval i v době, kdy se nejvyššími dvorskými poštmistry stali Pavel Wolzogen v roce 1564 a Jan Wolzogen v roce 1573.⁸³ (Dle JUDr. Otty Kučery se stal Pavel Wolzogen nejvyšším dvorským poštmistrem až v roce 1567 a Jan Wolzogen již v roce 1571.)⁸⁴ Pražským poštmistrem se pak stal jejich příbuzný Kryštof Habenschatt (1571 – 1574). Ten po čtyřech letech zemřel a novým poštmistrem se stal v lednu 1575 jeho bratr Georg Habenschatt. Od dubna 1590 vedla jeden rok pražskou poštu jeho vdova Dorota, rozená

⁸² KUČERA, O., JUDr.: *Pošta a telegraf ve starověku, středověku a novověku*. Praha: F. ŠIMÁČEK. s. 62

⁸³ ČTVRTNÍK, P., GALUŠKA, J. a TOŠNEROVÁ, P.: *Poštovníctví v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. 1. vyd. Liberec: KNIHY 555, 2008, s. 22. ISBN 978-80-86660-23-3.

⁸⁴ KUČERA, O., JUDr.: *Pošta a telegraf ve starověku, středověku a novověku*. Praha: F. ŠIMÁČEK. s. 52

Hartlebová. V roce 1591 nastoupil do úřadu bratranec George, Felix Habenschatt a po jeho smrti jeho vdova Barbora. Rodinný dům Habenschattů se v roce 1558 nacházel někde u malostranského břehu Vltavy. Historicky tak není místo sídla pražské pošty v období 1571 až 1592 přesně doloženo.⁸⁵

Po Janu Wolzogenovi se nejvyšším dvorským poštmistrem stal v roce 1593 Jiří Pichl z Pichlbergu. Ten vlastnil dům na Malostranském rynku v místech, kde dnes stojí dům č. 37 s bustou Emy Destinové. Ve dvorském archivu ve Vídni je žádost Pichlovy ženy Hedviky, kterou podala po smrti svého manžela císaři, v níž uvádí, že její manžel nedostal za celou dobu úřadování sedmnácti let plat. Vdova ve své žádosti dále prosí: „...aby jí byl zadržovaný plat vyplacen, že pohledávka ta činí i s tím, co její manžel císaři v nejvyšší nouzi hotově zapůjčil, dohromady 10.582 zl.“⁸⁶ Jestli byla uvedená částka vdově Pichlové vyplacena, už není v archivu doloženo.

Ve výše zmíněném domě na Malostranském rynku před Jiřím Pichlem úřadoval také Felix Habenschatt a po něm další pražští poštmistři, kteří se v tomto úřadě poměrně hodně střídali.

Nejvyšším dvorským poštmistrem se v květnu roku 1611 již za vlády císaře Rudolfa II. (1576 – 1612) stal Lamoral von Taxis, který však směl úřad vykonávat jen do 19. září 1612, než získal úřad říšského poštmistra.⁸⁷ Rakouský panovník se možná obával přílišné moci v rukou Lamorala Taxise, který se tak musel 20. července 1615 za vlády císaře Matyáše II. (1612 – 1619) oficiálně vzdát oprávnění provozovat poštovníctví v rakouských dědičných zemích a teprve potom dne 27. července získal úřad říšského poštmistra do dědičného držení pro sebe a své potomky po meči. Dva dny na to také předal úřad nejvyššího dvorského poštmistra ve Vídni. Červencem 1615 sice Taxisové skončili s přímým vedením poštovníctví v rakouské monarchii a tedy i v našich zemích, ale poštovní služby se nadále rozvíjely pod jejich vedením ve velké části Evropy.⁸⁸

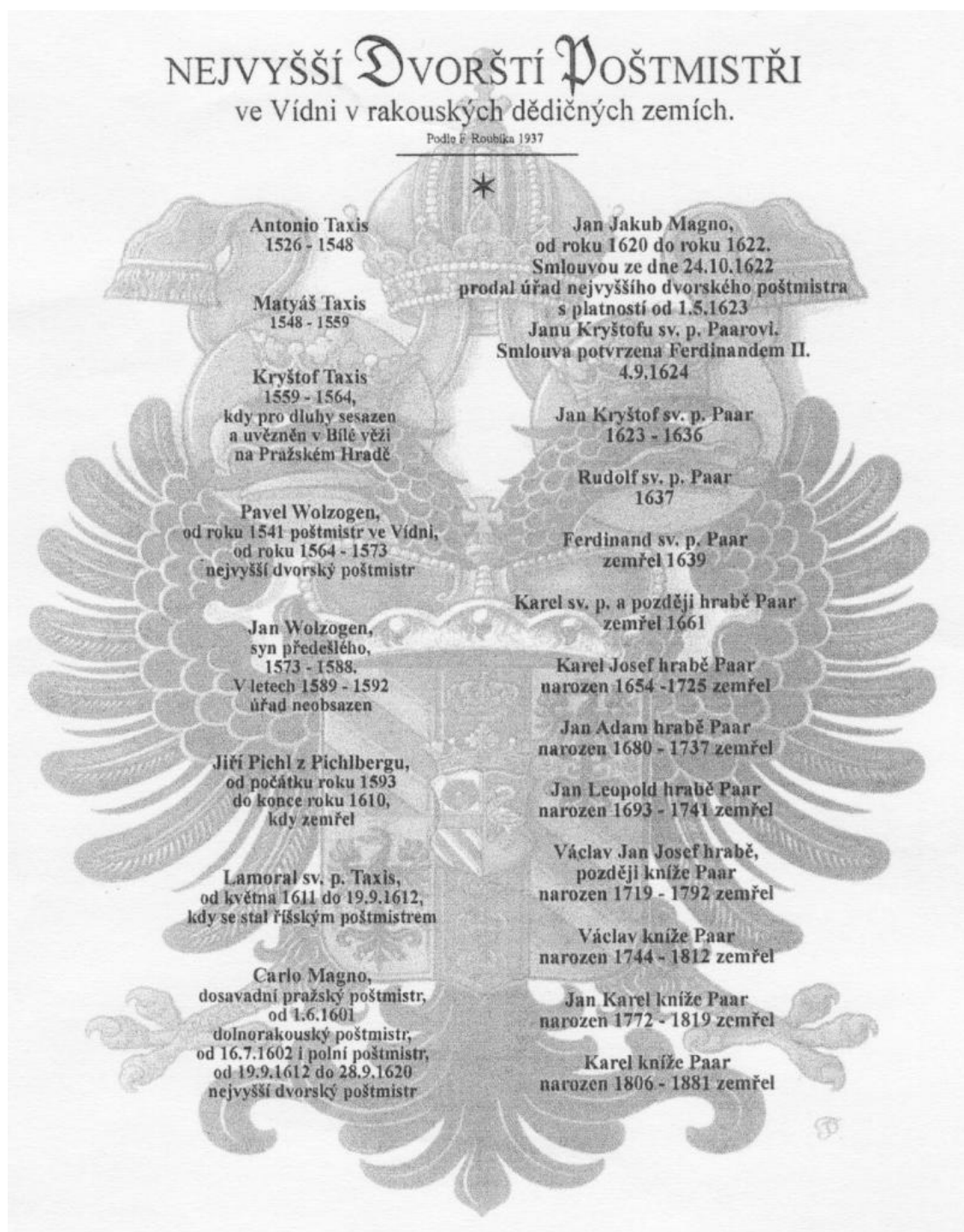
⁸⁵ KRATOCHVÍL, J.: *PRAŽSKÉ POŠTY Historie a současnost*. 1. vyd. Praha: Libri, 2009. s. 21. ISBN 978-80-7277-405-0.

⁸⁶ KUČERA, O., JUDr.: *Pošta a telegraf ve starověku, středověku a novověku*. Praha: F. ŠIMÁČEK. s. 52

⁸⁷ ČTVRTNÍK, P., GALUŠKA, J. a TOŠNEROVÁ, P.: *Poštovníctví v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. 1. vyd. Liberec: KNIHY 555, 2008, s. 22. ISBN 978-80-86660-23-3.

⁸⁸ Tamtéž, s. 19

Obr. č. 8: Nejvyšší dvorští poštmistři ve Vídni v rakouských dědičných zemích



Zdroj: ČTVRTNÍK, P., GALUŠKA, J. a TOŠNEROVÁ, P.: *Poštovníctví v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. 1. vyd. Liberec: KNIHY 555, 2008, s. 22. ISBN 978-80-86660-23-3.

Obr. č. 9: Lamoral I. von Taxis



Zdroj: LAMORAL I. TAXIS. [online]. © 2013 Geni.com [cit. 2013-1-25]. Dostupné z:
<http://www.geni.com/people/Lamoral-I-von-Taxis/600000009546576788>

Až mnohem později a to na začátku devatenáctého století se již jako Thurn Taxisové vracejí do českých zemí. V roce 1809 Maxmilián von Thurn Taxis koupil zámek Loučeň, který až do dnešních dnů rodu Thurn Taxisů náleží. Také v Loučeni byla v roce 1844 otevřena poštovní sběrna, která se o pár let později, a to v roce 1861 stala regulérním poštovním úřadem. V roce 1814 si Thurn Taxisové koupili jako své nové rodinné sídlo palác v Letenské ulici na Malé Straně v Praze. V roce 1869 koupili také zámek v nedalekých Mcelích, zcela pro potřeby vždy tradičně nejstaršího syna rodu do doby, než se stal dědicem celého panství. Rokem 1929 Thurn Taxisové zpřístupnili interiéry svého zámku Loučeň veřejnosti. Na konci druhé světové války v roce 1945 byly interiéry zámku vykradeny sovětskou armádou a také místním obyvatelstvem. Další aktivity v zámku Loučeň byly nevalné pověsti. V současné době je nejen celý zámek díky svým kulturním aktivitám, ale také přilehlý park s jedenácti jedinečnými bludišti a labyrinty vyhledávaným odpočinkovým místem nejen pro dospělé. V zámku je v současné době nově vybudovaná expozice věnovaná právě poštovníctví a rodu Thurn Taxisů. Do zámku se také vrátily některé původní části mobiliáře.⁸⁹

⁸⁹ ZÁMEK LOUČEŇ. [online]. © Zámek Loučeň [cit. 2012-12-26]. Dostupné z:
<http://www.zamekloucen.cz/historie-zamku-loucen>

3.4 Paarové a jejich spory s rodem Taxisů

V roce 1583 se úřad nejvyššího dvorského poštmitra přesunul spolu s císařským dvorem Rudolfa II. do Prahy. Dvorská pošta se usídlila v sídle pražské pošty v domě na Malostranském rynku. Sloučení dvorské a pražské pošty však brzy nedělalo dobrotu z důvodů nejen kompetenčních sporů, ale zejména z finančních důvodů. Vztahy mezi pražským poštmitrem a českou komorou se díky těmto sporům velmi vyhrotily. Ze strany dvorského poštmitra padl návrh obě funkce sloučit.

Po začátku třicetileté války v roce 1618 se dostavila krize. Pozici hlavního pražského poštmitra v té době zastával Ferdinand Prugger z Grünburgu. Ten získal na základě smlouvy s Karlem z Lichtenštejna v prosinci roku 1621 od české komory roční paušál 4 000 zlatých. Z těchto peněz měl hradit dozorování nad všemi správci poštovních stanic v zemi, nad mimořádnými pochůzkami poštovních posílů a také nad jejich výplatami. Šlo o oprávněný požadavek, neboť v těžké době třicetileté války bylo nutné poštu lépe organizovat a také hlídat veškeré výdaje.⁹⁰

Pozice hlavního pražského poštmitra Ferdinanda Pruggera se zdála být velmi silná, ale již v roce 1623 se tohoto úřadu ujímá svobodný pán Jan Kryštof Paar, který již v roce 1624 získal titul nejvyššího dvorského poštmitra pro rakouské, uherské a české země pro sebe a své potomky do dědičného držení. Tímto začala éra nového rodu v dějinách poštovníctví.

Paarové pocházeli z nepříliš významného rodu z Lombardie z města Paaru a během let se propracovali až k hraběcímu titulu. Od patnáctého století se tento rod dělil na dvě větve, z nich mladší se zaměřila právě na poštovníctví, a jak ukázal čas, vydobyla si velkých zásluh. Prvním významným zástupcem tohoto rodu byl Martin Paar, který se stal v roce 1520 nejvyšším poštmitrem v Uhrách. Jeho syn Petr zastával stejný úřad v Nizozemí a druhý syn Jan byl dědičným právem nejvyšším poštmitrem ve Štýrsku. Janův syn Jan Kryštof Paar si 24. října 1622 koupil za 15 000 zlatých a 6 koní úřad nejvyššího dvorského poštmitra od Jana Jakuba Magna. Císař Ferdinand II. (1619 – 1637) tuto smlouvu potvrdil až 4. září 1624. Císař také udělil Janu Kryštofu Paarovi hraběcí titul a propůjčil úřad nejvyššího dvorského poštmitra rodině Paarů do

⁹⁰ ČTVRTNÍK, P., GALUŠKA, J. a TOŠNEROVÁ, P.: *Poštovníctví v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. 1. vyd. Liberec: KNIHY 555, 2008, s. 22. ISBN 978-80-86660-23-3.

dědičného držení. Tento úřad platil pro rakouské, české a uherské země. V roce 1630 císař Paarům udělil privilegium, ve kterém se psalo, že do výše zmíněného úřadu nastoupí vždy nejstarší z rodiny, ostatní členové rodiny se pak mohou pyšnit jen titulem dědičného poštmistra.⁹¹

Obr. č. 10: Rodový znak Paarů



Zdroj: PAAROVÉ. [online]. © 2002 - 2012 [cit. 2013-1-25]. Dostupné z: <http://www.infofila.cz/obrazky-z-dejin-postovnictvi-xii-postmistrovstva-dy-r-2-c-1402>

Získáním dědičného léna na nejvyšší poštmistrovský úřad říšský uzavřel Jan Kryštof velmi významný obchod. Pozice Paarů v tomto úřadě velmi posílila a opravňovala je k personálním změnám všech hlavních poštovních úřadů i poštovních stanic ve výše zmíněných zemích. Díky této pozici mohli také Paarové rozhodovat, kolik budou jednotlivé země odvádět z vybraného poštovního. Čechy se staly pro Paary z tohoto hlediska zlatou studnicí. Paarové využili situace a začali v Čechách čile obchodovat a nemalý zisk z provozu zemské pošty šel do jejich soukromé pokladny. Všechny náklady na řádné i mimořádné poštovní spoje však platila Česká komora. Tato situace se pochopitelně komoře vůbec nezamlouvala. Celé další století se velmi intenzivně, leč marně tomuto nastavení bránila. Odmítavě se stavěla ke stavbě a jakýmkoli investicím do nových poštovních stanic, které pro ni byly jen další finanční zátěží. Moravské a Slezské poštovní instituce se ovšem nenasytným Paarům dokázaly ubránit.

⁹¹ KUČERA, O., JUDr.: *Pošta a telegraf ve starověku, středověku a novověku*. Praha: F. ŠIMÁČEK. s. 53-4.

Po smrti Jana Kryštofa v roce 1636 získal jeho syn Karel Paar dědičný titul poštmistrovského úřadu říšského, který byl oficiálně uznán až v roce 1652. Sňatkem s Františkou Polyxenou ze Švamberka, získal Karel Paar také celé švamberské panství. Paarové dále pokračovali ve dvorském poštmistrovství. V roce 1712 vyznamenal císař dalšího pokračovatele rodu Paarů Karla Josefa Řádem zlatého rouna. Tento řád byl exkluzivním vyznamenáním a vypovídá o velice významné pozici rodu Paarů u dvora. Paarové si své výsadní postavení a výhody z toho plynoucí ve svěřených zemích a zvláště pak v Čechách dokázali udržet až do roku 1722.⁹²

V již zmíněném roce odejmul císař Karel VI. (1711 – 1740) rodině Paarů jejich dědičné léno a poštovní úřad se stal opět státní institucí. Rodina Paarů byla z úřadu řádně vyplacena a to roční rentou 66 000 zlatých.⁹³ Hrabě Paar si přitom mohl ponechat hodnost nejvyššího dvorského poštmistra. Dále byl osvobozen od všech poštovních poplatků a měl právo jezdit zdarma u všech pošt. „*Měl také právo navrhopvat císaři zájemce o místa pošt mistrů v hlavních městech rakouských dědičných zemí, které císař pouze schvaloval a oficiálně jmenoval. Ostatní poštovní zaměstnance mohli Paarové jmenovat přímo*“.⁹⁴ Pokračovatelé rodu pak působili v diplomatických službách a získali také knížecí titul.

Mezi rodinou Paarů, která spravovala poštovní správu v rakouských, českých a uherských zemích a rodinou Taxisů, která od roku 1615 spravovala velkou část evropských zemí, hořel po léta spor o různá oprávnění. V roce 1636 se například hrabě Paar u říšského sněmu dožadoval oprávnění dopravovat císařskému dvoru nejen zásilky, ale také cizí vyslance. Tento spor byl urovnán až smírem v roce 1666 s pomocí kurfiřtů. Paarové však tento smír porušili a spory mezi oběma rodinami trvaly dál.

Již v roce 1770 došlo k dalšímu sporu. V té době měla rakouská arcivévodkyně Marie Antoinetta, dcera Marie Terezie, cestovat do Paříže jako nevěsta francouzského krále. Obě rodiny, jak Paarů, tak Taxisů, si byly vědomy cti, která tuto službu

⁹² PAAROVÉ. [online]. © 2011 Pavel Palát, Stanislav Kasík [cit. 2012-12-26]. Dostupné z: <http://www.heraldika-terminologie.cz/stranka-knec-rod-paar-v-echch-309>

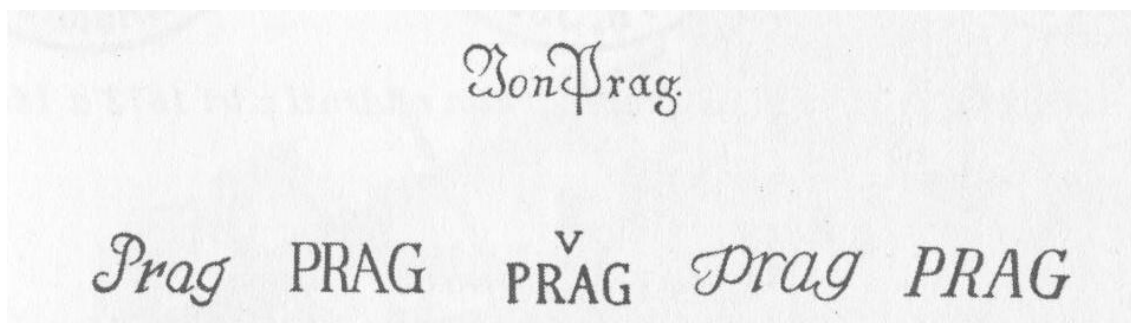
⁹³ KUČERA, O., JUDr.: *Pošta a telegraf ve starověku, středověku a novověku*. Praha: F. ŠIMÁČEK. s. 54.

⁹⁴ ČTVRTNÍK, P.: *CESTA POŠTY DĚJINAMI silnicí, železnicí, letadlem*. 1. vyd. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1977, s. 39.

provázela. Jejich spor se dostal až k císaři Josefu II. (1765 – 1790), který definitivně rozhodl ve prospěch Paarů.⁹⁵

V době vlády císaře Josefa II. se v pražském poštovníctví v roce 1782 stala významná událost. Pražská pošta poprvé použila razítko s nápisem „von Prag“.⁹⁶

Obr. 11: První denní razítka používaná pražskou poštou koncem 18. století



Zdroj: KRATOCHVÍL, J.: *PRAŽSKÉ POŠTY Historie a současnost*. 1. vyd. Praha: Libri, 2009. s. 27. ISBN 978-80-7277-405-0.

V době krátkého panování císaře Leopolda II. (1790 – 1792) bylo v Čechách již 97 poštovních stanic. V celém Rakousku-Uhersku jich bylo dohromady s Nizozemím 658. V roce 1798 vydal vídeňský poštovní úředník Kristián Crusie první poštovní lexikon, který obsahoval úplný seznam poštovních stanic a další souvislosti a podrobnosti týkající se těchto stanic. Tento lexikon se posléze stal základem pro všechny další vydávané poštovní lexikony.⁹⁷

3.5 Černé kabinetky

Pokud mluvíme o vývoji poštovníctví, nemůžeme opomenout zmínku o tzv. **černých kabinetech**, které kdysi hrály významnou úlohu v evropském poštovníctví. Nikdo se existencí těchto kabinetů nechlubil, ale obecně se o nich vědělo. Černá barva

⁹⁵ KUČERA, O., JUDr.: *Pošta a telegraf ve starověku, středověku a novověku*. Praha: F. ŠIMÁČEK. s. 54

⁹⁶ KRATOCHVÍL, J.: *PRAŽSKÉ POŠTY Historie a současnost*. 1. vyd. Praha: Libri, 2009. s. 27. ISBN 978-80-7277-405-0.

⁹⁷ KUČERA, O., JUDr.: *Pošta a telegraf ve starověku, středověku a novověku*. Praha: F. ŠIMÁČEK. s. 63

byla kabinetům přisouzena pravděpodobně pro svou nezákonnou činnost. Měly zvláštní vchod, aby nebyla vyzrazena totožnost příchozích. Černé kabinety byly zvláštní místnosti poštovního oddělení, které se zabývaly porušováním listovního tajemství, tedy otvíráním a znovupečetěním dopisů. Vytvářely se zde částečné kopie – *intercepty* nebo se vytvářely úplné kopie – *intercepty in extenso*.⁹⁸ Tyto kabinety používali různí panovníci, aby měli přehled o dění a informacích z jiných zemí, případně tímto způsobem odhalovali spiknutí proti nim samým a získávali tak čas na protiútok.

Proslulý a zároveň obávaný byl černý kabinet (cabinet noir) Ludvíka XIV. (1638 – 1715). Tam můžeme hledat pravděpodobné začátky této „služby“. Francouzský král vydával na provoz tohoto kabinetu na tehdejší dobu obrovskou částku ve výši 600 000 franků. Černý kabinet zaměstnával personál, který byl také velmi obratný v luštění šifer. Panovníci se obávali prozrazení obsahu svých dopisů a tak velmi často používali šifry. Za vlády Ludvíka XVI. byl díky ministru financí Turgotovi černý kabinet zrušen a byla vyhlášena neporušitelnost listovního tajemství. Po Turgotově pádu byl černý kabinet opět obnoven. V době francouzské revoluce byla finanční položka na černý kabinet škrtnuta, ale Napoleon uvedl kabinet opět do chodu.

Přesto, že již existovala poštovní přeprava dopisů, mnozí se báli prozrazení obsahu svého dopisu a raději si najímali zvláštní posly jako ve středověku.

Velkým odpůrcem černých kabinetů byl Martin Luther, který v roce 1528 vystoupil proti porušování listovního tajemství a přirovnal jej ke krádeži.

Albrecht z Valdštejna se velmi obával zachycení svých dopisů a vyhýbal se proto jejich psaní s obsahem, který by jej mohl ohrozit.

Thurn Taxisové spolu se založením poštovní sítě také zřídili na svých poštovních linkách v Rakousku-Uhersku celou řadu černých kabinetů. Nazývaly se „*listovní lože*“ (Brieflogen). Ty nejdůležitější z nich byly ve Frankfurtu, Řezně, Augsburgu a Norimberku.⁹⁹ První byl zřízen již Maxmiliánem I. I Karel V. využíval služeb těchto kabinetů. Díky nim vypátral téměř veškeré úmluvy protestantských stavů a diplomacie se tímto způsobem dozvěděla tajemství cizích dvorů. Na omluvu rakouské poštovní správy, která využívala tuto službu, je třeba říci, že šlo v té době o zcela obvyklou a po celé Evropě velmi rozšířenou praxi.

⁹⁸ TAJNÉ POŠTOVNÍ LOŽE. ZMEK, B.[online]. [cit. 2013-8-9]. Dostupné z: <http://www.genealogie.cz/uploads/media/lghsp01rada-05.pdf>

⁹⁹ KUČERA, O., JUDr.: *Pošta a telegraf ve starověku, středověku a novověku*. Praha: F. ŠIMÁČEK. s. 75

Stejně jako byl úřad nejvyššího dvorského poštmistra dědičný, byl i úřad pracovníků černého kabinetu dědičný. Ovšem vzhledem k faktu, že to byla práce tajná, se nám nedochovalo mnoho jmen. Ve Štokeravě na Dunaji se vypravuje o jedné rodině Eberlových, která tento úřad zastávala od dob vlády Rudolfa II. (1576 – 1612) až po vládu Josefa II. (1765 – 1690).¹⁰⁰

„Dále je to poštmistr Viechhauser z doby Rudolfa II, na kterého si stěžoval vysoce vážený generál Lazarus Schwendi, že mu perlustruje jeho listy. Kolem roku 1807 působil v karlovarském černém kabinetu oficiál Putz, který velmi horlivě zásoboval vídeňské policejní ministerstvo intercepty, které jsou uloženy ve vídeňském archivu a jsou cennými a zajímavými historickými prameny o význačných politicích a spisovatelích, a to nejen německých ale i našich.“¹⁰¹

Umění otvírání a poté znovupečetění dopisů vypilovali a dovedli téměř k dokonalosti sečtělí a velmi šikovní Jezuité.

Kancelář černého kabinetu připomínala svým vybavením spíše chemickou či fyzikální laboratoř než poštovní kancelář. Pro otvírání dopisů se používaly různé chemikálie a všude panovala čistota. Ve skříních se nalézaly otisky pečetí různých panovníků nebo vyslanců. Lidé, kteří se pohybovali kolem kabinetů, byli tzv. „*lóżisté*“. Byli to lidé v té době velmi dobře obeznámení se znalostmi chemie a fyziky. Samotné odstranění pečeti a vytvoření totožné, vyžadovalo velkou zručnost. Ani adresát ani později odesílatel nesměl poznat, že se s jeho dopisem manipulovalo. Dopis se při přepisu nesměl zdržet. *Lóżisté* tak údajně museli z časových důvodů umět pracovat i v plném trysku za jízdy po ne příliš rovných silnicích, což se dnes může zdát až neuvěřitelné.

Jistý Max Löwenthal (1799 – 1872), generální ředitel pošt v Rakousku, si zaznamenal, že na mnohých rakouských poštách to vypadalo jako ve fyzikálním kabinetu. Pečetě se odstraňovaly a znovu tiskly tak, že se originální pečeť nejdříve otiskla do poloměkké, ale rychle tuhnoucí kovové pasty, která se vtlačila do prstencovité formy. Tak vznikl ostrý a věrný otisk. Pak se originální pečeť nahřála nad

¹⁰⁰ KUČERA, O., JUDr.: *Pošta a telegraf ve starověku, středověku a novověku*. Praha: F. ŠIMÁČEK. s. 73-76

¹⁰¹ TAJNÉ POŠTOVNÍ LOŽE. ZMEK, B.[online]. [cit. 2013-8-9]. Dostupné z: <http://www.genealogie.cz/uploads/media/lghsp01rada-05.pdf>

bezkouřovým plamem, spis se otevřel a vytvořil se požadovaný *intercept*. Poté se pečetní vosk znovu změkčil, vyhladil a vtiskl se do ní otisk již nově vytvořené pečeti.

Mistrem svého oboru byl v té době známý pan von Landriani, vídeňský pracovník v dešifrovací službě a v černých kabinetech. Ten v roce 1802 vynalezl nový způsob jak dešifrovat a *interceptovat* korespondenci psanou neviditelným inkoustem, bez sebemenšího poškození.¹⁰²

3.6 Konec epochy Thurn Taxisů

Ke konci sedmnáctého století si Taxisové připojili své druhé rodové jméno – Thurn. Je to zkomolená podoba původně italského jména Torriani (z původního della Torre neboli věž). Rod Torrianiů prohrál ve třináctém století boj o nadvládu nad Milánem s rodinou Viscontiů a následně odešel do hor v okolí Bergama. K oprávnění a povýšení Taxisů do šlechtického stavu bylo zapotřebí dalšího titulu, a proto bylo nutností dokázat urozenost svých předků, v našem případě příbuzenský vztah Taxisů z Bergama s milánským šlechtickým rodem della Torre. Příbuzenský vztah byl prokázán průzkumem provedeným španělskými a italskými genealogy. Ti dospěli k výsledku, že Taxisové z horské vesnice Cornello jsou potomky slavných dynastických předků z rodu della Torre. Prvním nositelem celého rodového jména se stal kníže Eugen Alexander von Thurn und Taxis (1652 – 1714)¹⁰³ poté, co španělský král Filip IV. (1621 – 1657) a německý císař Ferdinand III. (1637 – 1657) uznali Taxise za potomky Torrianiů a udělili jim knížecí titul.¹⁰⁴

Počátkem osmnáctého století, kdy se vedly války o španělské dědictví, a Brusel byl obsazen francouzským vojskem, byli Taxisové nuceni přesunout svou poštovní centrálu do Frankfurtu nad Mohanem. Tu posléze v polovině osmnáctého století přesunuli do Řezna (Regensburgu), kde mají své sídlo dodnes v zámku St. Emmeram.

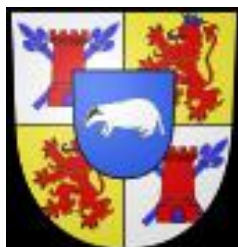
¹⁰² TAJNÉ POŠTOVNÍ LOŽE. ZMEK, B.[online]. [cit. 2013-8-9]. Dostupné z: <http://www.genealogie.cz/uploads/media/lghsp01rada-05.pdf>

¹⁰³ THURN TAXIS. [online]. [cit. 2012-12-26]. Dostupné z: <http://www.thurnundtaxi.de/en/welcome/family.html>

¹⁰⁴ ČTVRTNÍK, P., GALUŠKA, J. a TOŠNEROVÁ, P.: *Poštovníctví v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. 1. vyd. Liberec: KNIHY 555, 2008, s. 20. ISBN 978-80-86660-23-3.

Pokračovateli rodu Thurn Taxis je její jasnost princezna Glorie a její tři děti, princezna Maria Theresia, princezna Elisabeth a princ Albert von Thurn Taxis.¹⁰⁵

Obr. č. 12: Erb rodu Thurn Taxisů



Zdroj: THURN TAXIS. [online]. © 2012 [cit. 2013-1-28]. Dostupné z:
http://en.wikipedia.org/wiki/Thurn_und_Taxis

Feudální společnost v mnohém omezovala poštovní služby provozované Thurn Taxisy, které však již v té době vykazovaly mnoho znaků vyspělého kapitalistického podnikání. Thurn Taxiská pošta dosáhla svého vrcholu v době před francouzskou revolucí, což i nepřímo potvrzují slova Johanna Wolfganga Goetha, který v roce 1770 napsal, „že předností taxiské pošty je rychlost, spolehlivost a poměrně levné služby“.¹⁰⁶ Ještě v roce 1790 zahrnovalo poštovní území pod správou Thurn Taxisů přes 220 tisíc km² s 11 miliony obyvatel v Německu a 448 tisíc km² s více než 16 miliony obyvatel v sousedních zemích. Thurn Taxisové také zaměstnávali více než 20 000 kurýrů, kteří lidem nedoručovali jen poštu, ale také noviny.

Obr. č. 13: Znak královského titulu Thurn Taxisů



Zdroj: THURN TAXIS. [online]. [cit. 2013-1-25]. Dostupné z:
<http://www.thurnundtaxis.de/en/welcome/family.html>

¹⁰⁵ THURN TAXIS. [online]. [cit. 2012-12-26]. Dostupné z: <http://www.thurnundtaxis.de/>

¹⁰⁶ ČTVR TNÍK, P., GALUŠKA, J. a TOŠNEROVÁ, P.: *Poštovníctví v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. 1. vyd. Liberec: KNIHY 555, 2008, s. 20. ISBN 978-80-86660-23-3.

Francouzská revoluce v roce 1789 ovšem přinesla absolutní zvrat v podnikání rodiny Thurn Taxisů. Když byl v roce 1806 založen Rýnský spolek německých států pod protektorátem Francie, kterým zanikla Svatá říše římská národa německého, napsal Karel Alexandr von Thurn und Taxis své sestře do Paříže: „*Skončily poklidné doby, nyní jde o existenci. Musíme se rozhodnout, jestli naše rodina zůstane zámožná, nebo zda já, jako urozený důstojník, vstoupím do armády.*“¹⁰⁷ Tato předzvěst se měla již brzy stát skutečností.

Po roce 1806 se jednotlivým říšským státům nabídla možnost buď vykoupit taxický poštovní regál za určitou náhradu, převzít práva bez náhrady nebo ponechat poštovní správu v rukou Taxisů. Taxická práva byla v Bavorsku v roce 1808 vykoupena za roční náhradu 100 000 zlatých. Z této částky byla Karlu Alexandrovi von Thurn und Taxis vyplácena měsíční renta 3 333 zlatých. Ovšem ještě v roce 1918 dlužila německá říšská pošta Thurn Taxisům přes 42 000 marek, jako nedodržení výkupních smluv výsadního ho práva. Teprve anulováním dlužné částky v roce 1931 došlo ke konečnému vyrovnání.¹⁰⁸

Koncem roku 1820 zůstávala Thurn Taxisům jen „*pod jejich přímou poštovní správou dvě velkovévodství (würtenberské a hesensko-nasavské), svobodné město Frankfurt, tři hanzovní města, tři vévodství a dvě hrabství.*“¹⁰⁹

Thurn Taxická pošta také vydala vlastní poštovní známky, které se staly mezi filatelisty velmi oblíbené. První emisi známek vydali Thurn Taxisové v roce 1852 a tu poslední v roce 1866¹¹⁰. Známky se zařadily k poštovním známkám tzv. staroněmeckých států. Vítězství Pruska nad Rakouskem ve válce roku 1866 umožnilo získat pruskému kancléři Otto von Bismarckovi rozhodující vliv v Německu. Již na počátku války byl vrchní pruský poštovní rada Heinrich von Stephan pověřen obsazením Thurn Taxického hlavního poštovního úřadu ve Frankfurtu a převzetím jeho správy. Dne 28. ledna 1867 se v Berlíně sešli zástupci pruské poštovní správy s pověřenci Thurn Taxisů, aby dojednali podmínky převzetí. Výsledkem byla smlouva, podle které přešlo poštovníctví v Německu se svým inventářem do rukou pruského

¹⁰⁷ ČTVRTNÍK, P., GALUŠKA, J. a TOŠNEROVÁ, P.: *Poštovníctví v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. 1. vyd. Liberec: KNIHY 555, 2008, s. 20. ISBN 978-80-86660-23-3.

¹⁰⁸ ČTVRTNÍK, P., GALUŠKA, J., HÁNL, J., TOŠNEROVÁ, P. a ŠAMONIL, V.: *Dějiny pošty v českých zemích*. 1. vyd. Praha: Česká pošta, 2000, s. 20-1. ISBN 80-86437-02-7.

¹⁰⁹ ČTVRTNÍK, P., GALUŠKA, J. a TOŠNEROVÁ, P.: *Poštovníctví v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. 1. vyd. Liberec: KNIHY 555, 2008, s. 20. ISBN 978-80-86660-23-3.

¹¹⁰ Tamtéž, s. 20.

krále za jednorázové odstupné ve výši tří milionů marek. Po únorové ratifikaci této smlouvy pruským králem Vilémem I. (1861 – 1888) a ministerským předsedou Ottou von Bismarckem vstoupila **1. července 1867** tato smlouva v platnost a uzavřela tak po čtyřech stoletích kapitolu poštovských služeb rodiny Thurn Taxisů.¹¹¹

Obr. č. 14: Znamky Thurn Taxisů z druhé poloviny 19. století



Zdroj: ZNÁMKY THURN TAXISŮ. [online]. © 2002 - 2012 [cit. 2013-1-25]. Dostupné z: <http://www.infofila.cz/obrazky-z-dejin-postovnictvi-xi-o-postovskych-pana-r-2-c-1398>

Odkaz Thurn Taxisů však ve formě skvěle zorganizovaného poštovního doručovatelství s určitými obměnami používáme dodnes. Není však již tolik známo, odkud se vlastně vzala ta žlutá barva, která dodnes označuje spolu s trubkou poštovní služby. Byli to právě Thurn Taxisové, kteří měli své poštovní vozy natřené nažluto, aby byly dobře vidět a zároveň bylo jasné, co že to ten vůz veze. Důkaz o tomto tvrzení je možné najít v zámku Loučeň¹¹², kde je právě jeden takový vůz z majetku Thurn Taxisů vystaven. Thurn Taxisové na evropském kontinentě položili základy také německé Deutsche Post, pyšníci se žlutou barvou stejně, jako jejich dceřiná doručovací společnost DHL, kterou jistě všichni zdaleka poznají podle žluté barvy. Přestože Thurn Taxisové nepůsobili na území Velké Británie, jejich služby se staly vzorem pro vybudování pošty i na Britských ostrovech, stejně jako ve Skandinávii. S přepravou osob, kterou povolil Rudolf II., vznikly vlastně i první „taxíky“. Není tedy od věci si připomenout, že také TAXI a žlutá barva jejich automobilů nese stopu Thurn Taxisů. Thurn Taxisové však zanechali svůj odkaz i mimo poštovní služby – nejobtížnější

¹¹¹ ČTVRTNÍK, P., GALUŠKA, J. a TOŠNEROVÁ, P.: *Poštovnictví v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. 1. vyd. Liberec: KNIHY 555, 2008, s. 20. ISBN 978-80-86660-23-3.

¹¹² ZÁMEK LOUČEŇ. [online]. © Zámek Loučeň [cit. 2012-12-26]. Dostupné z: <http://www.zamekloucen.cz/historie-zamku-loucen>

a velmi zrádná překážka světoznámého dostihu Velká pardubická zvaná Taxisův příkop nese jméno po princí Alexandru Johannu Vincencovi von Thurn Taxis.¹¹³ Pokud bychom si chtěli dnes my sami vyzkoušet, jak krušná byla cesta k vybudování fungující poštovní sítě v německých zemích raného novověku, mohli bychom si zahrát stolní hru „*Poštovní kurýr*“, která byla inspirována právě rodem Thurn Taxisů a jejich podnikáním v oblasti poštovníctví.

Postupně se rozvíjející a stále dokonalejší síť poštovních a poslovských služeb Thurn Taxisů byla tou pravou cestou k rozšiřování technického výtvarného nedávné doby – knihtisku. Ten se nepoužíval jen k tisku knih, ale hlavní náplní tiskáren byl periodický tisk, který se právem označuje jako nové médium. V něm byly tolik důležité zprávy a informace pro vědění chtivého renesančního člověka, ať už šlo o šlechtice či o obyčejného člověka.

Obr. č. 15: Karosa se zdobenou korbou ze 17. století



Zdroj: ČTVRTNÍK, P., GALUŠKA, J. a TOŠNEROVÁ, P.: *Poštovníctví v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. 1. vyd. Liberec: KNIHY 555, 2008, s. 35. ISBN 978-80-86660-23-3.

¹¹³ ČTVRTNÍK, P., GALUŠKA, J. a TOŠNEROVÁ, P.: *Poštovníctví v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. 1. vyd. Liberec: KNIHY 555, 2008, s. 20. ISBN 978-80-86660-23-3.

Obr. č. 16: Nehoda poštovního vozu, detail, Ian Luken



Zdroj: ČTVRTNÍK, P., GALUŠKA, J. a TOŠNEROVÁ, P.: *Poštovníctví v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. 1. vyd. Liberec: KNIHY 555, 2008, s. 35. ISBN 978-80-86660-23-3.

4 EVROPSKÉ POŠTOVNÍ IMPÉRIUM A ŠÍŘENÍ TISKOVIN JAKO NOVÉHO MÉDIA

Mediální rozvoj novin by nebyl možný bez technického a materiálního zázemí. To vše záleželo na knihtisku, který se sice postupně, ale jen velmi pomalu vylepšoval. Knih tisk se v zásadě nezměnil od doby svého vzniku až do devatenáctého století. Ten, kdo chtěl tisknout, musel mít také dostatek papíru pro tisk novin. Výroba papíru se rozšířila po Evropě ze Španělska a Itálie již v průběhu středověku. První papírna vznikla na německé půdě již v roce 1390 v Norimberku díky Ulmanovi Stromerovi.¹¹⁴ Rostoucí poptávka církevní a světské správy, ale také univerzit, dala vzniknout dalším papírnám. Byl to však především vynález knihtisku v roce 1450, který významně podpořil nově vzniklé řemeslo papírenské. Tištěné materiály byly velmi v oblibě. Z existujících devíti papíren se do počátku šestnáctého století tento počet rozrostl na celých 240. Trvalo jen padesát let a počet výroben tohoto nezbytného produktu pro tisk se vyšplhal až na číslo 500.

Obr. č. 17: Interiér staré německé papírny (Jost Amman, 1568)



Zdroj: ULMAN STROMER. [online]. [cit. 2013-8-9]. Dostupné z:
http://en.wikisource.org/wiki/Popular_Science_Monthly/Volume_42/November_1892/The_First_German_Paper-maker

¹¹⁴ PRVNÍ NĚMECKÁ PAPIRNA. [online]. [cit. 2013-8-9]. Dostupné z:
http://en.wikisource.org/wiki/Popular_Science_Monthly/Volume_42/November_1892/The_First_German_Paper-maker

Stavovská kultura společnosti obsahovala striktně danou hierarchii, kde měly své vůdčí postavení šlechta a klérus. Společensky byl tisk v šestnáctém století vázán právě na tuto strukturu. Příslušnost k jednotlivým stavům již dopředu určovala šance pro život nově narozeného člověka v této společnosti. Dané bylo jeho společenské postavení, politická práva i jeho sociální role. Významnou pozici v šestnáctém a hlavně pak v sedmnáctém století představovalo měšťanstvo. Jejich práva neplynula z postavení ve společnosti, ale bylo nutné dosáhnout určitých obchodních znalostí a kulturního vzdělání.

Základním předpokladem pro rozvoj zpravodajství a pro šíření zpráv bylo získávání informací o nových událostech. Neméně důležitá byla otázka jak tyto posléze již vytištěné zprávy dostat z místa vzniku na místo, kde byli potenciální příjemci, kteří byli ochotni za tuto službu zaplatit. Lidé dychtili po nových zprávách a poptávka tak na konci patnáctého století utěšeně rostla pro ty, kteří byli schopni tyto zprávy včas a spolehlivě doručovat. Kurýrních posílů využívali především panovníci, ale brzy se k nim přidala i vzkvétající města. K tomu všemu byla zapotřebí fungující přeprava a tak vznikala tolik potřebná síť poslovských služeb. Korespondence ve středověku byla neosobní a formální. Psali ji ponejvíce příslušníci šlechty a kléru a řídila se přísnými pravidly, která byla bezvýhradně dodržována. Dobové příručky poskytovaly návody k psaní různých druhů dopisů tzv. formuláře, kde byly již předepsány vzory jak psát tu kterou korespondenci. První středověký formulář sestavil již v šestém století mnich Markulf a ten byl posléze upraven písaři římských císařů. Tato upravená korespondenční forma sloužila později ve školách k vyučování, proto je pozdější evropská korespondence velice podobná.

Světské i církevní vrchnosti považovaly ovšem shromažďování a rozesílání informací za porušení vlastního informačního práva, ne-li špionážní činnost. Vytvořili proto řadu cenzurních omezení a ztížili tak vykonávání povolání korespondentů. V cenzurním nařízení vydaném v roce 1586 nazývá papež Sixtus V. (1585 – 1590) pisatele *korespondencí* „morovou ranou“ a hrozí všem za pomlouvačné zprávy zvláště z církevního života nejpřísnějšími tresty. Pravidla cenzury byla důvěrná, proto se o ní dochovalo jen velmi málo zpráv. Existenci cenzury dokládá jeden z mála dochovaných pramenů. Je jím „*císařské nařízení z července 1589 s příkazem, aby se dopisy cizinců,*

*kteří jsou v zemi již dlouho usazeni, přestaly otevírat.*¹¹⁵ Z tohoto se dá usuzovat, že cenzura především cizí korespondence byla na denním pořádku.

Vrcholný středověk přinesl nový typ korespondence. Pisatel, ať už to byl kdokoli, vyjadřoval svůj názor na aktuální společenské či náboženské téma. Tato korespondence, ač byla soukromého rázu, byla obyčejně čtena na shromážděních. Takto se šířily myšlenky například mistra Jana Husa a jeho následovníků. Výdobytek moderní doby – knihtisk mohl využít k šíření svých idejí až reformátor Martin Luther. Svoji kritiku zaměřenou proti křesťanským klášterům a slibům skládaných podle lidských ustanovení, sepsal do devadesáti pěti tezí, které 31. října 1517 přibíil na dveře kostela ve Wittenbergu hlavně pro své farníky. Díky knihtisku se Lutherovy myšlenky dostaly do oběhu nečekanou rychlostí. Vyvěšené teze se po Německu rozšířily během dvou týdnů.

Přestože byla korespondence již v prvopočátku standardizovaná, poslovské služby jistou organizací a garancí státem postrádaly. Neexistoval žádný jednotný systém. Všechny významné světské a církevní instituce měly své vlastní kurýrní a poslovské služby. Na těchto se podepsal historický vývoj od občasného panovnického kurýra v raném středověku až po dobře organizované služby soukromé, konkurenceschopné ke vznikajícím státním poštovním službám raného novověku.

Již raný středověk si hleděl svých poslů. Tuto poměrně významnou službu nemohl vykonávat každý. Musel to být člověk světa znalý, s diplomatickými i jazykovými schopnostmi, obyčejně šlechtického původu, kterého doprovázela družina. Posel sám nebyl jen doručitelem písemné zprávy, ale rovněž jeho osobní kouzlo a vyjadřování dávalo zprávě patřičný důraz. Toto poselstvo jezdilo po předem pevně stanovených trasách. V Českém království tak například zavedl mezi prvními pevnou poštovskou linku Řád německých rytířů nosící černý kříž na bílém rouchu, který do Čech přišel těsně po roce 1200 a usadil se v komendách v Hradci Králové a v Jindřichově Hradci.¹¹⁶ Kromě jiných dovedností byli rytíři schopni vybudovat pravidelné poslovské spojení se zahraničím. Již tehdy dokázali jejich poslové urazit 20 až 40 kilometrů za den. Jejich diplomatická poselstva směřovala především do Říma či ke dvoru císaře Svaté říše římské. Ten se ovšem stěhoval z místa na místo. Ještě

¹¹⁵ ČTVRTNÍK, P., GALUŠKA, J. a TOŠNEROVÁ, P.: *Poštovnictví v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. 1. vyd. Liberec: KNIHY 555, 2008, s. 27. ISBN 978-80-86660-23-3.

¹¹⁶ ŘÁD NĚMECKÝCH RYTÍŘŮ. [online].[cit. 2013-1-25]. Dostupné z: <http://www.e-stredovek.cz/view.php?cisloclanku=2006041601>

v polovině šestnáctého století tento zvyk provozoval i Karel V. Většina evropských cest nebyla na přelomu patnáctého a šestnáctého století nijak zvlášť udržována a neexistovaly mosty. Většina řek byla tedy překračována v místech, kde byly mělké brody. Velká voda tak mohla poselství nepříjemně zdržet. Až ve třináctém století se začaly stavět kamenné mosty, přesto však většina mostů zůstala až do novověku dřevěná. V šestnáctém století se s rozvojem měst a vesnic situace začala výrazně měnit k lepšímu. Stavěly se nové cesty sypané kamenem, mosty se pravidelně udržovaly na náklady komor. Za tímto účelem se vybíraly patřičné daně a řeky se udržovaly ve splavném stavu, aby byla zajištěna i doprava po vodě, která zejména na počátku středověku nebyla příliš využívána kvůli malé rychlosti a častým zastávkám právě díky nespplavnosti řek.

4.1 Jiné pošty a spěšní kurýři

Ve starověku můžeme najít rozličné způsoby doručování pošty. Jedním z těchto způsobů byla pošta „řeznická“. Řezníci ke svému povolání potřebovali koně a vozy, se kterými jezdili nakupovat dobytek do okolí ve vzdálenosti 6 až 20 hodin. Byli to důvěryhodní občané a hodili se tak k doručování poštovních zásilek. Mezi řeznickými cechy a magistráty byly uzavřeny zvláštní úmluvy, „*dle nichž se řezníci zavazovali dopravovati dopisy, balíčky i osoby za určitý plat.*“¹¹⁷ Kde bylo řezníků více, střídali se dle určitých pravidel. Kdo nedostal plat, měl jako odměnu odpuštěné daně.

Ještě počátkem sedmnáctého století řeznická pošta fungovala. Kolínský poštovní mistr Jakub Henot si stěžoval císaři Rudolfovi II., že řeznická pošta ještě stále přepravuje dopisy a osoby navrhl mu, aby převzal říšskou německou poštu do vlastní režie. Řeznická pošta se udržela až do začátku devatenáctého století. Byla velmi dobře organizovaná a ne bezvýznamná. Thurn Taxisové tohoto způsobu přepravy pošty ve Virtembersku hojně využívali.¹¹⁸

¹¹⁷ KUČERA, O., JUDr.: *Pošta a telegraf ve starověku, středověku a novověku*. Praha: F. ŠIMÁČEK. s.

41

¹¹⁸ Tamtéž, s. 42

Řezníci od začátku doručování pošty upozorňovali troubením na roh na svůj příchod do města stejně jako spěšní kurýři. Toto troubení dalo později základ poštovní trubce. Nejen cech řeznický, ale také další spolehlivý cech pekařský využíval svých pravidelných pochůzek k doručování pošty. Po vynálezu knihtisku ve středověku byla pošta doručována také samotnými knihkupci, či prostřednictvím jejich obchodních zástupců, kteří prodávali své zboží.

Pro spěšné kurýry bylo na rozdíl od řezníků doručování pošty hlavním posláním. Měli stanovenou dobu, za kterou museli zprávu doručit. Přestože měli kurýři při výměně koní na poštovních stanicích přednost před ostatními osobami na silnicích, při průjezdech městskými branami a mýtnými i celními stanovišti a nikdo je nesměl zdržovat, často naráželi na neochotu měst otevírat jim brány v noci, nebo si stěžovali na příliš vysoké ceny od hostinských za stravu a jídlo.

Pošta však byla ve službách panovníka a byla tak nadřazena městským právům. Spěšní poštovní kurýři měli na svých cestách velmi dobrého pomocníka, již výše zmiňovanou **poštovní trubku**, která jim tato privilegia pomáhala hlásat daleko dopředu. Úplně na začátku se poštovní trubka vyráběla z volských rohů a byla neodmyslitelnou součástí vybavení posílů a sloužila k velice praktickým účelům. Kurýři měli s personálem na přepřahacích stanicích domluvené různé signály, kterými se s nimi domlouvali před příjezdem do stanice. Aby se po příjezdu nezdržovali, troubením oznamovali obsluhujícímu personálu, že jim má připravit koně k přepřáhnutí, dokonce „vytroubili“ i jejich počet, a také že mají připravit listovní vaky k naložení a upozornit cestující, aby se připravili k odjezdu. Dalšími signály trubky oznamovali nehodu či ztrátu orientace v mlze nebo přepadení, které bývalo poměrně dost časté. Troubením právě vyzývali strážce městských bran k jejich otevření. Signály při jízdě zase dávali vědět ostatním uživatelům silnice, že mají poštu, která měla přednost, uvolnit cestu. Z toho vyplývá, že kurýři museli umět troubit. František Roubík uvádí v roce 1844 v rukopisu práce a dějinách poštovní dopravy v Čechách, „*bylo poštovní správě uloženo opatřit postilionům dobré trubky, které vyráběla firmy Felix Riedel ve Vídni a prodávala je za jeden zlatý a 36 krejcarů za kus*“. Učitelé pak měli za úkol naučit kurýry čistě a dobře troubit. Roubík pak dále uvádí, že „*někteří z postilionů, zvláště ve větších stanicích na hlavních dálkových poštovních silnicích – jako například budějovický Postfrancl a karlovarský Wolfart – byli proslulí a populární svým*

trubačským uměním“. Doprava monarchů a význačných cestujících tak byla svěřována právě jim díky jejich spolehlivosti a zkušenosti.¹¹⁹

Obr. č. 18: Mosazný poštovní signální roh, 2. pol. 19. století



Zdroj: POŠTOVNÍ SIGNÁLNÍ ROH. [online]. © 2011 [cit. 2013-1-15]. Dostupné z: <http://www.postovnimuzeum.cz/cz/expozice/muzeum-vyssi-brod/postovni-vystroj-id33454/>

Místní listonoši soukromé pošty, kteří roznášeli poštu v tzv. malé Praze na konci osmnáctého století, používali dřevěné zvukové zařízení tzv. „*klapačky*“. Od toho vznikl název „*pošta klapačková*“, která měla sídlo v Celetné ulici a měla tři sběrný. Klapáním listonoši upozorňovali obyvatele Prahy nebo obcí v jejím okolí, kam také docházeli do vzdálenosti 3 mil (cca 21 km), na svůj příchod.

4.2 Židovská pošta

Až do poloviny osmnáctého století byl v Praze jen jeden poštovní úřad na Malé straně. Ostatní pražská města musela do této pošty docházet. Doručování pošty zvláště do **Židovského města** činilo velké problémy také s ohledem na jejich víru. Židé nesměli o svátcích pracovat a jejich rituální zvyklosti vyvolávaly poště obtíže. Na žádost židovské obce, zaslanou Marii Terezii, byla zřízena židovská poštovní sběrna. Židé tvořili v první polovině osmnáctého století významnou složku pražského obyvatelstva a jejich žádost byla oprávněná. Dědičně dostal židovskou poštovní sběrnou příbuzný dosavadního poštovního podomního obchodníka (Post-Hausjud) Hersche Davida Taussiga, Eliáš Taussig. Ten se zavázal pražské vrchní poštovní správě, že

¹¹⁹ ČTVR TNÍK, P., GALUŠKA, J., HÁN L, J., TOŠNEROVÁ, P. a ŠAMONIL, V.: Dějiny pošty v českých zemích. 1. vyd. Praha: Česká pošta, 2000, s. 38. ISBN 80-86437-02-7.

najme dva židovské pomocníky pro práci ve všední den a ve svátek najme jednoho křesťanského pomocníka. Za bezpečnost zásilek převzal osobní odpovědnost a do poštovní činnosti zapojil pravděpodobně i členy rodiny.¹²⁰ Tato sběrna vznikla pravděpodobně v roce 1740, přesné datum se nezachovalo. Byla umístěna v tehdejší Nové poštovské ulici čp. 167. Po asanaci ghetta po roce 1900 lze přibližně určit její původní polohu na místě dnešního domu č. 24/129 v Pařížské ulici proti Staronové synagoze. Tato sběrna měla oproti později vzniklým poštovním sběrnám jednu zvláštnost a to, že za poplatek poštu v Židovském městě také doručovala. Ničivý požár v roce 1754 zničil spolu s následným pruským obléháním fungující provoz sběrný. V roce 1821 se novým správcem poštovní sběrný stal Nathan Hönig, který sběrnou přemístil do domu čp. 90, po asanaci je to dům zhruba v dnešní Široké č. 14/65. O třicet let později byla sběrna změněna na poštovní expedici a její správu vedl Lazar z Hönigsbergu. Od té doby až do jejího zrušení roku 1865 již sloužila všem pražanům bez rozdílu náboženství. V roce 1894 byla sběrna znovu otevřena ale již jako pošta mimo Josefov v ulici Haštalské 2/748 v budově Nového Ungeltu.¹²¹

V dřívějších dobách museli poštovní kurýři dbát také na svou bezpečnost. Berků a lapků v temných hvozdech, táhnoucích se podél silnic vedoucích k další přepřahací stanici, bývalo dosti. K povinné výbavě kurýrů proto patřily i zbraně. Kurýrovi na koni lépe pomáhaly palné zbraně, na začátku to byly perkusní pistole a později revolvery. Zbraně chladné, tedy kordy a šavle, byly spíše jen povinnou součástí předepsané uniformy poštovních úředníků. Symbol trubky vyobrazený na různých částech oblečení se v pozdější době spolu s poštovní brašnou stal neodmyslitelnou součástí vybavení poštovního doručovatele.¹²²

¹²⁰ ŽIDOVSKÁ POŠTA V PRAZE. [online]. [cit. 2013-8-9]. Dostupné z: http://www.nacr.cz/E-publ/paginae/fulltext/Pag_hist_2.pdf

¹²¹ KRATOCHVÍL, J.: *PRAŽSKÉ POŠTY Historie a současnost*. 1. vyd. Praha: Libri, 2009. s. 30. ISBN 978-80-7277-405-0.

¹²² POŠTOVNÍ TRUBKA. [online]. © 2011 [cit. 2013-1-15]. Dostupné z: <http://www.postovnimuzeum.cz/cz/expozice/muzeum-vyssi-brod/postovni-vystroj-id33454/>

Obr. č. 19: Rakouský postiliónský roh z 19. století



Zdroj: POŠTOVNÍ ROH. [online]. © 2011 [cit. 2013-1-15]. Dostupné z:
<http://www.postovnimuzeum.cz/cz/expozice/muzeum-vyssi-brod/postovni-vystroj-id33454/>

Spěšní kurýři si velmi často naříkali nad stavem silnic. Král Ferdinand I. dokonce v únoru 1549 vydal mandát, ve kterém: „...*nařizoval tyto nepořádky odstranit a ukládal vrchnostem, ovšem s nepatrným výsledkem, udržovat poštovní silnice v pořádku.*“¹²³ Ta vrchnost, jejímž územím cesty procházely, se musela o stezky a cesty starat a udržovat je. Pomalu, ale jistě, se začal ke konci patnáctého století a na začátku šestnáctého století zvyšovat jak počet vozů přepravujících náklad, tak i cestujících. S rozvojem dálkového obchodu a tedy i čilejšího ruchu na silnicích bylo třeba zpracovat kartografické zobrazení země. České země se dočkaly prvního systematického kartografického zpracování již v roce 1518. Další mapa vyšla v roce 1568. Z místopisných map se časem vyvinuly mapy tematické, mezi které patří také mapy silniční a poštovní. První evropská silniční mapa byla součástí cestovního atlasu *Itinerarium Orbis Christiani* z let 1579 – 1580. Dochovala se také mapa českých zemí obsahující všechny hraniční přechody, různé druhy sídel i zemské silnice z roku 1676.¹²⁴

Politicko – ekonomické zájmy panovníků Svaté říše římské i v Českém království spolu s potřebou komunikace daly základy pro vytvoření spolehlivé komunikační a dopravní sítě, po které bylo možné bezpečně dopravovat zprávy a zásilky. Se vzrůstajícími potřebami doručování zpráv narůstal počet posílů a své vlastní služby měli nejen panovníci, ale také kláštery, univerzity, šlechtické a městské správní kanceláře. Vynikající organizací poslovských služeb byla kupříkladu vyhlášená

¹²³ ČTVR TNÍK, P., GALUŠKA, J. a TOŠNEROVÁ, P.: *Poštovníctví v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. 1. vyd. Liberec: KNIHY 555, 2008, s. 26. ISBN 978-80-86660-23-3.

¹²⁴ Tamtéž, s. 31

pařížská Sorbona, jejíž poslové pocházeli z rodin předních pařížských měšťanů a bylo pro ně velkou ctí být poslem univerzity. Poslové měli také s rozvíjejícími se službami určitá privilegia, ke kterým patřilo například osvobození od placení daní. Již od třináctého století se datuje také předepsaný oděv poslů, na kterém musel být viditelný poslovský znak. Obyčejně to byl znak rodu, či města, ze kterého posel pocházel.

Obr. č. 20: Poštovní stanice 18. století



Zdroj: POŠTOVNÍ STANICE. [online]. © 2002 - 2012 [cit. 2013-1-25]. Dostupné z:
<http://www.infofila.cz/obrazky-z-dejin-postovnictvi-xii-postmistrovska-dy-r-2-c-1402>

Poštovní služby byly hojně využívány, zejména pak ty zahraniční. Největšího rozmachu dosáhly po roce 1583, kdy se císař Rudolf II. usadil v Praze a ta se tak stala nejen jeho sídelním městem, ale zároveň i centrem římskoněmecké říše. Z Prahy pak vedlo 21 zahraničních poštovních spojů do všech významných evropských obchodních a správních center. Nejdlejší poštovní spojení udržoval pražský panovnický dvůr s Madridem, který byl v té době sídelním městem španělské větve habsburské dynastie.

Na konci šestnáctého století se pražská císařská dvorská komora začala potýkat s konkurenčním bojem mezi doručovateli pošt. Právě proto, že byla Praha centrem římskoněmecké říše, byl o služby poštovního doručovatelství velký zájem. Mnohá soukromá poštovská sdružení nedbala císařských privilegií, která určovala poštovní monopol výhradně Taxisům. K vyhrocení problémů došlo záhy po nástupu Rudolfa II. na trůn a to kvůli nesplácení dvorských účtů. Rudolf II. pak vydal ustanovení týkající se

vybírání poplatků za doručování zpráv soukromých dopisů. Těch však na rozdíl od úředních dopisů císařského dvora chodilo jen málo. Povinnost platit za soukromou korespondenci měli jen cizí vyslanci u dvora a obchodníci. Ostatní osoby jako dvorská čeleď, hudebníci a mnoho dalších bylo od poplatků na základě zvláštního císařského privilegia osvobozeno. Nejvyšší dvorský poštministr proto přednesl oprávněný návrh, aby se platila spíše úřední dvorská pošta vzhledem k tomu, že soukromí odesilatelé si ještě nezvykli odesílat mnoho dopisů. Sám by tak byl přišel o velkou část zisku, protože poplatky za soukromou poštu byly věcí dohody právě mezi poštministrem a poštovním poslem. Tento nápad se ovšem nesetkal s velkým ohlasem. Přesto Paarové, kteří obhospodařovali poštovní úřad, dosáhli částečného úspěchu v roce 1629 a pak o deset let později, kdy byla na jejich nátlak osvobozena jen úřední korespondence všech tajných císařských, říšských, arciknížecích radů a úředníků české komory. Tito pánové, aby pak nemuseli platit poštovné, uschovali svou soukromou poštu pod své úřední pečeti, přestože jim za to hrozily přísné tresty.¹²⁵

Provoz pošty byl zcela jednoznačně podřízen jednomu úkolu, a to řádně přepravit panovníckou a úřední korespondenci ať už pěšími nebo jízdními posly. Pro odlišení velmi důležité a spěšné korespondence panovníka se používalo označení „*Cito*“ nebo „*Justicia*“. Takto označenou poštu musel poštministr bez otálení odeslat spěšným jízdním poslem. Dále byly rozlišovány mimořádné spěšné zásilky označované jako „*Extraordinari*“.¹²⁶ Do rukou poštmistru se ale pod tímto označením dostávalo až příliš mnoho soukromých zásilek, zneužívajících toto označení. Nebylo výjimkou, že soukromá pošta tak narušovala řádný chod pošty státní. V Čechách, přestože bylo zakázáno posílat soukromou poštu pod hrozbou trestu, toho bylo hojně zneužíváno. V roce 1535 proto nařídil císař poštmistrově, že zásilky s tímto označením mohou být přijímány pouze spolu s průvodním listem sekretáře královské komory. Tento list pak putoval se zásilkou a kurýr jen nechával potvrzovat na všech přepřahacích stanicích stejně jako u adresáta při doručení. Tento list se tak stal jakýmsi prvním dokladem o zásilce a také kontrolním prostředkem, který pošta zavedla.

Četnost korespondence od druhé poloviny šestnáctého století začala úměrně narůstat s mírou vzdělanosti a psaní dopisů se stalo módní záležitostí. Poštovní kurýři

¹²⁵ ČTVR TNÍK, P., GALUŠKA, J. a TOŠNEROVÁ, P.: *Poštovníctví v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. 1. vyd. Liberec: KNIHY 555, 2008, s. 27. ISBN 978-80-86660-23-3.

¹²⁶ Tamtéž, s. 26

tak byli naprosto ideálním prostředkem pro výměnu zpráv s humanistickými vzdělanci, přičemž dopisování s takovým člověkem bylo záležitostí společenské prestiže. V našem prostředí se psalo latinsky, německy, česky, francouzsky, italsky, španělsky, ale také řecky.

Dalšími posílanými zprávami byly strohé zpravodajské informace o aktuálním politickém dění. Tyto informace zajišťovali zpravodajové pro své pány z různých koutů světa. Diplomatické depeše tak byly plné informací o vleklém konfliktu v Nizozemí, protestantské reformaci v Německu či o stále hrozícím nebezpečí ze strany Osmanské říše nebo o habsburských dynastických třenicích a stavovské vzpouře v Praze. Texty těchto depeší pak mnohdy končily značně upraveny v tehdejších informačních brožurkách a letácích jako „zaručeně nejnovější zprávy“. Od doby, kdy pošta začala doručovat i soukromou korespondenci, usilovala o zastavení činnosti různých podloudných posílů, kteří právě tyto brožury a letáky se zaručenými zprávami doručovali. Poštmistřům touto cestou unikala značná část platících soukromých klientů. Soukromá poselská zařízení měst a cechů se snažil omezit císař Ferdinand III. (1637 – 1657) svým patentem po celé římskoněmecké říši. Tento se však míjel účinkem vzhledem k tomu, že pošta zajišťovala pravidelné doručování jen na hlavní trase Praha – Vídeň. Ostatní menší města či městečka po celé říši tak byla vlastně nucena využívat soukromých poselských služeb až do konce osmnáctého století, kdy se poštovní síť rozšířila na celé území Čech a Moravy.

Poštmistři hlavních úřadů se velmi úspěšně zapojili do rozšiřování ať už rukopisných či tištěných zpráv novinového charakteru, které velmi významně rozšířilo jejich příjmy.

Informace a novinky z celého světa byly velmi žádané a tak ve velkých městech vznikla centra, kde se tyto zprávy nejprve opisovaly a později byly i tištěny. Vznikaly tak první kurýrní *relace* a *avisa*, což byly vlastně nekomentované společensko-politické a válečné události prodávané dále soukromou poštou tak, jak je zmíněno v předchozím textu. První zpráva týkající se našich zemí vyšla pravděpodobně v Lipsku v roce 1483 ve formě letáku. V šestnáctém století vycházely i v Čechách letáky obsahující noviny a zprávy, byly však tištěny jen v německém jazyce. První česky tištěnou novinou byla zpráva o politickém jednání „*Sjezd císařské Velebnosti v Vidni a najjasnějších tří*

*králuov Jich Milosti*¹²⁷ vydaná v Praze roku 1515 tiskařem Mikulášem Konáčem z Hodišova. Tyto letáky byly císařským dvorem tolerovány, ale také cenzurovány. Ke konci šestnáctého století počet necenzurovaných a anonymně šířených výtisků neúměrně stoupl a proto Rudolf II. vydal nařízení ustanovující pravidla zpravodajství. Zpravodajství tiskli velcí tiskaři jak v Praze, tak i na Moravě. S tiskaři velmi úzce spolupracovali poštmistři, kteří si často tiskli zpravodajství sami. Ti také za úplatu dodávali zprávy nebo již vytištěné zpravodajství šířili dále pro další zájemce k přetiskům v dalších částech země. Poštmistři byli přímo u zdroje informací a tiskařům tak vlastně brali práci a zisk za prodej novin.

Obr. č. 21: Cestovní kočár Thurn Taxisů na nádvoří zámku St. Emmeram



Zdroj: CESTOVNÍ KOČÁR. [online]. [cit. 2013-1-25]. Dostupné z: <http://phonebookoftheworld.com/thurnandtaxis/logo.htm>

Neustále se rozvíjející poštovní služby završilo díky povolení císaře Rudolfa II. zavedení poštovní osobní dopravy. Ta se stala nezbytnou součástí stylu života renesanční společnosti. Vždyť jen na rudolfínský dvůr přijížděl nespočet diplomatů, šlechticů, učenců či alchymistů stejně jako kejklířů a obchodníků s nejrůznějším zbožím. Poštovní cestovní vozy ovšem využívala také vyšší šlechta, jak dokládá rožmberský kronikář Václav Březan, že: „23.martii pan Adam z Valdštejna, štolmistr Jeho Milosti Císařské, na poště ku panu vladařovi na Třeboň přijel...“¹²⁸ Adamem

¹²⁷ ČTVRTNÍK, P., GALUŠKA, J. a TOŠNEROVÁ, P.: *Poštovníctví v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. 1. vyd. Liberec: KNIHY 555, 2008, s. 29. ISBN 978-80-86660-23-3.

¹²⁸ BŘEZAN, V.: *ŽIVOTY POSLEDNÍCH ROŽMBERKŮ II*. 1. vyd. Praha: Nakladatelství Svoboda, 1985, s. 591. ISBN 25-028-85.

z Valdštejna je zde myšlen nejvyšší pražský purkrabí (titul dosažen až v roce 1627, pozn. aut.) Zmíněným vladařem pak byl míněn pan Petr Vok z Rožmberka.

4.3 Osobní doprava

Doprava osob poštovními vozy byla spojena s řadou problémů, ať už se jednalo o poruchy či nehody vozů, způsobených špatným stavem silnic nebo nepříznivým počasím. Cestující také museli počítat s přepadením a okradením potulnými bandami. Problémy měl poštovní personál také se samotnými cestujícími, kteří vyžadovali přednostní pronájem koní, v horším případě personál fyzicky napadli a často přetěžovali koně těžkými zavazadly. Dochované poštovní řády z let 1621 a 1623 stanovují maximální váhu zavazadel na 50 liber (asi 25 kg).¹²⁹ Na druhou stranu lze nalézt v cestovních denících cestujících poznámky o nezdvořilosti, neurvalosti či dokonce opilosti poštovního personálu. Konflikty vznikaly při delších cestách také mezi samotnými cestujícími.

Třicetiletá válka poznamenala osobní přepravu poštovními vozy. V srpnu 1621 bylo vydáno nařízení: „...že pošta nesmí dopravovat nikoho, kdo si od zemských úřadů – zde byl jmenován nejvyšší purkrabí – nevyzvedl písemné povolení k cestě, respektive mu nesmí být pronajati poštovní koně ani místo v poštovních vozech.“¹³⁰ V březnu 1623 byl tento zákaz v poštovním řádu zopakován a byl podpořen poštovním patentem císaře Ferdinanda II. v květnu téhož roku. Česká dvorská kancelář tento zákaz připomněla i pražskému poštmistrovovi Langovi 26. dubna 1627. Neuposlechnutí tohoto zákazu bylo trestáno vězením. Příkazy a zákazy se ovšem vždy obcházely. Dokládá to i případ z roku 1657, kdy stačilo odjet formanským vozem z města, v našem případě konkrétně z Prahy, do nejbližší poštovní stanice a přestoupit do poštovního vozu bez jakýchkoliv povolení a pokračovat ve své cestě.¹³¹

Úřady také začaly dbát o osobní zavazadla cestujících a začaly vydávat předpisy o celní kontrole. Byla to pravděpodobná reakce na pašování zboží, které podléhalo clu.

¹²⁹ ČTVR TNÍK, P., GALUŠKA, J. a TOŠNEROVÁ, P.: *Poštovníctví v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. 1. vyd. Liberec: KNIHY 555, 2008, s. 32. ISBN 978-80-8

¹³⁰ Tamtéž, s. 32

¹³¹ Tamtéž, s. 32

Odbavení poštovního vozu se díky těmto kontrolám zdržovalo a proto je jak cestující, tak poštovníci jednotně začali obcházet.

Velkou konkurencí v osobní dopravě poštovnímu zřízení byli **formani**, kteří již od patnáctého století ovládali dálkový obchod. Ani zřízení pošty neubralo na jejich důležitosti. Formané nebo také *landkočí, Kutscher, Lankutscher, Gotschi nebo Lehenrössler* se koncem šestnáctého století sdružili do cechu.¹³² Od městské rady Starého města pražského obdrželi „*Řád a pořádek*“ vydaného v roce 1576, který jim určoval jejich práva a povinnosti. Dělili se do tří základních skupin. Formani, kteří vlastnili těžké nákladní vozy, většinou tažené čtyřspřežím, provozovali obchod a dopravu na dálkových tratích. Jejich vozy uvezly náklad až 1000 kg. Landkočí měli na starosti dopravu osob a lehčích nákladů po venkově. Lénkočí (později fiakristé) se zaměřovali jen na dopravu ve městě a blízkém okolí. V Čechách jezdili pouze v Praze. Cechovní pořádky omezovaly činnost formanů. Císař Rudolf potvrdil v roce 1598 „*...cechovní artykule, stanovící velmi podrobně práva a povinnosti „kočův pražských“ i jejich čeledi a popisující také erb a pečeť kočovského pořádku.*“¹³³

Pro větší pohodlí pasažérů se na silnicích vedle nákladních těžkých vozů objevovali také lehčí a rychlejší vozy tažené většinou dvěma či nejvýše třemi koňmi. Od roku 1500 se vyráběl nový typ vozu, který se nazýval „*kočí*“ nebo také „*kočí*“ vůz podle místa vzniku - uherské vesnice Kocs. Odvozeniny od tohoto názvu převzala většina evropských jazyků. V češtině je to „*kočí*“ a „*kočí*“, němčina má „*Kutsche*“ angličtina pak „*Coach*“ apod.¹³⁴

Z dobových pramenů víme, že na Starém městě pražském působilo kolem roku 1627 celkem 13 landkočí se 44 koňmi, na Novém městě 11 formanů se 46 koňmi a na Menším městě 17 kočů s 58 koňmi.¹³⁵ Teprve zavedením železnice v druhé polovině devatenáctého století byla činnost formanů významně omezena.

¹³² ROUBÍK, F., DR.: K VÝVOJI POŠTOVNICTVÍ V ČECHÁCH V 16. AŽ 18. STOLETÍ. In: PROKEŠ, J., DR. SBORNÍK ARCHIVU MINISTERSTVA VNITRA REPUBLIKY ČESKOSLOVENSKÉ. Praha: MINISTERSTVO VNITRA REPUBLIKY ČESKOSLOVENSKÉ, 1937. s. 170

¹³³ Tamtéž, s. 170

¹³⁴ ČTVRTNÍK, P., GALUŠKA, J. a TOŠNEROVÁ, P.: *Poštovnictví v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. 1. vyd. Liberec: KNIHY 555, 2008, s. 33. ISBN 978-80-8

¹³⁵ ROUBÍK, F., DR.: K VÝVOJI POŠTOVNICTVÍ V ČECHÁCH V 16. AŽ 18. STOLETÍ. In: PROKEŠ, J., DR. SBORNÍK ARCHIVU MINISTERSTVA VNITRA REPUBLIKY ČESKOSLOVENSKÉ. Praha: MINISTERSTVO VNITRA REPUBLIKY ČESKOSLOVENSKÉ, 1937. s. 171

Poštovní úřad přes veškeré nástrahy lapků a zlodějů, nepřízni počasí, podloudných posílů korespondence i čilého obchodování formanů, nepřestal být poštovním doručovatelstvím a velkou měrou ovlivnil rozvoj společnosti šestnáctého a sedmnáctého století.

Ve druhé polovině osmnáctého a první polovině devatenáctého století došlo k závažným hospodářským a sociálním změnám a k vytváření společenských vazeb. Hospodářský a sociální vývoj zasáhl do určité míry i podnikání Taxisů. Koncem osmnáctého století se velkou měrou rozšířila korespondence a vzrostl tak okruh lidí, kteří mohli za přepravu pošty zaplatit.

Obr. č. 22: Motiv Thurn Taxiské pošty na německé známce I.



Zdroj: ZNÁMKY. [online]. © 2012 eStránky.cz [cit. 2013-1-28]. Dostupné z:

<http://www.dynastiearody.estranky.cz/fotoalbum/thurn---taxis/>

Obr. č. 23: Motiv Thurn Taxiské pošty na německé známce II.



Zdroj: ZNÁMKY. [online]. © 2002 - 2012 [cit. 2013-1-28]. Dostupné z: <http://www.infofila.cz/obrazky-z-dejin-postovnictvi-xii-postmistrovska-dy-r-2-c-1402>

ZÁVĚR

Cílem této diplomové práce byl popis historického vývoje poštovníctví na území Svaté říše římské, od jeho počátků v druhé polovině patnáctého století, se zaměřením na podnikatelské aktivity rodu Thurn Taxisů, kteří položili základy novodobého poštovníctví a v průběhu čtyř set let jej dopracovali prakticky až k dnešní podobě.

Dějiny poštovníctví velmi úzce souvisí s rozvojem lidské civilizace. Od pradávna měli lidé potřebu se dorozumívat a vyměňovat si zprávy. Poštovníctví zaznamenalo velký skok kupředu díky zámořským cestám a rozvoji zahraničního obchodu. Přeprava zpráv se ukázala být nutností, a proto už na začátku čtrnáctého století založili benátské kupci první kurýrní společnost a později vzniklo štafetové předávání zpráv. V jednotlivých městech pak vznikaly podobné kurýrní společnosti.

Posílání zpráv v novověku patřilo k privilegiím panovníků. Obyčejní lidé žijící na vesnici tuto službu nepotřebovali, a ani by ji nemohli využít vzhledem k tomu, že byli negramotní. Na hodně dlouhou dobu se posílání dopisů omezilo pouze na úřední korespondenci. Panovníci si obstarávali své posly, kteří jejich zprávy doručovali. Vzhledem k rozsáhlým územím a vzdálenostem mezi městy bylo s rozvojem obchodu a cestování nutné založit poštovní organizaci. Této výzvy se ujali vyhlášení poslové z rodu Tasso z okolí italského Bergama, kteří již ve čtrnáctém století sloužili svými poslovskými službami papeži. Z pověření císaře Svaté říše římské Fridricha III. Habsburského založil v roce 1457 Rugger Tasso první jízdní spojení z Innsbrucku do Štýrska a pak dále do Itálie. Tento rok se stal přelomovým ve vývoji poštovních a poslovských služeb a odstartoval počátek úspěchu italské rodiny, v dnešní době známé jako Thurn Taxis. Thurn Taxisové postupně rozvinuli fungující poštovní síť téměř po celé Evropě, s výjimkou Francie a Anglie.

Císař Rudolf II. posunul poštovské a poslovské služby kupředu povolením doručovat kromě úřední pošty také poštu soukromou, ke které později přidal i významné povolení na přepravu osob.

Thurn Taxisové se museli potýkat ve svém podnikání s následky třicetileté války, kdy se díky válečným konfliktům musela rušit nebo překládat některá pravidelná poštovní spojení. Nepříjemnosti měli Thurn Taxisové i se svými patrony Habsburky

týkající se nepravidelného placení za poštovské služby z důvodu vyčerpání královské pokladny.

V roce 1615 skončili Thurn Taxisové s přímým vedením pošty v rakouské monarchii a tím pádem také v českých zemích. V roce 1624 udělil císař Ferdinand II. do dědičného držení úřad nejvyššího dvorského poštmistra rodině Paarů. Tento úřad platil pro rakouské, české a uherské země. Paarové si udělali v tomto úřadě velice silnou pozici a v Čechách velice čile obchodovali. Své postavení si Paarové dokázali udržet až do roku 1722. Přestože nebyli s rodem Thurn Taxisů přímými konkurenty, vedly spolu tyto dva rody letité spory.

Přes všechny překážky byli Thurn Taxisové ve svém podnikání velmi úspěšní a jejich působení v organizaci poštovských a poslovských služeb skončilo až po celých čtyřech stoletích. Dne 28. ledna 1867 se v Berlíně sešli zástupci pruské poštovní správy s pověřenci Thurn Taxisů, aby dojednali podmínky převzetí poštovních služeb. Výsledkem byla smlouva, podle které přešlo poštovníctví v Německu s celým inventářem do rukou pruského krále za jednorázové odstupné ve výši tří milionů marek. Odkaz Thurn Taxisů, především díky skvěle zorganizovanému a propracovanému systému poštovního doručovatelství, používáme s určitými obměnami dodnes.

Zadání práce tak, jak bylo deklarováno v úvodu, bylo splněno dle požadavků vzhledem k historickému tématu této práce. Práce obsahuje v datových souvislostech významné události, které byly zásadní pro rozvoj poslovských služeb na evropském kontinentě. Díky použití mnoha různých zdrojových materiálů a pramenů byly odhaleny nesrovnalosti v některých datech a dokonce i jménech. Tato skutečnost by mohla být námětem pro další práci a také důvodem pro další pátrání v dobových archivech a pramenech s cílem odstranit tyto nesrovnalosti a případně nalézt další dokumenty a fakta týkající se rodiny Thurn Taxisů a jejich podnikání v poštovních a poslovských službách.

SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

Seznam použité literatury

BOROVÍČKA, M.: *CESTOVATELSTVÍ*. 1. vyd. Praha, Litomyšl: Paseka, 2010. s. 757. ISBN 978-80-7432-033-0.

BŘEZAN, V.: *ŽIVOTY POSLEDNÍCH ROŽMBERKŮ II*. 1.vyd. Praha: Nakladatelství Svoboda, 1985, s. 907. ISBN 25-028-85.

ČECHURA, J.: *České země v letech 1526-1583. PRVNÍ HABSBURKOVÉ NA ČESKÉM TRŮNĚ I*. 1.vyd. Praha: Libri, 2008. s. 324. ISBN 978-80-7277-385-5.

ČTVRTNÍK, P.: *CESTA POŠTY DĚJINAMI silnicí, železnicí, letadlem*. 1. vyd. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů, 1977, s. 210.

ČTVRTNÍK, P., GALUŠKA, J., HÁNL, J., TOŠNEROVÁ, P. a ŠAMONIL, V.: *Dějiny pošty v českých zemích*. 1. vyd. Praha: Česká pošta, 2000, s. 163. ISBN 80-86437-02-7.

ČTVRTNÍK, P., GALUŠKA, J. a TOŠNEROVÁ, P.: *Poštovníctví v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. 1. vyd. Liberec: KNIHY 555, 2008, s. 196. ISBN 978-80-86660-23-3.

KÖPPLOVÁ, B., KÖPPL, L.: *Dějiny světové žurnalistiky I (Celý svět je v novinách)*. 1. vyd. Brno: Novinář, 1989. s. 336. ISBN 80-7077-216-6.

KNOZ, T., DVOŘÁK, J.: *Šlechta v proměnách věků*. 1. vyd. Brno: Matice moravská pro Výzkumné středisko pro dějiny střední Evropy: prameny, země, kultura, 2011. s. 359. ISBN 978-80-86488-71-4.

KRATOCHVÍL, J.: *PRAŽSKÉ POŠTY Historie a současnost*. 1. vyd. Praha: Libri, 2009. s. 480. ISBN 978-80-7277-405-0.

KUČERA, O., JUDr.: *Pošta a telegraf ve starověku, středověku a novověku*. Praha: F. ŠIMÁČEK. s. 142.

MACKENNEY, R.: *EVROPA šestnáctého STOLETÍ*. 1. vyd. Praha: Vyšehrad, spol. s r.o., 2001. s. 400. ISBN 80-7021-469-4.

MAŠEK, P., *Od věží k troskám*. Sanquis, 2002, roč. 20, s. 66. ISSN 1212-6535.

McQUAIL, D., *Úvod do teorie masové komunikace*. 1. vyd. Praha: Portál, 1999. s. 448. ISBN 80-7178-200-9.

ROUBÍK, F., DR.: *K VÝVOJI POŠTOVNICTVÍ V ČECHÁCH V 16. AŽ 18. STOLETÍ*. In: PROKEŠ, J., DR. *SBORNÍK ARCHIVU MINISTERSTVA VNITRA REPUBLIKY ČESKOSLOVENSKE*. Praha: MINISTERSTVO VNITRA REPUBLIKY ČESKOSLOVENSKE, 1937.

STELLNER, F. a kolektiv.: *Hospodářské dějiny (16. – 20. století)*. 1.vyd. Praha: Vysoká škola ekonomická, nakladatelství Oeconomica, 2006. s.139, ISBN 978-80-245-1141-2

VAN DÜLMEN, R.: *Kultura a každodenní život v raném novověku (16. - 18. století)* Díl 2: Vesnice a město. 1.vyd. Praha: Argo. s. 358. ISBN 80-7203-812-5.

Seznam použitých internetových zdrojů

ERB THURN TAXISŮ. Official Website of the Almanach de Saxe Gotha Copyright Held [online]. © 1995-2013 [cit. 2013-1-25]. Dostupné z: <http://www.almanachdegotha.org/id104.html>

ERB RODU THURN TAXISŮ. [online]. © 2012 [cit. 2013-1-28]. Dostupné z: http://en.wikipedia.org/wiki/Thurn_und_Taxis

LAMORAL I. TAXIS. [online]. © 2013 Geni.com [cit. 2013-1-25]. Dostupné z: <http://www.geni.com/people/Lamoral-I-von-Taxis/6000000009546576788>

PAAROVÉ. [online]. © 2011 Pavel Palát, Stanislav Kasík [cit. 2012-12-26]. Dostupné z: <http://www.heraldika-terminologie.cz/stranka-knec-rod-paar-v-echch-309>

PAAROVÉ. [online]. © 2002 - 2012 [cit. 2013-1-25]. Dostupné z: <http://www.infofila.cz/obrazky-z-dejin-postovnictvi-xii-postmistrovska-dy-r-2-c-1402>

POŠTOVNÍ SIGNÁLNÍ ROH. [online]. © 2011 [cit. 2013-1-15]. Dostupné z: <http://www.postovnimuzeum.cz/cz/expozice/muzeum-vyssi-brod/postovni-vystroj-id33454/>

PRVNÍ LOGO THURN TAXISŮ. [online]. [cit. 2013-1-25]. Dostupné z: <http://phonebookoftheworld.com/thurnandtaxis/logo.htm>

ŘÁD NĚMECKÝCH RYTÍŘŮ. [online]. [cit. 2013-1-25]. Dostupné z: <http://www.e-stredovek.cz/view.php?cisloclanku=2006041601>

TAJNÉ POŠTOVNÍ LOŽE. ZMEK, B. [online]. [cit. 2013-8-9]. Dostupné z: <http://www.genealogie.cz/uploads/media/lghsp01rada-05.pdf>

THURN TAXIS. [online]. [cit. 2012-12-26]. Dostupné z: <http://www.thurnundtaxis.de/en/welcome/family.html>

THURN TAXIS. [online]. [cit. 2012-12-26]. Dostupné z: <http://www.thurnundtaxis.de/>

ULMAN STROMER. [online]. [cit. 2013-8-9]. Dostupné z:
[http://en.wikisource.org/wiki/Popular_Science_Monthly/Volume_42/November_1892/
The_First_German_Paper-maker](http://en.wikisource.org/wiki/Popular_Science_Monthly/Volume_42/November_1892/The_First_German_Paper-maker)

ZÁMEK LOUČEŇ. [online]. © Zámek Loučeň [cit. 2012-12-26]. Dostupné z:
<http://www.zamekloucen.cz/historie-zamku->

ZNÁMKY. [online]. © 2012 eStránky.cz [cit. 2013-1-28]. Dostupné z:
<http://www.dynastiearody.estranky.cz/fotoalbum/thurn---taxis/>

ŽIDOVSKÁ POŠTA V PRAZE. [online]. [cit. 2013-8-9]. Dostupné z:
http://www.nacr.cz/E-publ/paginae/fulltext/Pag_hist_2.pdf

Seznam vyobrazení v textu

- Obrázek 1: První historické logo Thurn Taxisů
Zdroj: PRVNÍ LOGO THURN TAXISŮ. [online]. [cit. 2013-1-25].
Dostupné z: <http://phonebookoftheworld.com/thurnandtaxis/logo.htm>28
- Obrázek 2: Část historického erbu rodu Taxisů
Zdroj: ČÁST ERBU TAXISŮ. [online]. [cit. 2013-1-25]. Dostupné z:
<http://phonebookoftheworld.com/thurnandtaxis/logo.htm>31
- Obrázek 3: Franz von Taxis (1459 – 1517)
Zdroj: FRANZ VON TAXIS. [online]. [cit. 2013-1-25]. Dostupné z:
<http://www.thurnundtaxis.de/en/family/in-regensburg-for-250-years/post.html>
.....32
- Obrázek 4: Erb rodu Thurn Taxisů
Zdroj: ERB THURN TAXISŮ. Official Website of the Almanach
de Saxe Gotha Copyright Held [online]. © 1995-2013 [cit. 2013-1-25].
Dostupné z: <http://www.almanachdegotha.org/id104.html>34
- Obrázek 5: Anonym: Posel míru. Detail dobového letáku z roku 1648
o konci třicetileté války a uzavření Vestfálského míru
Zdroj: ČTVRTNÍK, P., GALUŠKA, J. a TOŠNEROVÁ, P.: *Poštovníctví
v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. 1. vyd. Liberec: KNIHY 555, 2008,
s. 26. ISBN 978-80-86660-23-340
- Obrázek 6: Poštovní doklad Thurn Taxisů
Zdroj: POŠTOVNÍ DOKLAD. [online]. [cit. 2013-1-25]. Dostupné z:
<http://phonebookoftheworld.com/thurnandtaxis/logo.htm>41
- Obrázek 7: Sídlo pražského poštmistra na dnešním Valdštejnském náměstí –
proti nynější Valdštejnské hospodě
Zdroj: KRATOCHVÍL, J.: PRAŽSKÉ POŠTY Historie a současnost.
1. vyd. Praha: Libri, 2009. s. 20. ISBN 978-80-7277-405-046
- Obrázek 8: Nejvyšší dvorští poštmistři ve Vídni v rakouských dědičných
zemích
Zdroj: ČTVRTNÍK, P., GALUŠKA, J. a TOŠNEROVÁ, P.: *Poštovníctví
v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*. 1. vyd. Liberec: KNIHY 555, 2008,
s. 22. ISBN 978-80-86660-23-348
- Obrázek 9: Lamoral I. von Taxis
Zdroj: LAMORAL I. TAXIS. [online]. © 2013 Geni.com [cit. 2013-1-25].
Dostupné z: <http://www.geni.com/people/Lamoral-I-von-Taxis/600000009546576788>49

Obrázek10: Rodový znak Paarů Zdroj: PAAROVÉ. [online]. © 2002 - 2012 [cit. 2013-1-25]. Dostupné z: http://www.infofila.cz/obrazky-z-dejin-postovnictvi-xii-postmistrovska-dy-r-2-c-1402	51
Obrázek 11: První denní razítka používaná pražskou poštou koncem 18. století Zdroj: KRATOCHVÍL, J.: PRAŽSKÉ POŠTY Historie a současnost. 1. vyd. Praha: Libri, 2009. s. 27. ISBN 978-80-7277-405-0.	53
Obrázek 12: Erb rodu Thurn Taxisů Zdroj: THURN TAXIS. [online]. © 2012 [cit. 2013-1-28]. Dostupné z: http://en.wikipedia.org/wiki/Thurn_und_Taxis	57
Obrázek 13: Znak královského titulu Thurn Taxisů Zdroj: THURN TAXIS. [online]. [cit. 2013-1-25]. Dostupné z: http://www.thurnundtaxis.de/en/welcome/family.html	57
Obrázek 14: Známky Thurn Taxisů z druhé poloviny 19. století Zdroj: ZNÁMKY THURN TAXISŮ. [online]. © 2002 - 2012 [cit. 2013-1-25]. Dostupné z: http://www.infofila.cz/obrazky-z-dejin-postovnictvi-xi-o-postovskych-pana-r-2-c-1398	59
Obrázek 15: Karosa se zdobenou korbou ze 17. století Zdroj: ČTVRTNÍK, P., GALUŠKA, J. a TOŠNEROVÁ, P.: Poštovnictví v Čechách, na Moravě a ve Slezsku. 1. vyd. Liberec: KNIHY 555, 2008, s. 35. ISBN 978-80-86660-23-3.	60
Obrázek 16: Nehoda poštovního vozu, detail, Ian Luken Zdroj: ČTVRTNÍK, P., GALUŠKA, J. a TOŠNEROVÁ, P.: Poštovnictví v Čechách, na Moravě a ve Slezsku. 1. vyd. Liberec: KNIHY 555, 2008, s. 35. ISBN 978-80-86660-23-3.	61
Obrázek 17: Interiér staré německé papírny (Jost Amman, 1568) Zdroj: ULMAN STROMER. [online]. [cit. 2013-8-9]. Dostupné z: http://en.wikisource.org/wiki/Popular_Science_Monthly/Volume_42/November_1892/The_First_German_Paper-maker	62
Obrázek 18: Mosazný poštovní signální roh, 2. pol. 19. století Zdroj: POŠTOVNÍ SIGNÁLNÍ ROH. [online]. © 2011 [cit. 2013-1-15]. Dostupné z: http://www.postovnimuzeum.cz/cz/expozice/muzeum-vyssibrod/postovni-vystroj-id33454/	67
Obrázek 19: Rakouský postiliónský roh z 19. století Zdroj: POŠTOVNÍ SIGNÁLNÍ ROH. [online]. © 2011 [cit. 2013-1-15]. Dostupné z: http://www.postovnimuzeum.cz/cz/expozice/muzeum-vyssibrod/postovni-vystroj-id33454/	69

- Obrázek 20: Poštovní stanice 18. století
 Zdroj: POŠTOVNÍ STANICE. [online]. © 2002 - 2012 [cit. 2013-1-25].
 Dostupné z: <http://www.infofila.cz/obrazky-z-dejin-postovnictvi-xii-postmistrovska-dy-r-2-c-1402>70
- Obrázek 21: Cestovní kočár Thurn Taxisů na nádvoří zámku St. Emmeram
 Zdroj: CESTOVNÍ KOČÁR. [online]. [cit. 2013-1-25]. Dostupné z:
<http://phonebookoftheworld.com/thurnandtaxis/logo.htm>73
- Obrázek 22: Motiv Thurn Taxiské pošty na německé známce I.
 Zdroj: ZNÁMKY. [online]. © 2012 eStránky.cz [cit. 2013-1-28].
 Dostupné z: <http://www.dynastiearody.estranky.cz/fotoalbum/thurn---taxis/...>77
- Obrázek 23: Motiv Thurn Taxiské pošty na německé známce II.
 Zdroj: ZNÁMKY. [online]. © 2002 - 2012 [cit. 2013-1-28]. Dostupné z:
<http://www.infofila.cz/obrazky-z-dejin-postovnictvi-xii-postmistrovska-dy-r-2-c-1402>.....77

BIBLIOGRAFICKÉ ÚDAJE

Jméno autora: Zuzana Schiller

Obor: Sociální a mediální komunikace

Forma studia: kombinovaná

Název práce: Poštovní impérium Thurn Taxisů

Rok: 2013

Počet stran textu bez příloh: 72

Celkový počet stran příloh: 0

Počet titulů českých použitých zdrojů: 16

Počet titulů zahraničních použitých zdrojů: 0

Počet internetových zdrojů: 15

Počet ostatních zdrojů: 0

Vedoucí práce: Mgr. Jan Rapin, MBA