



# VÝJEZD ŠŤASTNÝ

Cestovní deníky z kavalírských cest Václava Vojtěcha,  
Jana Norberta a Ignáce Karla ze Šternberka z let 1662–1665

ZDENĚK HOJDA (ED.)

## **VÝJEZD ŠŤASTNÝ**

**Cestovní deníky z kavalírských cest Václava Vojtěcha,  
Jana Norberta a Ignáce Karla ze Šternberka z let 1662–1665**



**argo**



# VÝJEZD ŠŤASTNÝ

Cestovní deníky z kavalírských cest Václava Vojtěcha,  
Jana Norberta a Ignáce Karla ze Šternberka z let 1662–1665

ZDENĚK HOJDA (ED.)

Kniha vychází s finanční podporou Ministerstva kultury České republiky.

Obálka: Gerrit Adriaenszoon Berckheyde, Náměstí de Dam v Amsterdamu,  
1668, *Koninklijk Museum voor Schone Kunsten*, Antverpy,  
[wikimedia/commons](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Gerrit_Adriaenszoon_Berckheyde_-_Nieuwmarkt_in_Amsterdam_1668.jpg)

K vydání připravil, průvodními studiemi, poznámkami a komentáři opatřil  
Zdeněk Hojda.

Latinské texty přeložila Magdaléna Jacková.

Edici řídí Magdalena Moravová.

Argo © 2022

Edition, introduction, and notes © Zdeněk Hojda, 2022

Translation © Magdaléna Jacková, 2022

ISBN 978-80-257-3932-7 (váz.)

ISBN 978-80-257-4126-9 (e-kniha)

## **obsah**

### **VÝJEZD ŠTASTNÝ ANEB JAK SE MLADÍ KAVALÍŘI V 17. STOLETÍ SEZNAMOVALI S EVROPOU 7**

Itineráře kavalírských cest Václava Vojtěcha, Jana Norberta  
a Ignáce Karla, bratří Šternberků, v letech 1662–1665 20  
Mapy 30

### **PRAMENY KE ŠTERNBERSKÉMU PUTOVÁNÍ: CESTOVNÍ DENÍKY 34**

Ediční poznámka 48

### **EDICE CESTOVNÍCH DENÍKŮ Z KAVALÍRSKÝCH CEST VÁCLAVA VOJTĚCHA, JANA NORBERTA A IGNÁCE KARLA ZE ŠTERNBERKA Z LET 1662–1665 59**

CESTA VÁCLAVA VOJTĚCHA, JANA NORBERTA  
A IGNÁCE KARLA, BRATRÍ ZE ŠTERNBERKA,  
DO NĚMECKÝCH ZEMÍ, NIZOZEMÍ, ANGLIE, FRANCIE  
A ITÁLIE V LETECH 1662–1664 61

CESTA IGNÁCE KARLA ZE ŠTERNBERKA  
A PETRA ŘÍČANSKÉHO Z ŘÍČAN DO NĚMECKÝCH ZEMÍ,  
ŠVÝCARSKA A FRANCIE V LETECH 1664–1665 185

FRAGMENTY CESTOVNÍCH DENÍKŮ VÁCLAVA VOJTĚCHA  
A IGNÁCE KARLA ZE ŠTERNBERKA PSANÝCH  
LATINSKY 233

POZNÁMKY 255

|                                                                   |     |
|-------------------------------------------------------------------|-----|
| Slovníček méně obvyklých výrazů                                   | 323 |
| Stručné životopisy bratří Šternberků                              | 333 |
| Komentovaný seznam vyobrazení                                     | 345 |
| Seznam literatury k obrazové příloze a životopisným<br>medailonům | 361 |
| Jmenný a místní rejstřík                                          | 364 |

## VÝJEZD ŠŤASTNÝ ANEB JAK SE MLADÍ KAVALÍŘI V 17. STOLETÍ SEZNAMOVALI S EVROPOU

### Čím bylo kavalírské cestování v 17. století

Položili jste si někdy otázku, kdo byli nejpilnější cestovatelé v 17. století? Pomineme-li cestovatele nedobrovolné, tedy vojenské žoldnéře či například nešťastné náboženské exulanty, napadnou vás zajisté obchodníci, řemeslníci a umělci na cestách na zkušenou, nejruznější agenti, poutníci. Na koňském hřebetě v prachu silnic, v poštovním voze, v hospodách i na živých ulicích a náměstích italských, francouzských či třeba nizozemských měst bychom však mohli potkávat také četné mladé šlechtice ze střední Evropy, kteří na kavalírských cestách mnohdy zbrázdili nejen nejvíce navštěvovanou Itálii, ale i další země západní a jižní Evropy. Nešlo sice ještě o žádnou masovou turistiku, přesto byl sociální záběr těchto cest překvapivě široký. Kromě potomků říšských knížecích rodů či osob s říšským hraběcím titulem měly svůj podíl na tomto fenoménu osoby všech šlechtických stupňů až po relativně chudší barony, příslušníky měšťanských elit, či dokonce potomky vrchnostenských úředníků. Kdo si nemohl dovolit samostatnou cestu, mohl se dát najmout jako komorník některého lépe postaveného šlechtice nebo se pokusit o přijetí ke dvoru některého vyslance. Po Evropě se tak pohybovaly doslova stovky osob, jejichž cílem nebylo nic jiného než získávání kulturních a politických zkušeností, a které tak pomáhaly razit cesty modernímu turismu.

Čím se vyznačovaly kavalírské cesty a jaký byl jejich smysl a účel? Mladíci ze střední Evropy ve věku šestnácti až dvaceti let se na ně vydávali většinou po kratším či delším studiu na některé z domácích univerzit, přičemž zejména pro ty urozenější z nich platí, že větší část svého dosavadního vzdělávacího curricula absolvovali s domácími učiteli. Kavalírská cesta měla jejich vzdělání završit. Jejím hlavním cílem nebylo studium na zahraničních

univerzitách, a pokud se zapsali do jejich matrik, činili tak spíše kvůli společenské prestiži vyplývající z členství v instituci „německého národa“ (typicky v Sieně, Padově, Orléansu). Studijní část jejich cesty se realizovala se soukromými učiteli najímanými v jednotlivých univerzitních či rezidenčních městech. Šlo o učitele jazyků, práva, historie, ale také například architektury, malířství či hudby, teoretické disciplíny doplňovala takzvaná šlechtická cvičení, tedy jezdeckví, šerm a tanec. Po polovině století začaly těmito „rozptýleným“ univerzitám konkurovat první šlechtické akademie, kde se mladí kavalíři mohli učit a cvičit v těchto disciplínách na jednom místě. Do akademie v burgundském Besançonu se například zapsal Ignác Karel ze Šternberka, jeden z protagonistů této knihy.

Velmi podstatnou dimenzi kavalířského cestování představovala jejich náplň společenská a vlastně i politická. Mladí cestovatelé si všímali politického uspořádání v zemích, kterými projížděli. Dostávalo se jim přijetí u předních evropských dvorů, setkávali se s vyslanci, pozorovali dvorský ceremoniál, konverzovali v předpokojích, v Římě se věnovali „kortezirování“, tedy doprovázení kardinálů na bohoslužby. Tím vším vstřebávali potřebné návyky a zkušenosti pro svou příští úřední kariéru a ovšem také získávali užitečné kontakty.

Dalším účelem kavalířské cesty bylo poznávání, seznamování se s vyspělou kulturou především italských a francouzských zemí, s novou architekturou, zahradami, vojenskými stavbami (fortifikacemi, pevnostmi). To vše se mohlo stát dobrou inspirací pro jejich vlastní stavební a jiné podniky v pozdějším životě. Mnohé z nich inspirovala slavná poutní místa, jak dokládají například četné kopie Svaté chýše v italském Loretu, které byly postaveny v barokních Čechách. Ani v případech poznávací složky kavalířských cest tak nešlo o činnost, která by postrádala praktické rysy; avšak ve srovnání s ostatními dobovými cestovateli měli kavalíři bezpochyby nejbližší k modernímu cestování coby „volnočasové“ činnosti zbavené okamžitých pragmatických důvodů.

## Bratři Šternberkové na cestách

Václav Vojtěch, Jan Norbert a Ignác Karel Šternberkové se vypravili na cesty do západní a jižní Evropy na počátku šedesátých let 17. století. Všichni tři nejprve strávili určitý čas na univerzitě v nizozemské Lovani, jedné z nejlepších v tehdejší katolické Evropě, a věnovali se tam studiu práva. Dva mladší Šternberkové se zapsali do lovaňské matriky v listopadu roku 1661. Bylo jim tehdy pouhých šestnáct a sedmnáct let. Nejstarší z nich, Václav Vojtěch, v té době devatenáctiletý, za nimi přijel o půl roku později a rovněž on se v červenci roku 1662 zapsal na univerzitu. Teprve v červnu roku 1663 začala jejich společná kavalířská cesta ve vlastním slova smyslu. S jejím podrobným průběhem je možno se seznámit v připojeném itineráři a na mapách, které následují po této kapitole. Zde podáváme jen stručný přehled.

Svůj program zahájili Šternberkové okružní cestou po jižních i severních nizozemských provinciích. Z francouzského Calais poté odpluli do Anglie, kde strávili necelé dva týdny. Během té doby navštívili Londýn a několik okolních zámků. Po návratu přes Lamanšský průliv odjeli do Paříže, kde skončila první část jejich cesty, jež trvala zhruba dva měsíce. Je třeba zdůraznit, že itinerář této etapy s cestou po Holandsku a do Anglie je pro šedesátá léta 17. století u šlechticů z českých zemí poměrně výjimečný.

Následující tři měsíce se Šternberkové věnovali poznávání Paříže a tamního královského dvora. Nejmladší Ignác Karel se tu rozhodl pro vstup do kláštera bosých karmelitánů a se svými bratry v jejich cestě nepokračoval. Václav Vojtěch s Janem Norbertem se v říjnu roku 1663 vydali přes Orléans do Lyonu, kde zůstali dva týdny. Odtud projeli Savojskem do Turína a jen s několikadenními zastávkami v Janově, Miláně a Florencii spěchali do Říma, kam dorazili o Vánocích roku 1663. Následujících devět měsíců, přerušovaných pouze obvyklým „výletem“ do Neapole, strávili bratři ve Věčném městě. Na zpáteční cestu do Čech se vypravili na konci září roku 1664 a vyjma dvoutýdenního pobytu v Benátkách se již nikde příliš

nezdržovali; 22. listopadu 1664 se na Zelené Hoře shledali s matkou a sestrami. Okružní cesta Itálií, jež se nijak nevymykala standardním trasám, trvala necelý rok; celá kavalířská cesta, počítáno od odjezdu z Lovaně, trvala osmnáct měsíců a dvanáct dnů.

Po návratu do Čech se však oba Šternberkové s jedním blízkým příbuzným přivítat nemohli, totiž se svým mladším bratrem Ignácem Karlem. Ten sice, neznámo kdy, pařížský klášter opustil a vrátil se domů, avšak již na konci dubna roku 1664 se vydal se svým (pravděpodobně) bratrancem Petrem z Říčan z bechyňského zámku znovu na cesty. Na cestovní plán, který již bez něj absolvovali jeho sourozenci, však nenavázal a pro svoji druhou cestu zvolil poměrně nezvyklou trasu. Projel Bavorsko, Švábsko a Švýcarsko až do Lyonu, kde mladí pánové strávili bezmála čtyři měsíce. To je vcelku dlouhá doba, o lyonském programu, který musel zahrnovat i nějaké studium či šlechtická cvičení, nás však deník Ignáce Karla nezpravuje. Na konci září roku 1664 se cestovatelé přesunuli z Lyonu do Besançonu, kde s největší pravděpodobností navštěvovali tamní šlechtickou akademii, a to až do počátku února roku 1665. Následovala cesta do Paříže a Orléansu a návrat stejnou cestou do Besançonu, odkud 1. dubna roku 1665 nastoupili oba kavalíři cestu domů, na Zelenou Horu a na Bechyni. Tato druhá kavalířská cesta Ignáce Karla trvala téměř přesně jeden rok.

## Cestovní deníky jako zrcadlo všedního dne na cestách

Cestovní deníky mladých kavalírů jsou spolu s dochovanými dopisy a cestovními účty (ty ovšem v případě šternberských cest k dispozici nemáme) ideálními prameny pro výzkum podob a podmínek raně novověkého cestování. Oba deníky (spolu s překlady dalších dvou latinských textových fragmentů), které čtenář najde v této knize, nadto zaujímají mezi ostatními cestovními diáři 17. století výjimečné místo. Jejich popis a pokus o určení autorství je obsahem kapitoly „Prameny k šternberskému

putování“. Zde jen shrneme, že autora česky psaného deníku ze společné cesty bratří Šternberků známe jménem – je to sluha Daniel Tábořský z Horažďovic. Pisatel deníku z cesty Ignáce Karla zůstává sice v anonymitě, v doprovodu mladého Šternberka však hrál obdobnou roli jako Tábořský. Zmíněná výjimečnost spočívá právě v postavení, a tím také v úhlu pohledu těchto pisatelů. Naprostá většina dochovaných cestovních deníků 17. století je totiž dílem buď preceptorů (hofmistrů), nebo samotných mladých šlechticů. Psány jsou zpravidla německy či latinsky, někdy se objevuje francouzština nebo italština. Deníky, které zde vydáváme, jsou psány česky, navíc češtinou běžných obyvatel západo- či jihočeských městeček, tedy jazykem neškoleným, přirozeně plynoucím. Víme, že pro služební doprovod mladých kavalírů byli z poddaných na panství vždy vybíráni zvlášť nadaní jedinci. Tak tomu pravděpodobně bylo i zde. Vernakulární jazyk je pro oba naše pisatele přirozeným prostředkem pro sdělování dojmů a zážitků, jak je vnímal člověk vystavený novým skutečností bez předem daných očekávání. Jejich vnímavý pohled „zdola“ je tudíž nesmírně osvěžující. Další výjimečnou a šťastnou okolností je i to, že alespoň část cesty můžeme díky latinským zápiskům sledovat paralelně také očima mladého šlechtice, samotného Václava Vojtěcha ze Šternberka. Aniž bychom chtěli čtenáře připravit o požitky ze čtení originálního textu, pokusíme se v následujících řádcích stručně připomenout některé motivy a tematické okruhy, jimiž je pramenná výpověď šternberských deníků zvláště cenná.

Jak vypadala naše cestující společnost? Podle začátku českého deníku víme, že s Václavem Vojtěchem ze Šternberka opustily Zelenou Horu další tři osoby: doktor Pipius, pravděpodobně hofmistr Václava Vojtěcha, a dva nejmenovaní služebníci. To byl celkem obvyklý počet osob v doprovodu jednoho šlechtice: hofmistr čili preceptor či guvernér, dále komorník a páže nebo další sluha. Příležitostně se dozvíme, že se k výpravě (právě se plavila po Rýně) mohli, patrně dočasně, přidat i čtyřnozí společníci: *Z lodě sejdouc, na břehu drobet pan hrabě Vencel s psem Pironem,*

*neb se byl v Rejnu za kachnama honil* (VVŠ).<sup>1</sup> Když o rok později vyrazili z Lovaňe všichni tři Šternberkové na kavalírskou cestu po Nizozemí, společnost se značně rozrostla. Lovaňská matrika nám prozrazuje několik jmen původem z Horažďovic nebo z Nepomuku, tedy ze šternberských panství. K doprovodu obou mladších sourozenců tak můžeme přiřadit další tři nebo čtyři osoby.

Po celou cestu po Nizozemí, na výletě do Anglie a pak ještě i na cestě z Paříže do Lyonu zůstával Šternberkům věrným společníkem mladý hrabě Jan Lambert Lamboy, z Lyonu *pan hrabě pak Althaim s pány hrabaty tovary[š]stvo vzal a až vždycky do Říma s nimi jel* (VVŠ). V Anglii se dokonce mluví o skupině sedmnácti osob, když několik šlechticů využilo stejnou loď pro plavbu přes Lamanšský průliv a poté pokračovali společně až téměř do Londýna.

Nouzí o společenské kontakty tedy rozhodně kavalíři na cestách netrpěli. Ještě intenzivnější bylo vytváření přátelských kroužků při delším pobytu ve velkých městech, kdy se mladí pánové vzájemně navštěvovali, společně hráli a cvičili v míčovnách a jízdnárnách, podnikali výlety do bližšího okolí, a když některý z nich po týdnech či měsících společně strávených například v Římě odjížděl, vzájemně se vyprovázeli až za město. Podle toho, co víme, vyhledávali mladíci z českých zemí s oblibou krajanskou společnost, rozhodně však nikoli výlučně. Mohlo se například přihodit, že v Lyonu potkali Karla Maxmiliána Lažanského, svého již zanedlouho švagra, který cestoval opačným směrem a po návratu z kavalírské cesty se oženil s Marií Maxmiliánou, sestrou šternberských bratrů.

Zdálo by se tedy, že Evropa byla kavalírům v mnoha ohledech malá a pohybovali se pod vedením svých hofmistrů přinejmenším

1 V závorce za každým citátem uvádíme, z kterého deníku pochází. Zkratka VVŠ platí pro rukopis z knihovny Václava Vojtěcha ze Šternberka (dnes Knihovna Národního muzea), obsahující cesty bratrů Šternberků v letech 1662–1664, zkratka IKŠ platí pro rukopis z knihovny Ignáce Karla ze Šternberka (dnes Národní knihovna ČR), obsahující cestu Ignáce Karla v letech 1664–1665.

po její západní polovině celkem volně a nenuceně. V době otevřeného nepřátelství ovšem zůstávala zejména Francie pro mladíky z císařských zemí načas nedostupná. Francouzské hranice „pocítili“ ale i v klidnější době, během níž se odehrává naše cesta. Když přijížděli do Calais, *naše věci sme ukazovati z truhel měli, však mejtnej, jsouce dobrej člověk a dajíce mu také mejta to, co náleželo, nás propustil a passírovati nechal* (VVŠ). V Calais pak museli zanechat všechny věci k prohlídce místnímu úředníkovi, *vezmouc toliko pantofle a hřebeny* (alespoň vidíme, z čeho se skládal minimální toaletní necesér mladých pánů). Když pak Ignác Karel na své druhé cestě opouštěl švýcarské území u Collonges blízko Ženevy *a hned za tím městečkem jest pomezí francoušské, [...] při něm varta dycky jest, tu žádného nepropustí, dokud se ho nevyptají, kdo je aneb odkud jede* (IKŠ). To byly ale vesměs jen drobné nepříjemnosti.

Větší starosti působila nedostatečná cestovní infrastruktura. Stav silnic a všeobecné rozšíření poštovních linek sice cestování v 17. století oproti dřívější situaci velice usnadňovaly, přesto však mělo cestování stále místy nádech dobrodružnosti. V některých italských regionech nebylo totiž zcela bezpečno, jak vidíme z několika zmínek o oběšených banditech v našem deníku. Jako nejčastější dopravní prostředek sloužily vozy nejrůznějších typů a velikostí. Nejvýhodnější bylo zjednat si na co nejdelší úsek cesty jednoho dopravce, který pak pomáhal i se zabezpečením ubytování a vůbec byl nedocenitelným průvodcem jakožto znalec příslušné trasy a jejích nástrah. Ve Francii se takový člověk nazýval *messenger* (autor šternberského deníku jej zmiňuje jako *messaziera*, původní význam byl poštovní posel), v Itálii *voturýn* (z italského *vetturino*, tj. vozka). Podobný charakter měla *extra-post*, tedy „zvláštní pošta“ na říšském území. Ve vozech se vezla zavazadla a pánové cestovali na koních, často však sloužil *uůz krytej* i k přepravě osob.

Vzhledem k mnohdy pomalé a nepohodlné přepravě „na suchu“ se cestující uchýlovali k využívání vodní dopravy všude, kde to jen šlo: Václav Vojtěch si na své cestě z Čech do Lovaně najímal plavidlo pro dlouhé úseky plavby po Mohanu a poté po Rýně,

také v Anglii se k návštěvě královského Hampton Courtu nejlépe hodila loď, která tam Šternberky dopravila po Temži. Ignác Karel s panem z Říčan zase využili možnost několikadenní plavby po Saôně, když směřovali z Lyonu do Burgundského hrabství. Přitom je hned na začátku potkala malá nehoda, když se v Lyonu příliš zdrželi u snídaň a loď jim ujela, takže *nevědouce, jak dělati, poštu jsme vzíti museli a šíf ten teprva na dvě míle jsme zhonili* (IKŠ).

Spíše zřídka se v itinerářích středoevropských kavalírů setkáváme s mořeplavbou. Do Anglie se však Šternberkové jinak dostat nemohli a při obou cestách přes Lamanšský průliv je navíc zastihlo bouřlivé počasí a také odliv, který jim zkomplikoval odplutí z Calais. Přestože šlo zřejmě o události poměrně běžné, vyhlízejí očima Středoevropanů nezvyklých podobným útrapám v deníku velice dramaticky: *Jsouce již pět hodin na moři a blízko již k kraji přijíždějíc, strhl se veliký vítr, který s naší lodí aneb šífem velmi házel, až nás na písek vhodil, takže sme dále nikam jeti nemohli* (VVŠ). Všechno samozřejmě dobře dopadlo.

Ještě více obtíží působily horské úseky. Cestující v 17. století nikterak neoceňovali romanticky rozervanou krajinu či majestát horských vrcholů, a byli vždy rádi, když měli takové cestovní pasáže bez úrazu za sebou. Jen silná touha spatřit nejstarší kartuziánský klášter v masivu La Chartreuse u Grenoblu (dočteme se o tom v obou denících) je tak přiměla, aby absolvovali na koních nebezpečný příjezd ke klášteru *cestou velmi zlou a na koni nebezpečnou, přes můstky potoka hrozně prudkého, čtyři a půl hodiny pořád vždycky tak zlou, jako po schodech cestou* (VVŠ). Při překonávání alpského průsmyku pod Mont Cenis se museli všichni cestující odevzdat do rukou nosičům, kteří je na zádech, posazené na speciálních stolicích, přes tento úsek přenášeli.

Kavalírské cesty nepochybně též přispěly k postupnému budování sítě hostinců. Hostince ovšem byly dobré i špatné, platí to ostatně dodnes. Stávalo se občas, že nebylo kam hlavu složit či nemohla hospoda nabídnout téměř nic k snědku. *V též vsi jsme mizernou hospodu, že již nemohla mizernější býti, měli. A k tomu v ní nic jísti jsme nenalezli, toliko Jeho Milost pán na*