

Univerzita Pardubice

Fakulta filozofická

Hany a karavansaraje.

Každodenní cestování v době osmanské nadvlády očima evropských cestopisců

Bakalářská práce

2023

Zuzana Pošmurná

Univerzita Pardubice  
Fakulta filozofická  
Akademický rok: 2019/2020

# ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: **Zuzana Pošmurná**  
Osobní číslo: **H20189**  
Studijní program: **B0288A090002 Historicko-literární studia**  
Téma práce: **Hany a karavansaraje. Každodenní cestování v době osmanské nadvlády očima evropských cestopisců**  
Zadávací katedra: **Katedra literární kultury a slavistiky**

## Zásady pro vypracování

Student se v práci zaměří na analýzu zájezdních hostinců v evropských provinciích Osmanské říše. Popíše jejich vývoj od 15. do 19. století a zaměří se na jejich úlohu v každodenním životě. Vycházet bude zejména z analýzy dobových cestopisů, jejichž prostřednictvím evropští návštěvníci reflektovali tuto sféru osmansko-orientální každodennosti,

Rozsah pracovní zprávy:

Rozsah grafických prací:

Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**

#### Seznam doporučené literatury:

Jezernik, Božidar. Western perceptions of Turkish towns in the Balkans. *Urban History* 25, 1998, 2, s. 211–230.

Jireček, Constantin Jos., Die Heerstrasse von Belgrad nach Constantinopel und die Balkanpässe. Eine historisch-geographische Studie, F. Tempský, Prag 1877.

Klusáková, Luďa, Cestou do Cařihradu: osmanská města v 16. století viděná křesťanskými očima, ISV nakladatelství, Praha 2003.

Kouba, Miroslav. Za svitu půlměsíce. Zájezdň hostince a cestování na Balkáně v době Osmanské říše. In. Wyżkiewicz-Maksimow, Regina – Dziuba, Jolanta (eds.). *Słowianie w podróży. Tom I – Język i kultura*. Gdańsk: Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, 2016, s. 58–76.

Miljković, Ema. Ottoman Heritage in the Balkans: The Ottoman Empire in Serbia, Serbia in the Ottoman Empire. *Journal of Social Sciences Sosyal Bilimler Dergisi – Special Issue on Balkans*, 2012, s. 129–137.

Todorova, Maria, *Imagining the Balkans*, Oxford University Press, New York 1997.

Vedoucí bakalářské práce:

**PhDr. Miroslav Kouba, Ph.D.**

Katedra literární kultury a slavistiky

Datum zadání bakalářské práce:

**31. března 2020**

Termín odevzdání bakalářské práce:

**30. listopadu 2023**

---

**doc. Mgr. Jiří Kubeš, Ph.D.**

děkan

---

**PhDr. Miroslav Kouba, Ph.D.**

vedoucí katedry

Prohlašuji:

Práci s názvem Hany a karavansaraje. Každodenní cestování v době osmanské nadvlády očima evropských cestopisců jsem vypracovala samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využila, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byla jsem seznámena s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Beru na vědomí, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, a směrnicí Univerzity Pardubice č. 7/2019 Pravidla pro odevzdávání, zveřejňování a formální úpravu závěrečných prací, ve znění pozdějších dodatků, bude práce zveřejněna prostřednictvím Digitální knihovny Univerzity Pardubice.

V Pardubicích dne 14.06.2023

Zuzana Pošmurná v. r.

## Poděkování

Chtěla bych poděkovat vedoucímu mé bakalářské práce panu PhDr. Miroslavu Koubovi, PhD. za odborné vedení a pomoc při vypracovávání této bakalářské práce. Dále bych ráda poděkovala mé rodině za podporu ve studiu a poskytnutí dostatku času na vypracování této práce.

## Anotace

Práci jsem věnovala karavanserájům a hanům. Zabývám se vysvětlením pojmů han a karavanseráj. Zaměřila jsem se na období od 15. do 19. století. Dále se zabývám tím, jak vypadaly, k čemu sloužily, kdo je navštívil, jaká byla jejich historie. Kde se nacházely a kdo a proč je stavěl. Popisuji, jak je viděli evropští cestovatelé, kteří je navštívili. Co vedlo k jejich zániku a co se s nimi stalo dnes.

## Klíčová slova

karavanseráj, han, Osmanská říše, zájezdní hostinec, Balkán, Seldžucká Anatolie, hospoda, ribat, 15.–19. století, Bulharsko, K. Jireček, V. V. z Mitrovic, A. Busbeck, E. Čelebi

## Title

Inns and caravanserais. Everyday travel during the Ottoman rule through the eyes of European travel writers

## Annotation

I dedicated my work to caravanserais and hans. I am dealing with the explanation of the terms han and caravanserai. I focused on the period from the 15th to the 19th century. I also deal with how they looked, what they were used for, who visited them, what their history was. Where they were located and who built them and why. I describe how they were seen by the European travelers who visited them. What led to their demise and what happened to them today.

## Keywords

caravanserai, han, Ottoman Empire, inn, Balkans, Seljuk Anatolia, pub, ribat, 15th-19th century, Bulgaria, K. Jireček, V. V. z Mitrovic, A. Busbeck, E. Čelebi

# Obsah

Úvod.....	9
1 Hany a karavanseráje.....	11
1.1 Pojem a jeho významy .....	11
1.2 Předchůdci a vývoj.....	12
2 Historie karavanserájů .....	16
2.1 Cestování po Seldžucké Anatolii .....	16
2.2 Seldžucký karavanseráj.....	17
2.3 Rozvoj obchodu a financování karavanserájů.....	19
2.4 Karavanseráje jako symboly moci .....	20
2.4.1 Symbol lva a dravce .....	21
3 Karavanseráj v Osmanské říši .....	24
3.1 Osmanská říše .....	24
3.2 Výstavba a architektura osmanského karavanseráje .....	25
3.3 Využití karavanserájů.....	28
3.4 Návštěvníci karavanserájů a hanů.....	31
3.5 Vybavení a pohoštění v hanech a karavanserájích.....	32
3.6 Co ovlivnilo výstavbu karavanserájů a hanů na Balkáně.....	34
3.7 Typy karavanserájů v balkánských provinciích Osmanské říše .....	36
3.8 Významné karavanseráje balkánských provincií Osmanské říše.....	39
3.8.1 Svilengrad.....	40
3.8.2 Harmanli .....	40
3.8.3 Uzundžovo.....	42
3.8.4 Novi han .....	43
3.9 Městské karavanseráje a hany v balkánských provinciích Osmanské říše .....	43
3.9.1 Karavanseráj Mehmed paši Sokoloviće .....	46
3.10 Vliv evropské kultury na urbanismus balkánských provincií Osmanské říše.....	47
4 Hany a karavanseráje očima evropských cestovatelů .....	49
4.1 Augier Ghiselin von Busbeck .....	49
4.2 Hans Dernschwam .....	50
4.3 Anton Vrančić .....	50
4.4 Jakob von Betzek .....	51
4.5 Reinhold Lubenau .....	51
4.6 Václav Vratislav z Mitrovic .....	52

4.7	Kryštof Harant z Polžic a Bezdržic .....	53
4.8	Leferne a Kanej .....	56
4.9	Bartol Kašić.....	56
4.10	Atanazije Jurjević.....	56
4.11	Heřman Černín z Chuděnic .....	57
4.12	Quiclet .....	57
4.13	Poulet.....	58
4.14	Evlija Čelebi.....	58
4.15	James Creagh .....	58
4.16	Konstantin Jireček.....	59
4.17	Zhodnocení pohledu evropských cestovatelů .....	61
5	Zánik karavanserájů a hanů .....	63
	Závěr .....	65
	Resumé.....	67
	Seznam použité literatury .....	68
	Elektronické zdroje .....	71
	Seznam ilustrací.....	73
	Ilustrace.....	74
	Zdroje ilustrací:.....	79



## Úvod

Svou bakalářskou práci s názvem Hany a karavansaraje. Každodenní cestování v době osmanské nadvlády očima evropských cestopisců, jsem si zvolila, neboť mě zaujala svým názvem a chtěla jsem se o tématice cestování v Osmanské říši dozvědět více.

Nejprve bych chtěla uvést, že v celé práci pro sjednocení používám českou variantu psaní slova karavansaraj, tedy karavanseráj.

Své bádání bych chtěla založit na studii deníků a cestopisů evropských cestovatelů od 15. do 19. století, kteří tuto říši navštívili ať už jako vyslanci, obchodníci či prostí poutníci. Věřím, že těchto záznamů naleznu nespočet a doufám, že někteří z autorů se ve svých spisech zmiňují nejen o tom, co během cesty zažili, ale i o místě, kde se ubytovali.

Ve svém výzkumu se zaměřím na vysvětlení pojmů karavanseráj a han, poté na jeho využití a historii, nejprve v Seldžucké Anatolii, neboť toto období bylo důležité pro jejich další vývoj, později, a to ve větší míře v Osmanské říši. Samostatnou kapitolu věnuji studii záznamů evropských cestovatelů, kteří karavanseráje či hany navštívili a nějaký zápis o tom, jak to tam vypadalo či jak se jim tam líbilo, si do svého cestovního deníku uvedli. V závěru práce se zmíním o možných příčinách zániku těchto zájezdních hostinců.

Při hledání studií zabývajících se podobnou tematikou jsem narazila jen na velmi málo česky píšících autorů. Z tohoto důvodu musím vycházet převážně ze světových publikací, které jsou nejčastěji v anglickém, bulharském, tureckém nebo chorvatském jazyce.

Ze zmíněných cizojazyčných publikací jsem pro svůj výzkum vybrala práci Mustafi Öngeho s názvem *Caravaserais as Symbol of Power in Seljuk Anatolia*, ve které se zaměřuje na historii karavanserájů v Seldžucké Anatolii. O tuto studii se budu hojně opírat během zpracovávání kapitol ohledně Seldžuckých karavanserájů a hanů. Dalším autorem na seznamu sekundární literatury je Alexandr Antonov, který se v *The Caravanserais as an Element of the Road Infrastructure in the Balkan Provinces of the Ottoman Empire in the 16th–18th Centuries* zabývá infrastrukturou balkánských provincií Osmanské říše a v této souvislosti se zmiňuje o zájezdních hostincích. Právě tato práce se stala jednou z klíčových pro můj výzkum. Zmiňuje totiž některé cestovatele, kteří tyto místa navštívili, tím se mi tato publikace stala velmi nápomocná ve výběru vhodných kandidátů. S tím mi pomohla i kniha Hamdiji Kreševljakoviće s názvem *Hanovi i karavanseraji u Bosni i Hercegovini*, jež působí jako soupis hanů a karavanserájů na území Bosny a Hercegoviny, u nichž zmínil i některé cestovatele, kteří v nich nocovali. Velmi podobným tématem, které definuje mou bakalářskou práci se zabývali dva autoři, prvním z nich byl Miroslav Kouba ve studii *Za svitu půlměsíce. Zájezdní*

*hostince a cestování na Balkáně v době Osmanské říše.* Druhým autorem, tedy spíš autorkou byla Luďa Klusáková, která ve svém díle *Cestou do Cařihradu: osmanská města v 16. století viděná křesťanskými očima* používá také cestovní deníky, jako primární zdroj informací. U ní jsem se také nechala inspirovat výběrem cestovatelů pro svůj výzkum.

Podmínky výběru primární literatury nakonec splnilo malé množství cestovních deníků a jiných záznamů cestovatelů. Hlavními kritérii bylo období návštěvy Osmanské říše od 15. do 19. století, zmínka o hanu či karavanseráji, jak vypadal nebo co v něm návštěvník zažil. Těmito podmínkami prošli cestovatelé Augier Giselin von Busbeck, Hans Dernschwam, Anton Vrančić, Jakob von Betzek, Reinhold Lubenau, Václav Vratislav z Mitrovic, Kryštof Harant z Polžic a Bezdrůžic, Leferne, Kanej, Bartol Kašić, Anatazije Jurgević, Heřman Černín z Chuděnic, Quiclet, Poulet, Evlija Čelebi, James Creagh a Konstantin Jireček. Přičemž některé deníky se mi nepodařilo dohledat, ale záznamy, které interpretovali jiní autoři, se mi zdály na tolik zajímavé, že jsem se je rozhodla i tak uvést.

# 1 Hany a karavanseráje

## 1.1 Pojem a jeho významy

Nejprve bych ráda vysvětlila, co si vlastně pod pojmem karavanseráj či han představít. Karavanseráj je budova sloužící pro ubytování poutníků na cestách. Její součástí je prostor pro připoutání zvířat, pro vykládání a nakládání zboží a dalšího, co s sebou cestovatelé nesli. Součástí karavanseráje byly studny, nebo pokud nebyla studna tak cisterny s vodou. Bezpečnost ubytování v karavanseráji zajišťovaly vysoké opevněné stěny a jediný střežený vchod.<sup>1</sup>

Ohledně vyjasnění pojmů karavanseráj a han Alexandr Antonov, autor díla *The Caravanserais as an Element of the Road Infrastructure in the Balkan Provinces of the Ottoman Empire in the 16th–18th Centuries* (2013)<sup>2</sup>, uvádí výklad ze slovníku Shemseddina Samiho s názvem *Kamûs-ı Türkî*, což je první turecký slovník, který určuje pozici turečtiny v historickém a geografickém rozšíření tureckého jazyka. Byl vydaný v roce 1901.<sup>3</sup> V tomto slovníku jsou pro termín han uvedeny dva významy. První význam označuje budovu stojící ve městě nebo u silnice. Zastavují se v ní a obývají ji cizinci, různí cestovatelé a hosté. Druhý význam slovo han označuje jako velkou budovu s propojenými prostory, ve kterých pracují řemeslníci a obchodníci a v jiných místnostech se skladuje materiál a zboží. Dále se v Shemseddinově Samiho slovníku uvádí, že *yolcu han*, což je hostinec pro cestovatele a *be-kâr han*, tedy hostinec pro mládence a svobodné pány jsou synonymy a není mezi nimi žádný rozdíl.<sup>4</sup>

Pojem karavanseráj vznikl z kombinace slov *karavan* a *serai*, přičemž *serai* znamená palác<sup>5</sup>, takto to ve své práci uvádí turecký profesor architektury Mustafa Önge, vyučující na univerzitě Cankaya, jenž je autorem díla *Caravanserais as Symbol of Power in Seljuk Anatolia* vydaného v roce 2007<sup>6</sup>, ze kterého jsem ve své práci čerpala.

Při vyhledávání vysvětlení pojmu karavanseráj jsem v tomto Öngeho díle narazila na další termíny, které více či méně připomínaly toto pojmenování. Jedním z nich je *ribat*. Jedná se o výraz arabského původu, jehož kořenem je slovo *rabata* v překladu znamenající až po

---

<sup>1</sup> ÖNGE, Mustafa. *Caravanserais as Symbol of Power in Seljuk Anatolia*. In: OSMOND, Jonathan, CIMDINA, Ausma (eds.) *Power and culture: identity, ideology, representation*. Pisa – Pisa university press, 2007, s. 51.

<sup>2</sup> ANTONOV, Alexander. *The Caravanserais as an Element of the Road Infrastructure in the Balkan Provinces of the Ottoman Empire in the 16th–18th Centuries*. In: *Balkanite – Ezik, instoriya, kultura*. University of Veliko Tarnovo „St. Cyril and St. Methodius“ – University Press, 2013, s. 104–122.

<sup>3</sup> Příspěvatelé Wikipedie. *Kamûs-ı Türkî* [Internet]. *Wikipedie, The Free Encyclopedia*; 31. března 2023, 00.14 UTC [citováno 04. června 2023]. Převzato z: [https://en.wikipedia.org/w/index.php?title=Kam%C3%BBs-%C4%B1\\_T%C3%BCrk%C3%AE&oldid=29511453](https://en.wikipedia.org/w/index.php?title=Kam%C3%BBs-%C4%B1_T%C3%BCrk%C3%AE&oldid=29511453)

<sup>4</sup> ANTONOV, Alexander. *The Caravanserais*, s. 109.

<sup>5</sup> ÖNGE, Mustafa. *Caravanserais as Symbol*, s. 51.

<sup>6</sup> Tamtéž, s. 49–69.

připoutání koně. (Tímto se více zabývám v následující kapitole.) Dalším je termín *khan* nebo *han*, taktéž arabského původu, znamenající dům.<sup>7</sup>

Další možný původ slova karavanseráj pochází z perštiny, a to ze slov *karbân*, *karbân-baray*, v překladu tento termín znamená místo pro zastavení obchodních karavan nebo místo pro přenocování.<sup>8</sup>

Ve staroslověnštině se hany a silniční hostince nazývaly také *vitalište* nebo *vitalnica*. Slovo *vitat* – *habitare*, *versari* znamenalo bydlet, navštěvovat a nocovat.<sup>9</sup>

Antonov přidává další termín ve spojitosti s pojmenováváním hanů a karavanserájů. Tímto termínem je slovo *padalo*, to je možné z etymologického hlediska odvodit od latinského slova *mansio* znamenající noční stanice. Toto slovo má spojitost s povinností místních obyvatel poskytnout procházejícím státním úředníkům přístřeší a jídlo. Pojem *padalo* se však jen stěží dá přirovnat k mezistanici, kde si mohli cestovatelé jen krátce odpočinout. Mnohem vhodnější je pro něj souvislost s napojením na obvyklá zastávková místa po překonání určité vzdálenosti poutníkového pochodu. Podle Antonova je to vidět i z toponymie tohoto slova, kde jsou názvy jako *tsarevo padalo*, *atovo padalo* a mnoho dalších. Bezpečným úkrytem byly pro cestovatele pravděpodobně některé malé pevnosti, které strážily hlavní silniční tepny a též některé kláštery, nacházející se podél hlavních cest. Takovýmto klášterem byl například klášter Bačkovo.<sup>10</sup>

## 1.2 Předchůdci a vývoj

Prvními předchůdci karavanserájů a hanů byly přístřešky a úkryty u cest, které sloužily k úkrytu a přespání na území dnešní Bosny a Hercegoviny již v době římské nadvlády. Tyto úkryty se nazývali *diversorium*. Hned vedle nich bývala *taverna* (obchod), *stabulum* (stáj), *horea* (stodola nebo sklad) a také *fabriofficina* (kovárna).<sup>11</sup>

Dalším ze zjevných předchůdců těchto staveb byl tzv. *ribat* postavený podél hlavních silnic. Antonov píše, že slovo *ribat* pochází z arabštiny a v překladu znamená spojka nebo předmět, kterým se dá něco svázat. Dalším významem slova *ribat* je budova nacházející se v pohraniční oblasti a je vystavena nepřátelskému útoku. Termín *ribat* se často používá také jako synonymum pro slova *tekke* (arabsky hostinec), *ribat-ý âlem* (arabsky veřejná budova) a *kemerli bina* (arabsky klenutá budova). Z výše uvedených významů slova *ribat* se dá předpo-

<sup>7</sup> ÖNGE, Mustafa. *Caravaserais as Symbol*, s. 51.

<sup>8</sup> ANTONOV, Alexander. *The Caravanserais*, s. 109.

<sup>9</sup> KREŠEVLJAKOVIĆ, Hamdija. *Hanovi i karavanseraji u Bosni i Hercegovini*, Sarajevo, 1957, s. 9.

<sup>10</sup> ANTONOV, Alexander. *The Caravanserais*, s. 106–107.

<sup>11</sup> KREŠEVLJAKOVIĆ, Hamdija. *Hanovi i karavanseraji*, s. 7-8.

kládat, že jde o opevněné místo nacházející se někde na hranici mezi světem islámu a zeměmi bezvěrců. Pro popis charitativních budov nebo celých architektonických komplexů stojících podél hlavních silnic v Seldžucké Anatolii a na území dnešního Rumunska lze najít v odborných pramenech a publikacích různé termíny. Těmi jsou *ribat*, *zâviye/zavie* (což je budova sloužící různým účelům od uctívání, přes školu až ke klášteru<sup>12</sup>), *imaret* (hostel a stravovna pro poutníky a chudé<sup>13</sup>) a *tekke*.<sup>14</sup>

Termín *ribat* si zaslouží zvláštní pozornost, jeho kořen pochází z arabského *r-bt*, což znamená svázat, uvázat, umístit. Tento výraz získal už od raných staletí arabského chalífátu, tedy od počátku 7. století, význam náboženského a vojenského osídlení. Jejich uspořádání zřejmě na hranicích souviselo s povinností vedení svaté války proti nevěřícím řečeným *ghazavat*. S postupem hranic nepřátelství, se z *ribatů* stávaly stanice sloužící státním kurýrům a místa, kde se mohly zastavit karavany a přečkat tu noc. Karavanseráj, postavený Seldžuky v Malé Asii ve 13. století, lze dát do souvislosti s *ribaty*. Představují totiž jakési opevnění umístěné podél hlavních cest. Hrály důležitou roli hraničních vojenských stanovišť a architektonicky zahrnovaly různé typy budov jako, sklady, stáje, mešity, kuchyně a další. Postupně ztrácely svůj vojenský účel a následně se z opevnění staly komplexy sloužící obchodu.<sup>15</sup>

To, co je charakteristické pro Konstantinopol a byzantské provincie Malé Asie, však lze jen stěží považovat za typické pro bulharský stát. Příkladem této nerovnosti může být podle Antonova zmínka významného byzantského úředníka, historika a spisovatele Nikétase Chóniatése (1155-1217), který vyjmenovává stavby císaře Izáka II. Angela a mimo to zmiňuje i dům Sebastokratora Izáka, který si jej přeměnil na pandochii (hostinec). Tento hostinec byl schopen pojmout sto cestujících společně s jejich koňmi.<sup>16</sup>

Dále uvádí, že hledání obdoby karavanserájů je mnohem vhodnější ve východní tradici, kde k odpočinku pocestných, posílů a jiných cestujících sloužili pošty. Příkladem tohoto tvrzení jsou spisy benátského kupce a cestovatele Marca Pola (1254–1324), který byl dvořanem mongolského velkého chána Kublaje. Ten to popisuje své knize *Milion*<sup>17</sup>, která je cestopisem pojednávajícím o cestě do Asie, kterou podnikl mezi lety 1271-1295 se svým otcem a strýcem, kteří byli benátskými kupci. Milion Polo sepsal v letech 1298-1299 během svého pobytu

<sup>12</sup> Wikipedia contributors. (2022, December 5). Zawiya (institution). In *Wikipedia, The Free Encyclopedia*. Retrieved 10:17, June 04, 2023, from [https://en.wikipedia.org/w/index.php?title=Zawiya\\_\(institution\)&oldid=1125796959](https://en.wikipedia.org/w/index.php?title=Zawiya_(institution)&oldid=1125796959)

<sup>13</sup> *Wikipedie: Otevřená encyklopedie: Imaret* [online]. c2022 [citováno 04. 06. 2023]. Dostupný z WWW: <<https://cs.wikipedia.org/w/index.php?title=Imaret&oldid=22210997>>

<sup>14</sup> ANTONOV, Alexander. *The Caravanserais*, s. 109.

<sup>15</sup> Tamtéž, s. 107.

<sup>16</sup> Tamtéž, s. 106–107.

<sup>17</sup> POLO, Marco. *Milion*. [online] Dostupné z WWW: <https://www.rodon.cz/admin/files/ModuleKniha/374-Milion.pdf> [citováno 20. 10. 2023]

ve vězení v Janově. Do češtiny bylo toto dílo přeloženo až v patnáctém století, nejnovější překlad byl vytvořen roku 1904.

V tomto cestopisu M. Polo popsal precizně zorganizovanou poštovní službu, kterou v zemích Velkého Chána Kublaje mohl pozorovat. Uvádí zde, že po území Kalambuku se podél silnic nacházela v rozmezí 25 mil velká budova, ve které sídlila pošta. „[N]a každé cestě královské za pět a dvaceti mil jest vždy jeden čistý př[í]bytek, v nichžto jest krásných palác[ů] několik, v nichžto přijímají posly velikého [chána], když tudy jdú, i slovú ti příbytkové jejich jazykem zamb, to jest př[í]bytkové konš[t]í. V těch hospodách jsú ložě i všeckny věci, což třeba počestn[ý]m lidem. Jest také tu koní králových tři sta neb čtyři sta, ješto jsú tu hotovi po královo poselstvie. A tak vežde a se všech stran najde na královských cestách až právě do konečných krajin obližných vlastí, takže všech těch palác[ů] a hospod se všech stran města na deset tisíc a koní, což jest v těch hospodách ustaveno, více než dvě stě tisíc.“<sup>18</sup>

Zřejmé předimenzování počtu koní, které měli poslové k dispozici, nemění nic na tom, že tyto pošty byly jak velikostně, tak účelově obdobou osmanských karavanserájů. Jak potvrzuje i skutečnost, že u některých hanů a karavanserájů se nacházela poštovní stanice.

Dalším důkazem o této podobnosti může být i Polova zmínka o tom, že v těchto budovách dostali poslové i koně najíst. „Také na mnohých m[í]stech v pustých les[í]ch, kdežto žádných jiných nen[í] lidských přebytk[ů], tu jsú také takoví přebytkové, tak že jeden od druhého m[ó]ž býti najblíže v pěti a v třiceti neb ve čtyřiceti mílích. A všem koňóm i strážným k tomu zjednaným ovsa a ztravy dosti přichystáno jest v těch př[í]bytc[í]ch po městech i po hradech, v kterýchž krajinách jsú, a těm, kdož jsú v těch př[í]byt[cí]ch.“<sup>19</sup>

Osmanský historik a kronikář Mevlânâ Mehmed Neşri (1450–1520) o kterém toho není moc známo, zřejmě nepatřil mezi hlavní literární postavy své doby, ale i tak je pro mou práci důležitou postavou, neboť ve svém historickém díle Cihan-Nümâ neboli Kosmorama dokončeném okolo roku 1490, které se bohužel nedochovalo celé, podává velmi přesný popis funkcí zavie (přesnou stránku, kde tento popis uvádí se mi bohužel nepodařilo dohledat). V tomto případě jde jednoznačně o budovu, kde mohou cestovatelé najít přístřeší a jídlo. I když není jasné, kde se dotyčná zavie nachází, z kontextu popisu je zřejmé, že je to na jedné z hlavních silnic v Anatólii.<sup>20</sup>

Na Balkáně je počátek orientálních zájezdních hostinců spojen převážně s obdobím, kdy Osmané upevňovali svou nadvládu. Od 15. století do 16. století v blízkosti cest nebo

---

<sup>18</sup> POLO, Marco. *Milion*. [online] Dostupné z WWW: <https://www.rodon.cz/admin/files/ModuleKniha/374-Milion.pdf>, s. 68. [citováno 20. 10. 2023]

<sup>19</sup> Tamtéž, s. 68. [citováno 20. 10. 2023]

<sup>20</sup> ANTONOV, Alexander. *The Caravanserais*, s. 109–110.

v některých významnějších městech vznikaly různě koncipované hany a karavanseráje, turecky a persky zvané *hâne* a *kervânsaray*, bulharsky *хан* a *каравансарай*, makedonsky *ан* a *каравансарай*, srbsky *хан/хан* a *каравансарай/karavansaraj*. Původ těchto zájezdních hostinců je víceméně nejasný. Zřejmé je pouze to, že nejsou původním jevem typickým pro osmanskou každodennost.<sup>21</sup>

Pro možnost sledování architektonického vývoje karavanseráje, je podle Antonova třeba vzít v úvahu architektonické plány ribatů. Tyto stavby vznikaly v 10. století ve Střední Asii, ve 13. století se tyto velké budovy stavěly na silnicích Bagdád – Hilla a Karbala – Najef, stejně tak jako podél cesty Adana – Konya a Adana – Antalya v Malé Asii. Různí badatelé, například rakousko-uherský historik a zakladatel balkanologie Konstantin Jireček (1854–1918), který cestoval po Bulharsku mezi lety 1879–1884 nebo osmanský cestovatel Evlija Čelebi (1611–1682) je pojmenovali někdy jako karavanseráje jindy zase jako hostince. V některých případech se těmto budovám říká také ribat. S největší pravděpodobností se jednalo o podobný typ staveb, nacházející se v určité vzdálenosti podél hlavních cest. Jejich účelem bylo zajištění karavanního obchodu.<sup>22</sup>

---

<sup>21</sup> KOUBA, Miroslav. Za svitu půlměsíce. Zájezdní hostince a cestování na Balkáně v době Osmanské říše. In. Wyżkiewicz-Maksimow, Regina – Dziuba, Jolanta (eds.). *Słowianie w podróży. Tom I – Język i kultura*. Gdańsk: Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, 2016, s. 61-62.

<sup>22</sup> ANTONOV, Alexander. *The Caravanserais*, s. 107.

## 2 Historie karavanserájů

### 2.1 Cestování po Seldžucké Anatolii

Jak už jsem výše uvedla, Seldžucká Anatolie hrála významnou roli v historii karavanserájů. Z tohoto důvodu považuji za vhodné zmínit se o této říši. Anatolie neboli Malá Asie tvoří v dnešní době území větší části Turecka, tedy tu neevropskou. Seldžukové během 11. a 12. století dobyli Anatolii, ve 12. století zde založili stát Seldžucká Anatolie. Pro Seldžucké sultány byl rozvoj obchodu velmi důležitý. Dobyli proto mnoho podle nich důležitých přístavů, jako jsou Sinop, Antaly nebo Alanya. Aby obchod vzkvétal podepsali také dohody se zahraničními obchodníky a v neposlední řadě zavedli systém pojišťování zboží. Důležitým milníkem ve 12. století bylo založení karavanserájů na obchodních trasách napříč celým územím.<sup>23</sup>

Cestování bylo odedávna velmi nebezpečné, a to obzvláště ve středověku. Bylo totiž velmi pomalé a obtížné. Ovšem i přes všechny tyto faktory bylo cestování nezbytné, a to především pro obchod a komunikaci s okolím, ale také pro náboženskou pout'. Ať už cestovatel putoval z jakéhokoli důvodu vždy riskoval, že bude okraden, zavražděn anebo zotročen.<sup>24</sup> Aby se těmto rizikům co nejvíce zamezilo, shlukovali se cestující ve skupinách, ve kterých poté společně putovali. Tyto cestovní skupiny mají v islámských zemích hned několik vlastních názvů, například *sayyare*, *kafile*, *kervan*, *konvoj* nebo *karavan*. Nejvýstižnějším názvem je zřejmě termín *kervan*, který se vyvinul ze slov *kâr* a *ban*, což v překladu znamená „ochrana obchodu“.<sup>25</sup> V čele karavany byl vůdce a asistenti, střed karavany tvořili cestovatelé, zvířata a vozíky. Karavanu doprovázeli vojáci nebo strážci.<sup>26</sup> Jejichž úkolem bylo zajistit bezpečí během cesty, pokud by došlo na střet s lupiči či nájezdníky.

Trasa musela být rozdělena do několika fází, jelikož karavana mohla cestovat vždy jen na omezenou vzdálenost. Bylo nezbytné, aby na konci každé z těchto fází cesty bylo místo odpočinku, kde by lidé mohli přenocovat, ustájit zvířata a uložit si své věci. V islámských zemích se fáze karavanového cestování nazývala *marhala*, pro místo odpočinku měli název *mazil*. Bezpečnost přenocování zajišťovala blízkost vojenské či civilní osady. Pokud však karavana zastavila na nechráněném místě riskovala loupeže a nájezdy. Právě v těchto oblastech bylo potřeba vybudovat karavanseráje.<sup>27</sup>

---

<sup>23</sup> ÖNGE, Mustafa. *Caravaserais as Symbol*, s. 49.

<sup>24</sup> Tamtéž, s. 51.

<sup>25</sup> Tamtéž, s. 51.

<sup>26</sup> Tamtéž, s. 51.

<sup>27</sup> Tamtéž, s. 51.



Karavanseráj nebyl podstatný pouze pro obchod, z hlediska dějin umění je jeho architektonická výstavba velmi důležitým dědictvím, dnes již několik století zaniklé Seldžucké Anatolie. Na této významnosti se hrála svou roli i vládnoucí třída, která nechávala karavanseráje postavit a později je darovala vládci, aby zajistila větší bezpečnost na obchodních trasách po seldžuckém území.<sup>28</sup>

## 2.2 Seldžucký karavanseráj

Karavanseráj je jedním z nejvýznamnějších typů budovy v architektuře Seldžuků<sup>29</sup>, alespoň tak to uvádí M. Önge. Jeho myšlenku o podstatnosti karavanseráje v seldžucké architektuře potvrzuje i německý historik a spisovatel Ernst J. Grube (1932–2011) zabývající se islámským uměním, který mimo jiné působil jako první kurátor islámské sbírky v Metropolitním muzeu umění v New Yorku. Grube ve svém díle *Islámské umění* vydaném v roce 1973 tvrdí, že Anatolské karavanseráje se lišily od islámských svým architektonickým významem. Anatolské byly menší, a ne tak monumentální jako islámské, ty ovšem sloužily pouze jako užitkové stavby, kdežto anatolské karavanseráje měli kulturní význam z hlediska umění, konkrétně architektonického dědictví. Tento typ karavanseráje má obdélníkový půdorys, vysoké masivní kamenné zdi, které doplňují stejně tak silné věžovité bašty. Dovnitř se vstupuje jedinou bránou mohutnou stejně jako okolní zdivo. Naproti této bráně se nachází průchod do rozsáhlé síně, která by se dala svou velikostí a monumentálností připodobnit evropské katedrální architektuře. Tato síň se stejně jako již zmíněná katedrála dělí na několik lodí. Ta prostřední z nich je převyšena a má otevřený krov. Síň pokrývá sedlová nebo rovná střecha, kterou podopírají štíhlé arkády. Vnitřní uspořádání karavanseráje se zakládalo na velkém dvoře, kolem něhož se nacházelo mnoho místností, které byly určeny k různým účelům. V některých se ubytovali hosté, do jiných se ukládali věci, které si s sebou cestující vozili. Do druhých se vodili koně, velbloudi a jiná zvířata, tyto prostory byly používány jako stáje. Další pokoje mohli sloužit jako kuchyně a mnoho dalšího.<sup>30</sup>

Podle M. Öngeho se daly karavanseráje rozdělit na dvě sekce, první „přístřeší“ a druhá „služby“. Sekce přístřeší byl uzavřený prostor sloužící na sezónní ubytování cestujících z karavan a jejich zvířat. Sekce služby měla různé funkce, skládala se z polootevřených nebo uzavřených prostorů kolem nádvoří. Tyto malé uzavřené místnosti mohly být využity jako

<sup>28</sup> ÖNGE, Mustafa. *Caravaserais as Symbol*, s. 50.

<sup>29</sup> Tamtéž, s. 53.

<sup>30</sup> GRUBE, Ernst J. *Islámské umění*. Praha: Artia, 1973. Umění světa, s. 100.

soukromé pokoje, skladovací místnosti, *masjid* (malá modlitebna, mešita), kuchyň a záchod. Sekce služeb převážně závisela na stupni karavanseráje.<sup>31</sup>

Dále uvádí, že zajímavé bylo prostorové uspořádání jednotlivých místností v nich. Jeden pokoj se skládal ze tří propojených místností. Do pokojů se v karavanserájích vstupovalo přímo z nádvoří, tento vstup byl ale pouze do jedné ze tří spojených místností. Pokud chtěl návštěvník vstoupit do dalších dvou pokojů musel nejprve projít tímto pokojem. Toto uspořádání sloužilo nejspíš pro ubytování významných osob společně s jejich sloužícími a ostrahou. Na velmi podobném principu jsou založené i dnešní hotelové apartmány pro významné hosty. Lze tím totiž zamezit vstupu nepovolaných osob a předejít tak případným hrozbám. Důkazem, že se v karavanserájích ubytovávaly významné osoby, je vana umístěná v jednom z pokojů v Karatay hanu. Toto příslušenství bylo velmi neobvyklé i v těchto nejvýznamnějších karavanserájích Seldžucké Anatólie. Dokonce pouze několik z nich mělo koupelny, ovšem bez vany. Vana v Karatay hanu má ještě jednu zvláštnost. Není uvedena v soupisu nákupu vybavení do tohoto karavanseráje, přestože si jeho majitel vedl podrobné zápisy o výdajích spojených s jakýmkoliv nákupem. Je proto možné, že si sem nechal dovést vanu nějaký významný host. V Karatay hanu nalezneme ještě jednu vanu, tato se však nachází venku a zřejmě sloužila pro osvěžení cestujících. Jelikož je však vana pouze jedna nemohla posloužit k osvěžení všem cestujícím. Dalo by se tedy dlouze spekulovat, pro koho byla ať už tato vana venku nebo ta uvnitř připravena. Jasně je pouze to, že pro obyčejné cestující určitě ne. Právo na užití vany měli dozajista pouze významní návštěvníci.<sup>32</sup> Jedním z nich mohl podle M. Öngeho být například i sultán, protože karavanní cesty využíval také i se svým dvorem a armádou. Z toho důvodu musely karavanseráje splňovat jak podmínky pro obchodní záležitosti, tak pro ubytování vznešené společnosti.<sup>33</sup>

Karavanserájů bylo postaveno opravdu mnoho, ale lišili se od sebe svou významností. Nedají se však srovnávat budovy různých ér, z tohoto důvodu jsem vybrala dva karavanseráje jedné doby, o kterých ve své práci píše i M. Önge. Mezi tyto významnější karavanseráje patřily Sadeddin han a Karatay han, které dostaly jméno po svých dárcích. Jejich výjimečnost pramení především v jejich architektonickém umístění.<sup>34</sup> O Karatay hanu a jeho exkluzivitě jsem se zmiňovala už výše, a to v souvislosti s vanou pro významné hosty.

Sadeddin han nalezneme na severovýchodě hlavního města Seldžucké Anatólie zvaném Konya. Tento han byl umístěn nejspíše na první zastávce, tedy mazilu, cesty vedoucí

---

<sup>31</sup> ÖNGE, Mustafa. *Caravaserais as Symbol*, s. 56.

<sup>32</sup> Tamtéž, s. 56–57.

<sup>33</sup> Tamtéž, s. 64.

<sup>34</sup> Tamtéž, s. 55.

z Konye přes Aksaray do Kayseri. Karatay han se nacházel východním směrem od města Kayseri. Důležitou roli v jejich významnosti sehrálo také umístění blízko středisek státní správy. Dalším důvodem byl nedaleký velký mezinárodní bazar zvaný Yabalu Pazari, nacházející se blízko města Kayseri, který zvyšoval komerční potenciál obou hanů už jen díky tomu, že se v něm prodávalo všemožné zboží dovezené z okolních zemí, o které byl mezi zákazníky četný zájem.<sup>35</sup>

Žádný z karavanserájů ze 13. století nacházející se v Malé Asii se nedochoval, proto lze pouze předpokládat, že to byl komplex budov skládající se z pokojů pro hosty (*tab hane*), stájí, kuchyně (*ap evi*), mešity, koupelny (*hamam*), skladů a některých pomocných obslužných místností. Jako příklad uvádí Antonov karavanseráj Sultankhan, který zahrnuje velké nádvoří a krytou stáj umístěnou v jeho zadní části. V přední části dvora kolem plotu byly umístěny hostinské pokoje a další obslužné místnosti. Tyto stavby jsou známé jako stavby sultanátu a podporované vakufy. Nadacemi, které zmíním později. Umístění karavanserájů bylo většinou na strategických místech na silnici.<sup>36</sup>

### 2.3 Rozvoj obchodu a financování karavanserájů

Jak už jsem výše uvedla, koncem 12. století dosáhli Seldžukové politické stability a začali klást velký důraz na rozvoj obchodu. Tento zlom v jejich hospodářské politice započal vládou Kılıçarslana II. Od jeho vlády se začali sultáni zaměřovat na rozvoj obchodu, a to pomocí svých politických machinací i vojenských činností. Na obchodních trasách začali stavět karavanseráje, aby ochránili putující obchodníky a povzbudili je v obchodování napříč celou zemí.<sup>37</sup>

Díky zvyšování komerčního provozu se na spojovacích obchodních trasách začaly stavět karavanseráje. Stavba pokračovala neustále i přes válčení a politickou nestabilitu. Ukončení staveb karavanserájů zapříčinil až rozpad Seldžucké Anatólie na konci 12. století.<sup>38</sup>

Za vlády seldžuckých sultánů se postavilo okolo 300 karavanserájů. Jak už jsem uváděla výše, karavanseráje byly darovány vládnoucí třídou, tedy sultány, členy seldžucké dynastie nebo významnými státníky. Co se týkalo financování, vznikly samostatné nadace nazvané vakůf arabsky zvané *waqf*, které jednotlivé karavanseráje financovaly. Ty byly, ač se to může zdát podivné, většinou neziskovými institucemi. V závislosti na službách, které poskytovaly svým zákazníkům a také díky své velikosti měly různé zdroje příjmů. Karavanseráje se

<sup>35</sup> ÖNGE, Mustafa. *Caravaserais as Symbol*, s. 55.

<sup>36</sup> ANTONOV, Alexander. *The Caravaserais*, s. 107–108.

<sup>37</sup> ÖNGE, Mustafa. *Caravaserais as Symbol*, s. 52.

<sup>38</sup> Tamtéž, s. 53.

včetně zdrojů z nadace vakůfů financovaly také z vlastních příjmů. Do nich finančně přispívala také daň z vesnic, které okolo karavanserájů často vznikaly a daň z příjmů z pronájmu domů nebo obchodů. Financování těchto institucí nebylo pouze peněžní, karavanseráj se financoval i nepeněžními zdroji. Tyto zdroje sloužily převážně k běžnému provozu, ale především pro plnění každodenních potřeb cestujících. Önge uvádí, že nadační systém vakůfů sloužil hlavně jako zdroj financování po smrti dárce, který se do té doby o karavanseráj finančně staral.<sup>39</sup> Nebýt těchto nadací mnoho karavanserájů by zaniklo nedlouho po svém dárce.

Nadace vakůfů sehrála v existenci karavanserájů velkou roli. A. Antonov uvádí, ukázkou financování zaměstnanců karavanseráje postaveného Djelvadinnem Karatayem v roce 1240. „[J]edna šestina příjmů jde na mutevelija, [tedy správce nemovitostí z vakůfu<sup>40</sup>], dále je zde také [osoba s profesí připomínající dnešního manažera] s platem 299 dirhamů a hostinský s platem 150 dirhamů. Kromě nich má karavanseráj *imáma* [znalce a učitele koránu<sup>41</sup>] a *muez-zina* [služebníka mešity, stojícího na ochozu minaretu a svolávajícího k modlitbě<sup>42</sup>] s platy každý 150 dirhamů.“<sup>43</sup> Podle podmínek vakůfů dostával každý cestovatel denní množství jídla.

## 2.4 Karavanseráje jako symboly moci

M. Önge se ve své práci zaměřuje také na důležitost významu karavanseráje jako symbolu moci, neboť se podle něj už od středověku zkoumá jejich podstata z tohoto hlediska. I mě tato myšlenka zaujala a rozhodla jsem se, že stojí za zmínku. Stavitel tak totiž mohl ukázat své bohatství, právě tím jak velký a luxusní karavanseráj postavil. Ukázat moc pomocí karavanseráje se dalo ovšem i jinak, a to prostřednictvím architektonických prvků. Önge si myslí, že zřejmě nejdůležitějším prvkem, který symbolizoval moc byl z architektonického hlediska nápisový panel. Hlavně kvůli svému umístění v horní části vstupního portálu. Takto ho může upozorovat každý z návštěvníků, ať už vstupujících nebo odcházejících. Obsahem tohoto nápisového panelu byl nejčastěji nápis se jménem dárce, datem stavby a jménem sultána, který vládl, když se karavanseráj stavěl.<sup>44</sup> Příkladem vztahu karavanseráje jako ukazatele moci je Öngeho ukázka vztahu mezi stavitelem Calaleddinem Karatayem a jeho karavanserájem.

<sup>39</sup> ÖNGE, Mustafa. *Caravaserais as Symbol*, s. 53.

<sup>40</sup> Wikipedija - suradnici. Mutevelija [Internet]. Wikipedija, Slobodna enciklopedija; 2023 tra 21, 10:33 UTC [citirano 2023 lip 04]. Dostupno od: //hr.wikipedia.org/w/index.php?title=Mutevelija&oldid=6626778.

<sup>41</sup> *Wikipedie: Otevřená encyklopedie: Imám* [online]. c2022 [citováno 04. 06. 2023]. Dostupný z WWW: <https://cs.wikipedia.org/w/index.php?title=Im%C3%A1m&oldid=21899930>

<sup>42</sup> *Wikipedie: Otevřená encyklopedie: Muezzin* [online]. c2023 [citováno 04. 06. 2023]. Dostupný z WWW: <https://cs.wikipedia.org/w/index.php?title=Muezzin&oldid=22732039>

<sup>43</sup> ANTONOV, Alexander. *The Caravaserais*, s. 108.

<sup>44</sup> ÖNGE, Mustafa. *Caravaserais as Symbol*, s. 58.

Calaleddin Karatay opustil město Kayseri, aby navštívil svůj nedávno dostavěný karavanseráj, ale než k němu dorazil rozhodl se vrátit zpátky. Zřejmě si totiž myslel, že když uvidí tak rozměrnou budovu, naplní se jeho srdce arogancí a odradí ho od dalšího stavění charitativních budov. Když mu jeho podřízení přinesli finanční záznamy o výstavbě karavanseráje, viděl, že po všech výdajích zbývá velké množství peněz. Nařídil proto spálit veškeré dokumenty spojené se stavbou, neboť nechtěl, aby všichni věděli, jak moc utrácí. Karatay han, dokončený v roce 1240, byl pátým největším karavanserájem Seldžucké Anatólie. Navíc byl větší než İncir han, karavanseráj, který daroval sultán, vládnoucí v této době. Darováním takového velkého karavanseráje musel Calaleddin Karatay působit bohatší a vlivnější než samotný sultán. Zřejmě z důvodu, že se za své nadměrné projevy bohatství styděl, nebo ze svého skromného charakteru není Calaleddin Karatay na nápisových panelech svého karavanseráje zmiňován jako dárců.<sup>45</sup> Myslím, že tato ukázka je dobrým příkladem, jakou roli mohl karavanseráj zastávat při otázce bohatství a s ním spojeného vlivu.

#### 2.4.1 Symbol lva a dravce

Zvířecí tematika se objevuje napříč různými kulturami a ani mezi Seldžuky nechybí král zvířat a vládce vzdušných prostorů.

Nejen nápis nad vstupním panelem, který jsem již zmínila v souvislosti s Karatay hanem, mohl symbolizovat moc. Tuto schopnost měli také zvířecí sochy a reliéfy. M. Önge zmiňuje, že je třeba věnovat pozornost zejména dvěma postavám, a to lvu a dravci. Lev byl jedním z nejpoužívanějších symbolů v seldžucké kultuře. V průběhu historie mnoho civilizací spojovalo lva s mocí, dominancí a majestátností. Seldžukové často používali slovo *aslan* tedy lev, ve jménech svých sultánů a státníků, jako je například Alparslan překládáno jako statečný lev, Aslandoğmuş znamenající rozený lev a Aslanşah v překladu lví král. Čtyři seldžučí sultáni byli pojmenováni jako Kılıçarslan, slovo, které spojovalo *kılıç* tedy meč a arslan neboli aslan. Zájem o lví tematiku se dokonale odráží v umění a architektuře období Seldžucké Anatólie. V karavanserájích tohoto období se nachází postavy lvů ve formě soch, chrličů vody, konzol (nosných článků vystupujících ze zdi, často nesou římsu, arkýř, klenební žebro či balkón<sup>46</sup>) a lišt, které byly nejčastěji umístěny na dobře viditelných místech. Lze předpokládat, že sochy lvů na seldžuckých karavanserájích byly znovu využity z římských nebo frygických památek, zatímco, jiné lišty byly nově vyrobené. Jedním z nejvýznamnějších příkladů použití lvů ve formě sochy jsou dvě lví postavy umístěné na portálu Çardak hanu poblíž Denizli. Tyto

<sup>45</sup> ÖNGE, Mustafa. *Caravanserai as Symbol*, s. 57.

<sup>46</sup> *Wikipedie: Otevřená encyklopedie: Konzola (architektura)* [online]. c2023 [citováno 04. 06. 2023]. Dostupný z WWW: <[https://cs.wikipedia.org/w/index.php?title=Konzola\\_\(architektura\)&oldid=22706954](https://cs.wikipedia.org/w/index.php?title=Konzola_(architektura)&oldid=22706954)>

sochy byly umístěny po obou stranách nápisového panelu na konzolách s mukarnasem (mukarnas nebo mokarnas, jinak krápníkový ornament - architektonická konstrukce a dekorativní charakteristický motiv pro muslimskou architekturu, vyvinutý v době Seldžuků, složený z nahromaděných prvků, převážně hranolových, které tvoří strukturu připomínající přírodní stalaktity<sup>47</sup>) a zdá se, že byly recyklovány z dřívějších děl. Za zmínku stojí také dva *springry* (nejnižší bod klenby na každé straně oblouku<sup>48</sup>) ve tvaru lví hlavy na *iwanu* (obdélníkové síni<sup>49</sup>) Ak hanu poblíž Denizli. Jedná se o abstraktní postavy lvů, konkrétně jejich hlav, vytesaných do bílého mramoru.<sup>50</sup>

Podle Öngeho najdeme spojitost s evropskými gotickými katedrálami kromě monumentálnosti staveb také u chrličů vody. Na Karatay hanu nalezneme sochu připomínající chrlič ve tvaru draka nesoucího v tlamě hada. Tyto dvě zvířata mají prý symbolizovat boj vládce s nepřítelem. Zajímavé je, že ačkoli Seldžukové rádi zobrazovali lvy ve všemožných podobách jako sochy atd., tak na žádném z karavanserájů jejich éry se neobjevuje ani jeden chrlič připomínající lva. Jedním z nejlepších vyobrazení postav lvů, konkrétně lvích hlav lze nalézt v Alara hanu nacházejícímu se poblíž Alanye.<sup>51</sup>

Nejen postava lva měla moc představovat spojitost s mocí a respektem. Další takovou postavou byl dravec. Dravec byl často představován jako orel. Podle Öngeho byl v turecké kultuře dvouhlavý orel považován za svaté zvíře a měl speciální úkol. Byl duchovního významu a ten spočíval ve střežení nebeské brány. Stejně jako lev i dravci symbolizovali moc sultána, z toho důvodu byli stejně tak jako již zmiňovaní lvi vyobrazováni na palácích a různých předmětech. Různé druhy dravců byly stejně jako jméno Aslan, tedy lev, obsaženy ve jménech velitelů a významných osobností. Tyto jména pak zněly například Togan, Tugrul, Capri nebo Sungur.<sup>52</sup>

Podle profesora Istanbulské univerzity Ali Uzaye Pekera, jak uvádí M. Önge, mohli lidé nebo dokonce sultán sám interpretovat dvouhlavého orla jako symbol Boží moci na zemi a následně také jako ztělesnění sultánovy moci.<sup>53</sup> Ovšem na rozdíl od rozšířeného používání

---

<sup>47</sup> Mukarnas [online]. *Wikipedie: bezplatná encyklopedie*, 27.07.2022 17:41Z [přístup: 04.06.2023 13:20Z]. Dostupné na internetu: [//en.wikipedia.org/w/index.php?title=Mukarnas&oldid=67689856](https://en.wikipedia.org/w/index.php?title=Mukarnas&oldid=67689856)

<sup>48</sup> Wikipedia contributors. Springer (architecture) [Internet]. Wikipedia, The Free Encyclopedia; 2021 Jan 21, 19:01 UTC [cited 2023 Jun 04]. Available from: [https://en.wikipedia.org/w/index.php?title=Springer\\_\(architecture\)&oldid=1001862787](https://en.wikipedia.org/w/index.php?title=Springer_(architecture)&oldid=1001862787).

<sup>49</sup> Wikipedia contributors. Iwan [Internet]. Wikipedia, The Free Encyclopedia; 2023 Mar 30, 21:54 UTC [cited 2023 Jun 12]. Available from: <https://en.wikipedia.org/w/index.php?title=Iwan&oldid=1147427572>.

<sup>50</sup> ÖNGE, Mustafa. *Caravaserais as Symbol*, s. 59-60.

<sup>51</sup> Tamtéž, s. 59-60.

<sup>52</sup> Tamtéž, s. 62.

<sup>53</sup> PEKER, Ali Uzay, The Origins of the Seljukid Double-Headed Eagle as a Cosmological Symbol, "10th International Congress of Turkish Art", Geneva 1999, s. 562. (citace převzata z ÖNGE, Mustafa. *Caravaserais as Symbol*, s. 63., neboť původní text se mi nepodařilo dopátrat.)

lvů byly ptačí figury použité v karavanserájích menší a většinou se omezovaly na architektonické dekorace na portálech. Dále Önge píše, že ve vztahu k podmínkám cestování a funkcím karavanserájů historička umění Gönül Öney (1933-2007) tvrdí, že kromě dekorativních důvodů mohly být postavy orlů interpretovány také jako amulety pro štěstí nebo pro zabezpečení dobrého počasí, které si každý cestovatel pro svou cestu dozajista přál.<sup>54</sup> Příkladem využití ptačích figur jsou Karatay han a Ak han, kde jsou na portálu každé z budov vyřezané do hlavic rohových sloupů dvě ptačí postavy. Přičemž dárce Ak hanu byl státník zvaný Karasungur, znamenající černý sokol, ptačí postavy na sloupech můžou být tedy odkazem na jeho jméno.<sup>55</sup>

---

<sup>54</sup> ÖNEY, Gönül, Anadolu Selçuk Mimarisinde Avcı Kuşlar, Tek ve Çift Başlı Kartal [Birds of Prey in Anatolian Seljuk Architecture, Single and Double Headed Eagles], in "Malazgirt Armağanı", Ankara 1972, s. 171. (citace převzata z ÖNGE, Mustafa. *Caravaserais as Symbol*, s. 63., neboť původní text se mi nepodařilo dopátrat)

<sup>55</sup> ÖNGE, Mustafa. *Caravaserais as Symbol*, s. 63

## 3 Karavanseráj v Osmanské říši

### 3.1 Osmanská říše

Následující epochou, kde se karavanseráje a hany stavěli byla Osmanská říše. Jelikož se jednalo o gigantický a dlouhotrvající stát, který je mimo jiné pro mou práci klíčovým obdobím, je podle mě nutné o ní napsat pár informací.

Po odtáhnutí Mongolů vznikly na území, které do té doby ovládali, malé islámské státy. Jedním z těchto států byla Osmanská říše v čele se sultánem Osmanem (1281–1324), který se během své vlády neustále pokoušel dobýt okolní území. V tomto expanzivním způsobu vlády pokračovali i jeho následovníci, kterým se v roce 1326 podařilo dobýt byzantské město Bursa, nacházející se u Černého moře, z něhož si udělali hlavní město říše. V roce 1453 se Osmanům pod vedením sultána Mehmeda II. (1451–1481) podařilo dobýt Konstantinopol (dnešní Istanbul), tehdejší hlavní město byzantské říše a přivodit tak její zánik. Osmané ve výbojích pokračovali i během 15. a 16. století. Na počátku 16. století ovládali území celého Turecka, Řecka a poloostrov Krym. Během vlády sultána Süleymana Nádherného (1520–1566), jednoho z nejslavnějších vladařů (po osmanské říši lépe známého pod jménem Kanuni, což znamená Zákonodárce, jelikož provedl právní a administrativní reformy), dobyly muslimské hlavní město Bagdád. Směrem na západ se říše rozkládala na území dnešního Řecka, Bulharska, Maďarska, Albánie, Srbska, Bosny a Chorvatska. Přibližně v roce 1520 ovládali Osmané Egypt, Sýrii, Mekku, Medínu a přístav Aden nacházející se na jihu Arabského poloostrova. V roce 1566 byla rozloha Osmanské říše 2 600 000 km<sup>2</sup> a stala se tak hlavní světovou mocností.<sup>56</sup> Největší rozlohy dosahovala říše ve druhé polovině 17. století, kdy její rozloha činila 5 200 000 km<sup>2</sup>.<sup>57</sup>

Osmanští sultáni se k lidem na dobytém území chovali celkem dobře, nejschopnější lidi zaměstnávali ve státní správě. Tolerovali také ostatní náboženská vyznání. Tato tolerantnost byla zásluhou placení tributu vypláceného buď v penězích nebo otrocích. Ortodoxní křesťané, žijící v byzantské říši, věděli, že takovéto tolerance by se nikdy od katolíkům nedočkali, proto raději platili tribut, nebo bojovali po boku Osmanů proti Svaté říši římské. Pro zajištění oddanosti u svých vojáků a vládních úředníků se sultán Mehmed II. rozhodl, že si z nich udělá své osobní otroky. V čemž ho následovali i jeho nástupci. Mladí křesťané sloužící jako tribut přestupovali ze své víry na islám a život trávili v sultánových službách. Někteří

---

<sup>56</sup> *Ilustrované dějiny světa: [od nejstarších dob do dneška]*. Praha: Svojtka & Co., 2003, c1996. s. 248-249, 310-311.

<sup>57</sup> KOUBA, Miroslav. *Za svitu půlměsíce*, s. 58.



vstoupili do řad janičářů, tedy vojáků sloužících jako sultánovo elitní vojsko. Jiní byly vzdělávání a později se z nich stali vlání úředníci nebo se starali o státní správu.<sup>58</sup>

Osmanští vladaři však nebyli jen otrokáři, ale také milovníci umění. Investovali velké peněžní prostředky do uměleckých děl. Důkazem jsou krásné mešity postavené na jejich objednávku.<sup>59</sup>

Osmanská říše získala své bohatství převážně z obchodu, jelikož se nacházela na křižovatkách obchodních cest mezi Evropou a Asií. Dalším zdrojem bohatství říše bylo také zemědělství, konkrétně pěstování obilí.<sup>60</sup>

Říše byla zemí velmi vzdělanou, vzkvétala zde literatura, architektura, výroba kachlíků atd. Klád se důraz na vzdělávání v oboru náboženských věd, ale podporovala se i matematika, astronomie a lékařská věda, která zde byla na vyšší úrovni než v Evropě.<sup>61</sup>

Úpadek moci se začal projevovat po nástupu Süleymanova syna Selima II. (1566–1574), který nebyl tak zdatný panovník jako jeho otec a nechal vládu na mistrech a generálech, jejichž moc postupně rostla a působila problémy. Žádný z dalších sultánů totiž nebyl tak schopný vládce jako Süleyman I. a po vzoru svého předchůdce Selima II. nechávali taktéž vládu na jiných. Svou daň na úpadku říše má i snížení obchodu, protože Evropané objevili nové způsoby obchodování s Asií. Říše sice začala pomalu ztrácet své bohatství, ale stále zůstala centrem vzdělanosti.<sup>62</sup>

### 3.2 Výstavba a architektura osmanského karavanseráje

V předešlém oddílu jsem se zmiňovala o seldžuckých karavanserájích a jejich stavbě, stejně tak tomu bude i u karavanserájů na území Osmanské říše. Ovšem podrobněji neboť právě tyto hany a karavanseráje jsou předmětem mého zkoumání.

Ke stavbě karavanserájů, jak Antonov uvádí, bylo za potřebí souhlasu centralizovaného architektonického úřadu Hassa Mimarlarý Ocađý, jenž určoval, jak bude karavanseráj vypadat a jakou bude mít velikost. Těmto nařízením nepodléhaly jen karavanseráje, ale například i mešity u kterých tento úřad určoval kromě vzhledu i počet minaretů.<sup>63</sup> Velmi důležitý byl i způsob zdění použitý při stavbě významných tureckých kamenných budov. Nejdůležitější byla pevnost stěn, k té přispívalo zvláštní propojení zdění. Jireček ho popisuje takto: „V architektuře všech těchto kamenných budov tureckých nápadné je složení stěn, obyčejně vel-

<sup>58</sup> *Ilustrované dějiny světa*, s. 248, 310.

<sup>59</sup> Tamtéž, s. 248, 310.

<sup>60</sup> Tamtéž, s. 310-311.

<sup>61</sup> Tamtéž, s. 311.

<sup>62</sup> Tamtéž, s. 311.

<sup>63</sup> ANTONOV, Alexander. *The Caravanserais*, s. 105.

mi silných. Zevnějšek jejich upomíná na buňky medu: pravidelné malé čtverhranné rámce z tvrdočervených ploských cihel, vyplněné maltou, z níž vyniká hladký povrch oblého zelenavého kamene. Kámen zdejší vybírá se totiž z hladce omlených valounův horských potokův a je příliš tvrdý ku přitesání (diorit).<sup>64</sup>

Stavby karavanserájů probíhaly na celém osmanském území. Karavanseráj jako typ stavby nebyl v balkánských provinciích Osmanské říše známý až do příchodu Osmanů. Na konci 19. století postavil Gazi Evrenos Bey v Řecku u vesnice Loutra nedaleko ústí řeky Marica jeden z prvních karavanserájů na balkánském území. Další karavanseráj vznikl od konce 14. století nebo od poloviny 15. století, přesné datum se nedochovalo. Tímto hostincem byl pobřežní karavanseráj umístěný nedaleko tureckého Enes. Na těchto dvou příkladech je jasné vidět, že Osmané současně s dobytím Thrákie začali také zabezpečovat cesty a rozvíjet infrastrukturu.<sup>65</sup> V těchto případech byla stavba karavanserájů napojena na Vii Egnatiu, což byla starověká římská silnice ze 2. století př. n. l. Procházela římskými provinciemi Illyria (území dnešní Albánie), Macedonia (Severní Makedonie), Thracia (Řecko) a dnešním územím evropské části Turecka. Celkově měřila kolem 1120 kilometrů. Její počátek byl ve městě Dyrrachium, což je dnešní Durrës a končila ve městě Byzantium, tedy v dnešním Istanbulu.<sup>66</sup> Právě s využitím této cesty Osmané dobyli Egejskou Thrákií.<sup>67</sup>

Původ vzniku karavanserájů je stále opředen tajemstvím a zdá se, že tomu tak bude i nadále. Vědci zatím přišli s několika teoriemi. Jednou z nich je, že byly přestavěny z vojenských hraničních opevnění, které po stabilizaci hranic islámských pozemků už nebyly potřeba.<sup>68</sup> Rovněž bych souhlasila s tímto výkladem, je totiž velmi pravděpodobné, že tomu tak alespoň u některých karavanserájů opravdu bylo. Ovšem nejspíše se pravého původu v nejbližších letech, pokud tedy vůbec někdy, nedopátráme.

Větší hany a karavanseráje byly nejčastěji budovou se dvěma patry, půdorys měl pravidelný čtvercový tvar. Ty městské však mohly mít půdorys jiného tvaru s ohledem na dispoziční řešení okolních staveb. V přízemí hostince se nacházely sklady, prodejní prostory, hospodářské zázemí, i zvířata zde měla pro svůj odpočinek zvláštní místo. Na Balkáně byly těmito zvířaty převážně koně, kdežto v asijských a afrických provinciích Osmanské říše to byly spíš velbloudi. V patře budovy se nacházely hostinské pokoje, přičemž každý z nich měl svůj zvláštní vstup ze společné chodby. Tato chodba lemovala ve formě krytého ochozu, řečeného

<sup>64</sup> JIREČEK, Konstantin Josef. *Cesty po Bulharsku*. V Praze: Matice česká, 1888. Novočeská bibliothéka, s. 14.

<sup>65</sup> ANTONOV, Alexander. *The Caravanserais*, s. 106.

<sup>66</sup> *Wikipedie: Otevřená encyklopedie: Via Egnatia* [online]. c2021 [citováno 04. 06. 2023]. Dostupný z WWW: <[https://cs.wikipedia.org/w/index.php?title=Via\\_Egnatia&oldid=20372465](https://cs.wikipedia.org/w/index.php?title=Via_Egnatia&oldid=20372465)>

<sup>67</sup> ANTONOV, Alexander. *The Caravanserais*, s. 106.

<sup>68</sup> ÖNGE, Mustafa. *Caravanserais as Symbol*, s. 51.

*čardaku*, všechna čtyři křídla budovy. Některé karavanseráje a hany, které byly stavitelsky složitější měly v přízemí tzv. *trem*, tedy chodbu s podloubím, oddělující zázemí hostince od centrálního dvora, na kterém se nacházela modlitebna, v některých případech i menší mešita. Na dvoře byla také umístěna kašna pro vykonání očisty po dlouhé pouti. Na centrálním dvoře se nacházela i krčma.<sup>69</sup>

Celkový vzhled a architektonické řešení zájezdních hostinců není jednotné. Od polohy konkrétního karavanseráje či hanu a také finančních možností, které jeho zřizovatel měl, se odvíjela velikost a nabízené pohodlí. Přičemž o podstatě rozdílů mezi oběma těmito typy zájezdních hostinců, tedy hany a karavanseráji se nemůžou badatelé jednoznačně shodnout. Tradičně konstatovaná rozdílnost, se kterou mnozí z historiků architektury, jako je například Mustafa Önge, nesouhlasí definuje pobyt v hanech jako placený nocleh, jehož součástí byly další služby, kdežto provoz karavanseráje nebyl financován návštěvníky. Jeho existenci zajišťovaly tzv. vakúfy, o kterých jsem se již zmiňovala výše. Arabsky zvané *waqf* a turecky *vakıf*, byly to islámské náboženské nadace, které financovaly jeho provoz.<sup>70</sup> O vakúfech se zmiňuje i Reinhold Lubenau (1556-1631) lékárník cestující do Osmanské říše s velvyslanectvím Svaté říše římské, autor knihy *Reinhold Lubenau Seyahatnamesi Osmanlı Ülkesinde 1587-1589* nejnověji vydané ve dvousvazkové edici z roku 2016, který vysvětluje princip osmanských investic do vakúfů takto: „Turci většinu svých prostředků vkládají do staveb mešit a lázní. Velcí turečtí páni hledí, jak by sedmero věcí postavili, poněvadž po smrti se jejich majetek vrátí sultánovi. Jejich páteční i malé mešity či modlitebny, imarety či špitály... karavansaya, veřejné lázně, krásné kašny, mosty přes všelijakou vodu a dláždění veřejných cest, a těchto sedm věcí jest v Turecku pozoruhodných, stejně jako podle starého rčení v Anglii hory, prameny, mosty, kostely, ženy a vlna.“<sup>71</sup>

Poutníci zde zůstali pouze krátce a za svůj pobyt neplatili. Z hlediska jiného pohledu se objevují teorie, že karavanseráj je v podstatě pouze starší výraz pro han, jež se na Balkáně využíval ve větší míře v době osmanské vlády. Tato teorie tvrdí, že rozdíl mezi hany a karavanseráji nespočívá v jejich funkčnosti, ale v dobově odlišném využití obou těchto názvů.<sup>72</sup> Osobně se přikláním také spíše k této teorii, neboť jsem při pročítání cestopisů, mezi těmito budovami, nenarazila na téměř žádné rozdíly.

---

<sup>69</sup> KOUBA, Miroslav. *Za svitu půlměsíce*, s. 64.

<sup>70</sup> Tamtéž, s. 62-63.

<sup>71</sup> SAHM, W. ed. *Beschreibung der Reisen des Reinhild Lubenau*, II. Teil, Königsberg, 1930, s. 81. (citace převzata z KLUSÁKOVÁ, Luďa. *Cestou do Cařihradu*, s. 159., neboť se mi původní text nepodařilo dohledat)

<sup>72</sup> KOUBA, Miroslav. *Za svitu půlměsíce*, s. 62-63.

Dále je zde také možnost chápat karavanseráje jako monumentální stavby nabízející vyšší komfort ubytování. Tyto stavby byly budovány v době největšího rozmachu Osmanské říše poblíž hlavních cest po celé říši. Důležitým hlediskem pro definování obou těchto zájezdních hostinců je délka pobytu, který v něm poutník mohl strávit a s tím spojený charakter ubytovacího zařízení. Podle bosenskohercegovinského historika Hazima Šabanoviće (1916-1971) zabývajícího se osmanskou kulturou, sloužily karavanseráje k noclehu na cestě po hlavních tepnách Osmanské říše (tuto informaci jsem pouze převzala z díla M. Kouby *Za svitu půl měsíce*, str. 62). Z tohoto důvodu byl pobyt zde omezený na nezbytně nutnou dobu. Kdežto v hanech, které byly často umístěny v rámci města se většinou ubytovávali zahraniční vyslanci, poutníci a také obchodníci. Han tedy nabízel možnost delšího pobytu a také disponoval vyšším komfortem. Slavista Miroslav Kouba ve svém textu *Za svitu půl měsíce* uvádí, že v jihoslovenské odborné literatuře mezi těmito dvěma pojmy nejsou jednoznačné významové rozdíly. Bez ohledu na jejich velikost a standard byla síť těchto hostinců poměrně hustá. Ty se nacházely v přibližné vzdálenosti 25 až 30 kilometrů. To je vzdálenost, kterou byla obchodní karavana schopna během jednoho dne urazit. Zároveň tato vzdálenost zajišťovala možnost dosažení některého z těchto hostinců do soumraku. V hanech trávily karavany noc hlavně z bezpečnostních důvodů. Venku totiž riskovaly přepadení zbrojníky nebo bandity. Právě z těchto důvodů bylo nutné dorazit do karavanseráje či hanu před setměním, nebo ještě lépe před večerní modlitbou. Následující dopoledne strávili obchodníci ve městě a potom se vydali opět na cestu.<sup>73</sup>

### 3.3 Využití karavanserájů

Karavanseráje měly hlavně noční využití, protože noc nejen v křesťanských kulturách je obdobím, jež je dobré strávit v bezpečí.

Soužití pocestných v karavanseráji se řídilo striktními pravidly. Kdo dorazil dříve měl přednost, bez ohledu na věk, původ nebo postavení. Zodpovědnost za majetek a zboží pocestných měl po celou dobu jejich pobytu provozovatel hostince. V případě, že by se cokoliv, jakkoliv během pobytu poškodilo, musel tuto škodu provozovatel nahradit. V hanech a karavanserájích nebyl kladen důraz na majetková nebo konfesní privilegia, díky tomu se staly z pohledu sociokulturních konvencí ojedinělým fenoménem osmansko-orientální každodennosti. Od toho se odvíjela i společenská struktura návštěvníků a hostů setkávajících se převážně po skončení večerní modlitby, po které se karavanseráj či han změnil na místo skuteč-

---

<sup>73</sup> KOUBA, Miroslav. *Za svitu půl měsíce*, s. 62-63.

ného společenského dění. Poutníci společně trávili čas v kavárně nazývané kahvo-ocak nebo v krčmě, ve které se vařila převážně káva. Ve městech se od přelomu 16. a 17. století začínaly osmanské hany a karavanseráje přizpůsobovat společenským potřebám, které plynuly z potřeb obchodování. Z toho důvodu začaly hostince nabízet zvláštní prodejní místa a sklady umístěné v těsné blízkosti tržnice řečené bezisten.<sup>74</sup>

Protože se karavanseráje a hany využívaly k zajištění bezpečnosti pocestných a jejich majetku měly téměř charakter pevností. Své obyvatele měly chránit před nájezdy hajduků, útoky povstalců a nejrůznějších zbojníků. To už jsem ovšem uváděla i výše. Aby mohl zájezdní hostinec plnit svou obrannou funkci, měl velmi široké zdivo a pouze jediný vchod, který zabírala brána široká tak akorát, aby jí mohl snadně projít plně naložený kůň.<sup>75</sup>

Tato opatření však vždy nezabránila loupežníkům v přepadení hanů. Jireček píše, že „umělejší lup udál se 9. října [1882] u Sarygjolských hanův, asi tři hodiny od Varny na cestě do Dobříce. Patnáct lupičův v kalpacích, kteří vypadali jako vesnická potera a také lidem volali, že jsou jen selská stráž, postavilo se u silnice a obíralo pocestné od slunce východu až do páté hodiny odpolední. Jali i jednoho žandarma, jednoho lesního strážce a jednoho vojáka, kteří si tudy, ničeho netušíce, ubírali; voják musil jim počítat naloupené peníze. Zajatých, strčených do hanu, bylo ku konci celý sněm – 150 osob. Vzalo jim v peněžích asi 200 liber tureckých, věci v ceně 50 lir a 9 koní.“<sup>76</sup>

Karavanseráje nesloužily pouze k ubytování cestovatelů. Svůj význam měly podle Antonova i při přesouvání armády. K těmto příležitostem se používaly velké hany a karavanseráje, kde se mohlo ubytovat poměrně velké vojsko.<sup>77</sup>

Hany mohly také sloužit jako řešení neshody mezi obyvateli měst. V polovině 16. století se v Sarajevu začali usazovat španělští Židé (Sefardi). Osmané si stěžovali vezírovi Sijavuš Pašovi, že Židé dělají hluk a nedávají pozor na oheň, proto vznikají často požáry a žádali ho, aby s tím něco udělal. Vezír z těchto důvodů nechal postavit velký han s 48 pokoji, kam se přestěhovali všichni sarajevští Židé. Z hostince se tím pádem stalo ghetto. Součástí tohoto hanu byla i synagoga.<sup>78</sup>

Důležitou roli v existenci karavanserájů a hanů hrál obchod a je tedy třeba ji podrobněji probrat.

---

<sup>74</sup> KOUBA, Miroslav. *Za svitu půlměsíce*, s. 63.

<sup>75</sup> Tamtéž, s. 65.

<sup>76</sup> JIREČEK, Konstantin Josef. *Cesty po Bulharsku*, s. 187.

<sup>77</sup> ANTONOV, Alexander. *The Caravanserais*, s. 108.

<sup>78</sup> KREŠEVLJAKOVIĆ, Hamdija. *Hanovi i karavanseraji*, s. 13-14.

Základní principy společensko-hospodářské vybavenosti osmansko-orientálního města, podle Kouby potvrdilo napojení hanu nebo karavanseráje na obchodní jádro dané čtvrti nebo města, zejména s přihlédnutím k faktu, že tyto hostince vznikaly převážně v rámci vaku-fů. Právě toto je důvod, proč byly karavanseráje a hany kromě místa pro odpočinek také místem obchodu, kterému byla podřízena nejen řada společenských vazeb, ale také architektonické pojetí hostince.<sup>79</sup>

Václav Vratislav z Mitrovic, o kterém se podrobněji zmíním později, popisuje kupecký dům ve městě Semen. „V tom městě nic tak obzvláštního není viděti, toliko dům kupecký, v němž kupci svá zboží shromažďují a spolu handlují; jest olověným plechem pobitý a ve čtyry úhly postavený, vůkol a vůkol dole klenutí skleповé pro bezpečnost kupeckých věcí a nahoře vnitř vůkol pavlače a všudy pokoje, stavení, krámy. V prostředku toho stavení jest pěkný plac a velká kašna, do kteréžto skrze velký, okrouhlý kámen po žlábků voda teče, na kterémžto kamenu vytesáno jest: Qui crediderit et baptizatus fuerit, salvus erit. [Kdo uvěří a pokřtěn bude, spasen bude.] Anno 38. Tu jest také obzvláštní dům, v kterémž se křesťanští věžňové prodávají.“<sup>80</sup>

Hostinec se často stavěl v blízkosti bazaru nebo přímo na něm, aby měli obchodníci co nejbližší přístup ke zboží.<sup>81</sup>

Spousta zájezdních hostinců se nacházela přímo u vstupu do města.<sup>82</sup> Důvodem byl možná snadný přístup cizích obchodníků a potenciálních nákupčích nebo prodávajících například z okolních vesnic.

V hanech měli kupci dva pokoje, jeden pro sebe a do druhého shromažďovali zboží. Na místě se často zdržovali i několik týdnů, do doby, dokud nenakoupili dostatek zboží, pro svůj další obchod.<sup>83</sup>

Hostince byly nejvíce využívány v době trhů, bazarů a jarmarků, které se pořádaly jednou za čas.<sup>84</sup>

V hanech se obchodovalo už v předvečer trhů. Dobytek a potraviny se zde kupovaly přímo od sedláků. Mimo obchodní dění nebyli ani řemeslníci, kteří tu prodávali své výrobky. Kupci si v hostinci prodávali přivezené zboží i mezi sebou.<sup>85</sup>

<sup>79</sup> KOUBA, Miroslav. *Za svitu půlměsíce*, s. 64.

<sup>80</sup> VRATISLAV Z MITROVIC, Václav. *Příhody Václava Vratislava z Mitrovic*. Praha: Otto, 1906. Česká knihovna zábavy a poučení, s. 63.

<sup>81</sup> KREŠEVLJAKOVIČ, Hamdija. *Hanovi i karavanseraji*, 1957, s. 10.

<sup>82</sup> Tamtéž, s. 10.

<sup>83</sup> Tamtéž, s. 11.

<sup>84</sup> Tamtéž, s. 11.

<sup>85</sup> Tamtéž, s. 11.

Jelikož v karavanserájích docházelo k uzavírání kupeckých smluv a různých obchodů, bylo zapotřebí poslat zprávu o uzavření obchodu. K tomuto účelu byla u hanů karavanserájů často zřízena poštovní stanice. O které jsem se zmiňovala již v souvislosti s Marcem Polem a historií seldžuckých karavanserájů. Na své cestě z Berkovice do Podunají na dvě narazil i K. Jireček. První z nich malý starý dřevěný han s malým dvorečkem se nacházel uprostřed špinavých uliček Berkovce. Druhý u silnice popisuje takto: „Na pravo se nalezala hospoda s poštovní stanicí, řečená Petrov han. Byla to hliněná, nečistá nízká budova, napolo do země schovaná a uvnitř kouřem vyčazená jako chýše Eskymákův.“<sup>86</sup> Dalo by se tedy říci, že obchodování v karavanserájích přispělo k rozšíření poštovní sítě na Balkáně.

### 3.4 Návštěvníci karavanserájů a hanů

Pocestní byly různého rázu, nelze tedy jednoznačně určit jakým způsobem se řídil jejich pobyt. Ubytování však probíhalo nejspíš tímto způsobem. Když do hostince dorazily karavany s cestujícími, byly postupně ustájována zvířata, ze kterých se sundala břemena. Tato břemena se buď uložila do skladů, pro další obchod, nebo čekala na naložení na další cestu. Pocestní byli mezitím v hanu pohoštěni a bylo jim nabídnuto či přiděleno místo k noclehu. Hostinský chtěl vždy od cestovatele vědět kdo je, odkud pochází a kam jde.<sup>87</sup>

Večerní čas byl právě tím správným okamžikem, kdy při hovoru a popíjení pálenky, kterou ovšem pili pouze křesťané, neboť pravověrní muslimové alkohol nepijí, docházelo k uzavírání různých obchodů a směn zboží. Jelikož velmi často byli cestujícími různí vyslanci, rozmlouvalo se tu i o politice, hrozících válkách či povstáních. Pocestní se tu dozvídali nejnovější informace a navzájem si je vyměňovali, také vyslechli příhody, které ostatní na cestách zažili. Radili si například kudy se mají vydat dál, aby je cestou nepotkala nějaká nepříjemnost, kupříkladu třeba přepadení, což nebylo velmi neobvyklé, jak už jsem zmiňovala výše.

Okolní obyvatelé se díky hostincům a poutníkům, kteří se v nich ubytovali dozvídali o různých novinkách ze světa.<sup>88</sup> Dalo by se říci, že cestovatelé v tuto dobu plnili úlohu dnešního zpravodajství.

Díky vzdělaným návštěvníkům karavanserájů se do Osmanské říše dostávaly nové vynálezy a objevy.<sup>89</sup>

---

<sup>86</sup> JIREČEK, Konstantin Josef. *Cesty po Bulharsku*, s. 206.

<sup>87</sup> KREŠEVLJAKOVIĆ, Hamdija. *Hanovi i karavanseraji u Bosni i Hercegovini*, Sarajevo, 1957, s. 55.

<sup>88</sup> Tamtéž, s. 10.

<sup>89</sup> KOUBA, Miroslav. *Za svitu půlměsíce*, s. 65.

Do hostinců často zavítali nejrůznější komedianti a hudebníci, tančící derviši, ale i medvědáři s cvičenými medvědy. Ti zde předváděli své kejkle a hudbu. Jejich obživa byla spjata s objížděním těchto míst a výdělkem.

Dalšími častými návštěvníky bývali vypravěči, kteří po večerech bavili hosty svými příběhy. Za odměnu dostávali jídlo a jistě i nějakou peněžní odměnu.

Občasnými návštěvníky byli ti, kteří cestovali za sezonní prací. Na takové lidi při svých cestách narazil v Bulharsku K. Jireček. „Všude samý dívčí smích a hovor. Vakarelky v malebných krojích se srpy v ruce táhly dle starého obyčeje pracovat při žních do roviny okolo Tatar-Pazardžika a Plovdiva, na polé-to čili starožitným výrazem na Romanjá, v zástupech až do 40 děvčat, vždy s nějakým hochem v čele, co vědcem žnecké čety čili jak tu říkají dragomanem. Zdálo se mi, že jdou více pro zábavu nežli pro výdělek; aspoň v Ichtimaně na dvoře našeho hanu hluboko do noci tančily při dudách chorá. Vedle nich ubírali se k téže práci Cikáni Ichtimanští, čistě oblečení, s ženami i dětmi na koních, jako nějaké malé stěhování národů.“<sup>90</sup>

Kouba uvádí, že „Karavanseráje se staly rovněž místem diskusí o náboženských a filozofických otázkách, jež rozvíjeli především dervišové, kteří mnohdy do těchto hostinců rovněž zavítali.“<sup>91</sup>

Některé krčmy v sarajevských hanech se od 18. století staly místem, kde se setkávali neozbrojení janičáři, ti se v této době nacházeli na konci své existence. Zřejmě tedy nebude náhoda, že tři z prominentních janičářů si na počátku 19. století pronajali tři ze sarajevských zájezdních hostinců. Mezi tyto hany patřil například i Novi han.<sup>92</sup>

Výhodou bylo, že se během pobytu v karavanseráji poutník nemusel strachovat o svůj majetek, neboť než hostinský otevře dveře od hostince obešel všechny hosty a zeptal se, jestli se jim nic neztratilo.<sup>93</sup>

### **3.5 Vybavení a pohoštění v hanech a karavanserájích**

V popisu vybavení se různí cestovatelé rozcházejí, protože záleželo na možnostech hostince, co mohl nabídnout. Shodují se však na tom, že pokud se nejednalo o velký honosný karavanseráj či han nemohli očekávat přílišné pohodlí.

Karavanseráje bývaly nezařízené. V hanech byly umístěny pouze drobnosti jako polštáře, podložky, slaměné matrace, džbány na vodu a v kavárně nejnnutnější nádobí. V hanech

<sup>90</sup> JIREČEK, Konstantin Josef. *Cesty po Bulharsku*, s. 491.

<sup>91</sup> KOUBA, Miroslav. *Za svitu půlměsíce*, s. 64-65.

<sup>92</sup> KREŠEVLJAKOVIĆ, Hamdija. *Hanovi i karavanseraji*, s. 12.

<sup>93</sup> Tamtéž, s. 55.



v menších městech a na venkovských cestách měli alespoň jednu místnost lépe zařízenou, kdyby se zde chtěl ubytovat nějaký bohatý cestovatel. Ve venkovských hanech měl *handžija* (hospodský) také funkci kováře a veterinářem, kdežto v městských hanech byly pro tyto funkce specializovaní lidé. Většina handžijů v balkánských provinciích byly makedonští Rumuni neboli Cincarové nebo byly původem z Řecka či Vlašska.<sup>94</sup> Téměř každý handžija měl sluhu, ten se staral o čistotu hostince, nosil seno pro zvířata a rozsvěcoval lucerny a mnoho dalšího.<sup>95</sup>

Chorvatský novinář a vydavatel Abel Lukšić (1826–1901), který cestoval po Bosně a Hercegovině píše, že v karavanserájích velmi často nejsou pohovky ani postele, taktéž jsou vzácné stoly, židle a jiný nábytek. V lepším hostinci se nachází dřez s kovovou nebo hliněnou nádobou na vodu, někdy, když měl cestovatel štěstí, našel v hostinci sklenici. Jediná výbava hostince je *strožak* (matrace), s největší pravděpodobností slaměná, která je uložena podél vnitřní stěny budovy. Lukšić zmiňuje i jídlo, které cestovateli v bosenských hostincích nabízeli. Byly to míchaná vejce, vařené kuře, pečené skopové a čerstvý domácí sýr s máslem. V některých lepších hostincích dostal cestovatel i koláč. Chléb v tradiční podobě v těchto zemích nebyl, místo něj měli koláčky, což byl druh mírně kyselého pečiva. K pití dostal poutník zpravidla jen černou kávu. Pivo ani víno se zde nepodávalo.<sup>96</sup>

Reinhold Lubenau při návštěvě Niše nocoval ve špitálu, čímž myslel tamní karavanseráj. Pozoroval, jak to v tomto zařízení chodí a pak si do deníku zapsal, že bez ohledu na to, jestli byl poutník muslim, křesťan nebo žid dostal bezplatné jídlo. To se skládalo z misky polévky (čorby) nejčastěji z rýže a skopového vývaru. K tomu obdrželi chléb a skopové maso.<sup>97</sup>

Také Konstantin Jireček popisuje ubytování v nejnižší třídě karavanserájů. Takto vypadal karavanseráj v jedné horské osadě. „Gastronomického požitku je zde více pro zvířata nežli pro lidi, kteří nejlépe si pochutnávají na tom, co si sami přivezli. Hospodský sotva má více než kořalku (rakiji) nebo kyselé víno, tureckou kávu, nezáživný chléb, rulíky česneku a nějaký ovčí sýr. V noci se spí na stolech a na lavicích, nejlépe venku na vlastním voze. Ostatně se tyto hany dají uvést do stupnice, která dosahuje i k lepším třídám. Před malými krčmami obyčejně pocestní sesednou s koní, dají je od sluhů prováděti, vypijí šálek (fildžn) černé kávy nebo sklenici rakije s vodou a zase cválají dále. Na místech, kde hospoda slouží za stálou polední nebo dokonce večerní stanici, najdou se i vejce, kuřata a syrové maso, které visí

<sup>94</sup> JIREČEK, Konstantin Josef. *Cesty po Bulharsku*, s. 72.

<sup>95</sup> Tamtéž, s. 156.

<sup>96</sup> Tamtéž, s. 70.

<sup>97</sup> SAHM, W. ed. *Beschreibung der Reisen des Reinhild Lubenau*, s. 101-102. (převzato z KLUSÁKOVÁ, Luďa. *Cestou do Cařihradu*, s. 175., neboť se mi původní text nepodařilo dohledat)

na sloupu na háku i host ukáže, který kousek si chce dát upéci, anebo je před mouchami ukryto v kleci, oblepené plátnem a zavěšené na strop. A také tam bývají i oddílné pokoje pro hosty s pryčnami nebo postelemi.<sup>98</sup>

Ve městech byly karavanseráje vybaveny lépe ať už se týkalo nábytku i lepšího pohoštění, ale dalo se narazit, jak se Jireček sám přesvědčil, i na primitivní zájezdni hostinec, který vypadal jako „massivní dřevěná budova, do čtverce stavěná, s nádvořím plným koní a povozův. Kolem horního patra jde široká stinná pavlač s hliněnou podlahou, podepřená dřevnými sloupy. Zábradlí její má výklenky k mytí: lidé se totiž umývají *coram populo* poléváním ze džbánu (tur, ibrik), Z pavlače vedou dvěře do pokojův s hliněnou podlahou a prostým nábytkem, postelí, stolem a stolicí, což jest ovšem pokrok; dříve se spávalo na zemi na rohožkách a kobercích. Puch spodních koníren bývá velmi nepříjemný. Některé takové městské hany, jejichž hospodští, nejvíce Vlaši a Řekové, bývají lidé hovorní a úslužní, trvají u mne v dobré paměti; v jiných cestovatel při hnusné špín a noční útrapě od nenasytného hmyzu za bezsených nocí touží po nejrychlejším odjezdu.“<sup>99</sup>

### 3.6 Co ovlivnilo výstavbu karavanserájů a hanů na Balkáně

Poměrně hustá sídelní síť a krátké vzdálenosti mezi osadami vyžadovali výstavbu hanů a karavanserájů v blízkosti malých osad nebo na opuštěných místech, jež byly ve vzdálenosti dnu cesty od hlavní silnice. V jistých případech se kolem karavanserájů na důležitých strategických směrech rozvíjely nové osady. Příklady těchto osad lze nalézt v okolí původně římské cesty Via Diagonalis.<sup>100</sup> Cestovatelé Jan Dernschwam z Hradešína (1494–1568) a Augier Ghiselin von Busbeck (1522–1592) popsali v roce 1553 rozsáhlý karavanseráj v Niši<sup>101</sup>, zatímco v Sofii popisují hostinec neboli han v tomto případě jako malý jednopatrový dům uprostřed velkého dvora. V roce 1564 se Jakob von Betzek (1540–1573, diplomat) poprvé zmiňuje o karavanseráji nacházejícím se v Sofii.<sup>102</sup>

Velikost karavanserájů vykazuje i další zákonitost – kapacita karavanového obchodu je úzce závislá ani ne tak na vlastnostech silnice, ale na možnostech karavanserájů poskytnout

<sup>98</sup> JIREČEK, Konstantin Josef. *Cesty po Bulharsku*, s. 72

<sup>99</sup> Tamtéž, s. 72.

<sup>100</sup> ANTONOV, Alexander. *The Caravanserais*, s. 108.

<sup>101</sup> KISELINCHEVA, M. *Dnevník na Khans Dernshvam za pútuvaneto mu do Tsarigrad prez 1553–1555*, 1970., s. 25, 32. a ĪONOV, M. *Nemski i Avstrijski pútepsi za Balkanite XV–XVI vek*, Sofiya, 1979, s. 213–218. (převzato z ANTONOV, Alexander. *The Caravanserais*, s. 108., neboť původní zdroje se mi nepodařilo dopátrat)

<sup>102</sup> ĪONOV, M. *Nemski i Avstrijski pútepsi za Balkanite XV–XVI vek*, Sofiya, 1979., s. 292. (citace převzata z ANTONOV, Alexander. *The Caravanserais*, s. 108., neboť původní text se mi nepodařilo dopátrat)

přístřeší velkým karavanám. Tato pravidelnost, charakteristická pro Malou Asii již od 13. století, se realizuje i v bulharských zemích.<sup>103</sup>

Jak Antonov uvádí karavanseráje postavené ve „14.-15. století, byly postaveny převážně z rychle se kazícího dřeva. To je důvod, proč nejsou zachovány.“<sup>104</sup> S tímto tvrzením není možno nesouhlasit, i když to, jak uvedu později, nebyl jediný možný důvod zániku.

Dále píše, že během 16. století se v bulharských zemích začaly stavět karavanseráje jako součást architektonických komplexů (menzil külliyeleeri). Většina těchto monumentálních budov byla soustředěna podél Diagonální silnice/Via Diagonalis (Orta Kol). Kolem vybudovaných komplexů ve většině případů vznikla nová sídla. Konstrukce imaretů, včetně budov s různými funkcemi, vede k určitému pojmovému zmatení. Velmi často se setkáváme s různými pojmy pro stejné zařízení.<sup>105</sup>

V první polovině 16. století vyžadovala podle Kouby nově vzniklá geopolitická situace na Balkáně přehodnocení pojetí městského urbanismu. Význam Edirne, Skopje a Sofie slábnul a byl postupně vyrovnán, či přemožen narůstajícím významem měst jako je Bělehrad, Budín nebo jiných z mnoha nově založených měst, kterými byly například města Novi Pazar nebo Sarajevo. Velká část těchto nově vzniklých měst se nacházela na hlavních obchodních trasách, z toho důvodu se zde stavěly hany a karavanseráje. Zájezdni hostince, ale převážně karavanseráje, které byly větší, vznikaly také v blízkosti hlavních obchodních cest v evropské části Turecka. Těmito hlavními cestami se rozuměly tři cesty, které byly opravdovými dopravními tepnami, na jejichž udržování se podílel stát. První touto tepnou byla cesta z Istanbulu k pobřeží Jaderského moře, pokrývala tedy některé z úseků bývalé Vii Egnatii. Tato cesta spojovala Dubrovník a Istanbul. Druhou tepnou byla cesta do Vídně, která už jako stará cesta spojovala střední Evropu a Balkán. Na jejím místě se dnes nachází dálnice E 75 a E 80. Tato Cařihradská cesta, dříve Via Militaris, spojuje města Istanbul – Edirne – Plovdiv – Sofie – Niš – Bělehrad, ze kterých se poté trasy rozdělují. K Záhřebu a Vídni směřuje její západní rameno, kdežto její východní rameno vede severně k Budapešti. Poslední z trojice důležitých hlavních cest byla ta z Istanbulu do Moldavska, pokračující až do Polska. Tato cesta procházela pobřežím Černého moře a jednalo se o římskou cestu Via Pontica. Ve spojitosti s těmito důležitými obchodními toky nelze neuvést makedonskou cestu. Tato cesta byla hlavní spojnicí Bosny a Cařihradu, ale současně spojovala Niš se Soluní, neboť procházela údolím řeky Vardar. Tím pádem měla pro Osmanskou říši taktéž velký význam v silniční dopravě.<sup>106</sup>

<sup>103</sup> ANTONOV, Alexander. *The Caravanserais*, s. 115.

<sup>104</sup> Tamtéž, s. 110.

<sup>105</sup> Tamtéž, s. 108–109.

<sup>106</sup> KOUBA, Miroslav. *Za svitu pŕlměšice*, s. 67.

Během 16. století byla vzdálenost mezi jednotlivými hany, respektive karavanseráji den cesty, v 17. století to byla už jen polovina. Průběhem 18. a 19. století se díky velkému rozvoji staveb hanů snížila jejich jednotlivá vzdálenost na dvě hodiny chůze. V oblastech, kam nedosáhla železnice se ještě ve třicátých letech 20. století stále stavěly hany. Roku 1878 bylo v Bosně a Hercegovině více než 1500 hanů. Pro představu, pouze v Sarajevu jich bylo 50, tyto hany byly schopny pojmout 2040 lidí a 1262 koní. S rozvojem automobilové průmyslu, zejména od roku 1945 začali počty hanů klesat.<sup>107</sup>

### 3.7 Typy karavanserájů v balkánských provinciích Osmanské říše

Karavanseráje můžeme rozdělit podle několika měřítek. Například podle účelu, který plnily nebo podle architektury a místa, kde se nacházejí. Bosenskohercegovinský historik a pedagog Hamdija Kreševljaković (1888-1959) ve své knize *Hanovi i karavanseraji u Bosni i Hercegovini* vydané v roce 1957<sup>108</sup> uvádí, že se hany dělí do tří typů. Toto jeho rozdělení bych nazvala jako dělení podle účelu.

Prvním typem jsou hostince u silnice, kde se cestovatelé ubytují na krátkou dobu. Tato doba nikdy nepřesáhne jednu noc. Kreševljaković jako důvod uvádí, že každý z cestovatelů chtěl svého cíle dosáhnout co nejrychleji a nechtěl se tedy zbytečně zdržovat na jednom místě. Výjimkou mohlo být zimní období, kdy byl kvůli napadanému sněhu nucen poutník setrvat v hostinci i několik dní. Dalším důvodem pro delší pobyt byla například skupina banditů na trase, kterou se chystal vydat. Byl tedy nucen počkat až se bandité přemístí, jinak by v lepším případě riskoval ztrátu svých věcí, v tom horším ztrátu života. V neposlední řadě důvodem, který mohl překazit pokračování v cestě, byla nemoc. Zůstal tedy v hostinci pár dní, dokud se nezotavil, byly ovšem také případy, kdy v hostinci pocestný zemřel.<sup>109</sup> Toto kupříkladu popisuje Heřman Černín z Chuděnic (více v kapitole 4.11.).

Druhým typem hanů byly živnostenské hostince. Tento druh hanů se nacházel v blízkosti center obchodu. Nejčastěji se v něm zdržovali obchodníci, kteří zde trávili dobu v řádu týdnů, ale i měsíců. Po celý tento čas prodávali a nakupovali zboží. Pro některé z obchodníků či řemeslníků, kteří neměli rodinu, se hostinec stal trvalým bydlištěm. Takové případy byly například v Sarajevu, Mostaru, Banja Luce, Vareši a Kreševu.<sup>110</sup>

Třetím a posledním typem hanů byly sezónní hostince. Jednalo se o hostince na Ilidži u Sarajeva a v Kiseljaku. Do těchto hanů se lidé chodili léčit a popíjet čaje. Pokud jich bylo na

<sup>107</sup> KREŠEVLJAKOVIĆ, Hamdija. *Hanovi i karavanseraji*, s. 157.

<sup>108</sup> Tamtéž, 1957.

<sup>109</sup> Tamtéž, s. 31.

<sup>110</sup> KREŠEVLJAKOVIĆ, Hamdija. *Hanovi i karavanseraji*, s. 31.

jednom místě více, dělili se na hostince pro pány (myšleno, pro významné pány), takovýmto byl například ten v Livně. Další skupina sezónních hostinců byla určena pro střední třídu a poslední skupina pro rolníky. Rolníci v těchto hanech nocovali převážně v předvečer trhu nebo když se do města vydali zařídit si něco na úřadech. Tato podmínka ovšem platí pouze pro rolníky ze vzdálených oblastí, ti, kteří bydleli v okolí města se v obou případech vraceli na noc domů.<sup>111</sup>

Podle Kreševljakoviće existoval ještě jeden druh hanu, říkalo se mu *musafirhan*. Nacházel se podél cest, ale i ve městech a vesnicích. Specifikací tohoto hostince bylo, že zde poutník neplatil za ubytování a stravu, jak pro sebe, tak pro svého koně.<sup>112</sup> A. Lukšić píše, že ve skoro každé významnější muslimské vesnici se nacházeli bezplatné přístřešky zvané *musafirhan*, které vybuďovala muslimská obec, jež je podporuje. Podle náboženských tradic, totiž musí pohostit všechny lidi bez ohledu na náboženství. Cestovatel zde mohl zůstat tři dny, po tuto dobu mu mohla být nabízena černá káva. Pohodlí se tu čekat nedalo, postel byla pouhá podložka. *Musafirhany* byly otevřené ve dne i v noci.<sup>113</sup>

Karavanseráje budované v balkánských provinciích Osmanské říše do 16. století je podle Antonova možno rozdělit do tří typů podle jejich architektonického plánu. První typ zahrnuje budovy s otevřeným dvorem, druhý se skládá z kryté budovy bez dvora a třetí je kombinací dvou předešlých typů. Existují také budovy skládající se z jednoho nebo dvou podlaží umístěné kolem otevřeného dvora. Velmi často se tomuto typu stavby říká také karavanseráj, ale jsou to vlastně hostince, které se staví ve městech.<sup>114</sup>

Je nutné poznamenat, že karavanseráje časů osmanské nadvlády, i když navazovaly na tradici Seldžuků, jsou pouze bledou kopií těchto impozantních architektonických památek vznikajících ve 13. století. Rozdílnost může pramenit také z přírodních podmínek a vzdáleností mezi jednotlivými osadami, ty se na Balkáně radikálně lišily od těch v Anatólii a střední Asii. Právě z těchto důvodů balkánské karavanseráje vyžadují menší objemy budov, které už nezahrnují obrovské seldžucké karavanseráje, mešity, stáje pro stovky koní a velké sklady. Osmanské hany a karavanseráje často pomohly ke vzniku nových osad. Mezi které patří například Loutra v dnešním Řecku, Harmanli, Uzundžovo a Novy han. Existují samozřejmě i příklady, pro které předešlé tvrzení neplatí, jde o hany postavené v již vzniklých centrech

---

<sup>111</sup> KREŠEV LJAKOVIĆ, Hamdija. *Hanovi i karavanseraji*, s. 31.

<sup>112</sup> Tamtéž, s. 31.

<sup>113</sup> Tamtéž, s. 70.

<sup>114</sup> ANTONOV, Alexander. *The Caravanserais*, s. 110–111.

měst. Městské karavanseraje jsou často součástí charitativního komplexu, který zahrnuje budovy s různými funkcemi, což je třeba zdůraznit.<sup>115</sup>

Rozdíl mezi hostinci podél silnic a těmi městskými je hlavně v existenci dvora. Silniční hostinec dvůr nikdy nemá, kdežto hostinec ve městě ano. Objevují se samozřejmě výjimky, kdy městský han dvůr postrádá ať už z jakéhokoliv důvodu. Městské dvory byly často částečně zastřešeny, této zastřešené části se říká *suldurma* a sloužila k umístění koní. Městské hany měly v některých případech i samostatnou stodolu. V přízemí těchto hostinců se nacházel obchod, v patře byly pokoje pro hosty a mohla se tu nacházet také krčma. Ta však v jiných případech mohla být umístěna v přízemí.<sup>116</sup>

Z různých cestopisů především ze 17. a 18. století je podle Kreševljakoviće jisté, že existovaly různé druhy hanů. Nejjednodušším z nich byl han připomínající velkou stodolu. Budova měla jedno patro a půdorys obdélníku. Její stěny byly vysoké 2 metry, v některých případech 2,5 metru. Materiálem, kterým byl han postaven byly často kulatiny, kámen a nepálené cihly.<sup>117</sup> Tloušťka stěn postavených z kamene nebo cihel, byla v přízemí přes 50 centimetrů. První patro bylo postavené obvykle ze dřeva a jeho stěny měly tloušťku okolo 20 centimetrů.<sup>118</sup> Tato část hostince byla kvůli svému materiálu často poničena, převážně požárem.

Střecha měla valbový tvar (dvě strany střechy tvoří lichoběžníky, zbylé strany mají tvar trojúhelníku) a byla pokrytá šindelem. Dveře, tak velké, aby jimi dokázal projít plně naložený kůň, byly umístěny na jedné z delších stran budovy. Stavba měla i okna v podobě malých otvorů na stěnách. Tyto otvory se v nepatrném množství, jednoho či dvou objevovaly i na střeše. Tento han neměl žádný strop, zato měl několik ohnišť, které se zapalovaly převážně v zimě, nebo když pocestný zmokl, tak aby si mohl usušit oblečení a zahřát se. Místem na spaní byla pro cestovatele lavička umístěná nedaleko krbu. Z cestovního deníku Rudera Josipa Boškoviće (diplomat, 1711–1787) napsaného v roce 1762 je patrné, že tento typ hanů existoval ještě v 18. století.<sup>119</sup> O tom, že tyto stavby stály i v 19. století svědčí dílo Aleksandra Hilferdinga (slavista a jazykovědec, 1831–1872), který mimo jiné napsal v roce 1859 knihu o Bosně<sup>120</sup> (jejíž název se mi nepodařilo dohledat, ani Kreševljaković, ze kterého jsem čerpala název neuvádí). Budovy podle něj byly stejné pouze s tím rozdílem, že se vedle dveří nacházela místnost, ve které sedával hostinský nebo nocovali bohatší z cestovatelů. Součástí této místnosti byl od 17. století i krb s komínem, aby se zde mohla pražit káva, která byla od druhé

<sup>115</sup> ANTONOV, Alexander. *The Caravanserais*, s. 110–111.

<sup>116</sup> KREŠEVLJAKOVIĆ, Hamdija. *Hanovi i karavanseraji*, s. 19.

<sup>117</sup> Tamtéž, s. 17.

<sup>118</sup> Tamtéž, s. 19.

<sup>119</sup> Tamtéž, s. 17.

<sup>120</sup> KREŠEVLJAKOVIĆ, Hamdija. *Hanovi i karavanseraji*, s. 17.

poloviny 16. století součástí bosenské každodennosti. Dalším druhem hanů byl typ krčmy, který se objevil roku 1592 v Sarajevu. V hostincích tohoto druhu byly stejně jako v předešlém typu ohniště a lavičky umístěné v jejich blízkosti. Jediný rozdíl spočíval v tom, že zde byly dva pokoje umístěné naproti sobě hned u dveří hostince. Dalším typem hostince byla stavba s místnostmi v prvním patře. Kromě této se v hostinci mohli nacházet jedna až dvě další ubytovací místnosti. Tento typ staveb je prvním z hostinců, kde se cestovatel začal oddělovat od svého zvířete, právě tím, že má han první patro, a ne pouze přízemí, kde až do této doby spali pocestní společně se svými koňmi. Pokoje byly uspořádány kolem chodby, nejčastěji se tyto místnosti nachází podél stěn a chodba, která se nachází mezi nimi je v mnoha případy zakončena pokojem nad vstupními dveřmi. V některých hanech nemá chodba strop. V hostincích tohoto typu už nejsou krby v přízemí, přesunuly se do jednotlivých pokojů. Vstup do jednotlivých místností je vždy z přízemí hanu. To se používá jako suterén, v němž se ubytovávají zvířata.<sup>121</sup>

M. Kouba popisuje rozdíl mezi venkovskými hostinci, tak že městské karavanseráje i menší hany v blízkosti obchodních cest utvářely souvislý celek, zajišťující potřebnou infrastrukturu. Je však zřejmé, že nejhonosnější hostince byly spjaty s velkými balkánskými městy, zejména Istanbulem, Plovdivem, Sofií, Skopjí, Sarajevem či Bělehradem. O některých nejznámějších příkladech balkánských městských karavanserájů a hanů jsou dochovány především zmínky jejich návštěvníků – literárně činných cestovatelů či vyslanců, kteří na svých misích a cestách využili jejich služby.<sup>122</sup> Právě těmto záznamům se budu věnovat v kapitole 4. Hany a karavanseráje očima evropských cestovatelů.

### **3.8 Významné karavanseráje balkánských provincií Osmanské říše**

Nyní se zaměřím na některé karavanseráje, o kterých se, jak uvádí Antonov zachovaly pozůstatky nebo existují písemné záznamy.<sup>123</sup> Prvním z těchto významných karavanserájů je Svilengrad. Dalším je Harmanli, o kterém se hojně zmiňoval i cestovatel Evlija Čelebi. V tomto výběru nesmí chybět ani karavanseráj Uzundžovo nebo Novi han. Nyní se budu těmto hostincům věnovat jednotlivě.

---

<sup>121</sup> KREŠEVLJAKOVIĆ, Hamdija. *Hanovi i karavanseraji*, s. 17.

<sup>122</sup> KOUBA, Miroslav. *Za svitu púlměsíce*, s. 68.

<sup>123</sup> ANTONOV, Alexander. *The Caravanserais*, s. 111.

### 3.8.1 Svilengrad

Pozornost cizinců, kteří cestují po Diagonální silnici (Via Diagonalis), podle Antonova přitahuje vybudovaný architektonický komplex, kolem kterého se rozkládá Kasaba Jisr-i Mustafa Pasha. Jakob von Betzek (diplomat, data narození a úmrtí neznámá) autor díla *Cesta velvyslanectví do Uher a Turecka v letech 1564/65* v originále *Gesandtschaftsreise nach Ungarn und in die Türkei im Jahre 1564/65*. V roce 1564 poznamenal, že zde byl nově postavený lázeňský dům, nová mešita a také dva karavanseráje. Všechny tyto stavby byly pokryté olovem.<sup>124</sup> Dalším, kdo o Svilengradu psal byl Stefan Gerlach. Německý luteránský teolog (1546-1612), který strávil období mezi lety 1573-1578 v Konstantinopoli, kde plnil poslání jako velvyslanec Sváté říše římské. Psal si deník, který později vydal roku 1674 jeho vnuk Samuel Gerlach.<sup>125</sup> Stefan Gerlach v roce 1578 napsal, že Mustafa Paša nařídil stavbu karavanseráje, mešity a mnoha dalších budov. V těchto budovách podle něj žijí jen Turci, kdežto za řekou žijí pouze Bulhaři a Řekové.<sup>126</sup> Reinhold Lubenau (1556-1631, cestovatel a autor díla *Cestopis Reinholda Lubenaua v Osmanské zemi v letech 1587-1589* v originále *Reinhold Lubenau seyahatnamesi Osmanlı Ülkesinde 1587-1589*) si později v roce 1587 všiml, že na stejném místě stálo *türbe* (turecky hrobka), kolem kterého se nacházeli dervišové a byly tam nabodnuté jelení rohy. Karavanseráj o délce 135 a šířce 35 kroků s 150 ohništi postavenými na každé jeho straně na něj velmi zapůsobil.<sup>127</sup> Francouzský cestovatel Philippe de Frank Canet (data narození a úmrtí neznámá) se v roce 1572 zmiňuje o stejném karavanseráji. Ve svém díle *French Travellers* ho popisuje jako velkou a pohodlnou budovu, postavenou z tesaných kamenů a pokrytou olovem.<sup>128</sup>

### 3.8.2 Harmanli

První, kdo referoval o karavanseráji s 24 výhněmi vybudovaném v osadě Harmanli v roce 1553 byl podle Antonova Jan Dernschwam z Hradešína. Výslovně zdůraznil, že v tomto karavanseráji nezůstal, ale pouze kolem něj prošel.<sup>129</sup> Stefan Gerlach se o něco později zmiňuje, že malá a špatně postavená turecká vesnice s názvem Harmanli, kde jsou domy pokryty su-

<sup>124</sup> ĪONOV, M. *Nemski i Avstrijski pūtepisi za Balkanite*, s. 294. (citace převzata z ANTONOV, Alexander. *The Caravanserais*, s. 111., neboť původní text se mi nepodařilo dohledat)

<sup>125</sup> GERLACH, Samuel. ed: *Stephan Gerlach des Aeltern Tage=Buch, etc.*, Frankfurt a M., 1674.

<sup>126</sup> ĪONOV, M. *Nemski i Avstrijski pūtepisi za Balkanite*, s. 336. (citace převzata z ANTONOV, Alexander. *The Caravanserais*, s. 111., neboť původní text se mi nepodařilo dohledat)

<sup>127</sup> ANTONOV, Alexander. *The Caravanserais*, s. 111.

<sup>128</sup> TSVETKOVA, B. *Frenski pūtepisi za Balkanite KHV–KHVIII vek*, Sofiya, 1975, s. 144. (citace převzata z ANTONOV, Alexander. *The Caravanserais*, s. 111., neboť původní text se mi nepodařilo dohledat)

<sup>129</sup> ĪONOV, M. *Nemski i Avstrijski pūtepisi za Balkanite*, s. 244. (citace převzata z ANTONOV, Alexander. *The Caravanserais*, s. 111., neboť původní text se mi nepodařilo dohledat)



chou trávou, má velmi rozsáhlý karavanseráj. Podle Gerlacha tuto osadu postavil Mustafa Paša, který též postavil karavanseráj a mešitu v Jisr-i Mustafa Paša, tedy ve Svilengradu.<sup>130</sup>

Dále píše, že Evlija Čelebi (1611–1682, osmanský cestovatel) v polovině 17. století popsal osadu Harmanli jako kasabu (menší město) a centrum nahiya (regionální jednotka skládající se z několika vesnic) s 200 domy. Píše, že má imaret a karavanseráj s oddělenými místnostmi a 53 krby a na jeho jižní straně se nalézají tekke Osman baba.<sup>131</sup> Mešita byla postavena v roce 1477, tuto informaci uvádí nápis na ní. Jedním z nejuplněnějších popisů karavanseráje je popis kapitána Shada, který cestoval v roce 1741 s velvyslanectvím císaře Karla IV. Tento popis se mi bohužel, nepodařilo dohledat, neboť ani A. Antonov neuvádí jeho zdroj. Je možné, že se tento popis do dnešních dní již nedochoval. Velkolepost a funkčnost budovy na Shada prý zapůsobila do té míry, že se rozhodl vytvořit architektonický plán. Podle tohoto plánu s poměrně přesnými rozměry měřil karavanseráj 144 kroků na délku i šířku. Do karavanseráje se vchází klenutým vchodem podepřeným dvěma oblouky. Střecha objektu je sedlová. Po obou stranách vchodu jsou dva pokoje, které pravděpodobně sloužily k ubytování vysoce postavených hostů. Nad vchodem se tyčí dřevěná kopule pokrytá olovem. Z takto navrženého architektonického plánu lze předpokládat, že karavanseráj Harmanli se skládal ze dvou budov, architektonicky spojených vstupním prostorem a kopulí nad ním.<sup>132</sup> Do dnešní doby se z impozantní stavby dochovala pouze jedna z vnitřních zdí podpírající kopuli. Zeď je dlouhá 24,70 m, široká 1,60 m a vysoká 3,90 m. Technika výstavby je charakteristická, jak pro byzantskou architekturu v období 12. – 14. století, tak pro raný osmanský architektonický styl. Pro založení byly použity krychle a kvádry, konstrukce byla vyrobena z broušených kamenů, spojených maltou a vodorovně zarovnána zdivem. Působivé je dobré rozmístění topenišť, která se nacházejí na jihozápadní straně dochované zdi. Topeniště byla vystavěna z cihel. V dobře zachovalém stavu jsou i komíny. Důvěru popisu kapitána Shada dodává dochovaná vnitřní stěna karavanseráje. Lze proto přijmout jeho tvrzení, že se jednalo o největší budovu na Diagonální silnici. Když porovnáme pozůstatky velkého karavanseráje v Harmanli s dochovanými obdobnými stavbami na Diagonální silnici, nalezneme největší podobnost s karavanserájem v Büyükcemal, i přestože jeho rozměry jsou menší. Konstrukce sedlové

---

<sup>130</sup> ĪONOV, M. *Nemski i Avstrijski pūtepiši za Balkanite*, s. 337-338. (citace převzata z ANTONOV, Alexander. *The Caravanserais*, s. 111., neboť původní text se mi nepodařilo dohledat)

<sup>131</sup> ĀELEBI, Evlŷya. *Seyahatnamesi III–IV*, Istanbul, 1986, s. 236. (citace převzata z ANTONOV, Alexander. *The Caravanserais*, s. 112., neboť původní text se mi nepodařilo dohledat)

<sup>132</sup> TEPLY, K. *Das Han von Harmanli. – Sūdost Forschungen, XXXIII*. 1974, s. 291-295. a KIEL, M. *Osmatische Baudenkmäler in Sūdosteuropa. Typologie und Verhältnis zur lokalen Kunste – Probleme der Erhaltung in den heutigen Nationalstaaten. In die Staaten Sūdosteuropas und die Osmanen. Herausgegeben von Hans Georg Majer*. München: Sūdosteuropa-Ges., München, 1989, s. 52-53. (citace převzata z ANTONOV, Alexander. *The Caravanserais*, s. 112., neboť původní text se mi nepodařilo dohledat)

střechy, stejně jako konstrukce stěn jsou podobné. Karavanseráje podobné tomu v Harmanli mají u vchodu dvě místnosti pro hodnostáře, zvané *beyovy pokoje*. Součástí architektonického komplexu Harmanli je také vana, fontána, mešita, most a obchody. Tento karavanseráj byl zřejmě postaven slavným architektem Mimar Sinanem v roce 1560.<sup>133</sup> Mimar Sinan, byl největším osmanských architektem a později byl dokonce přirovnáván k Michelangelovi. Svá díla navrhoval za vlády Süleymana I.<sup>134</sup>

Karavanseráj v Harmanli dal podle Antonova stejně jako karavanseráj v Büyük Cekmeje zřejmě postavit právě Mimar Sinan. Karavanseráj v Harmanli je ovšem, jak se můžeme domnívat starší. V této podobě budova existovala až do roku 1866. Učitel Djalko Milkovski vzpomíná<sup>135</sup>, že Harmanlinský karavanseráj měl v té době tři oddělení: střední, kruhové o průměru 25 m, zakončené na horním konci klenbou, a dvě křídla o šířce 25 m a délce 45 m. Na rozsáhlém dvoře byly i fontány. V šedesátých letech 19. století začal karavanseráj v Harmanli upadat a hroutit se a postupně ztrácel svůj účel. Jeho posledním údělem před zánikem bylo sloužit k pořádání podzimního Harmanliského jarmarku, zvaného Karaaba.<sup>136</sup>

A. Antonov přiřazuje karavanseráj Harmanli k prvnímu z typů staveb, tedy ke stavbě, která má otevřené nádvoří.<sup>137</sup>

### 3.8.3 Uzundžovo

Velmi obsáhlý popis tohoto karavanseráje podle A. Antonova uvádí Evlija Čelebi, ovšem ale už nepíše, kde daný popis Čelebi uvádí. Z tohoto důvodu si mi ho také nepodařilo dohledat. Město Uzundžovo se nachází přibližně 5 hodin od Harmanli a rozkládá se uprostřed rozlehlého pole v Černomenském sandžaku (administrativní správní jednotka Osmanské říše). Čelebi popisuje podrobně celý architektonický komplex zahrnující mešitu, hostinec, a dokonce i bazar. Vypadá podle něj jako pevnost a je podobný karavanseráji v Tatar Pazardžik, který postavil Maktul Ibrahim Paša. Hostinec byl velice impozantní, měl 80 topenišť a velkou stáj pro mnoho koní. Podle popisu Vasila Kānčova (geograf a etnograf, 1862–1902) měl karavanseráj v Uzundžovu dvě patra a přibližně 350 pokojů.<sup>138</sup> Na dvoře se nacházela koupelna a imaret. Když Kānčov karavanseráj v Uzundžovu navštívil, severní křídlo spodního patra bylo stále

<sup>133</sup> ANTONOV, Alexander. *The Caravanserais*, s. 112.

<sup>134</sup> KLUSÁKOVÁ, Luďa. *Cestou do Cařihradu: osmanská města v 16. století viděná křesťanskými očima*. Praha: ISV, 2003, s. 117.

<sup>135</sup> Rodina № 4, 5., 1902. (citace převzata z ANTONOV, Alexander. *The Caravanserais*, s. 112., neboť původní text se mi nepodařilo dohledat)

<sup>136</sup> ANTONOV, Alexander. *The Caravanserais*, s. 113.

<sup>137</sup> Tamtéž, s. 113.

<sup>138</sup> *Trudove na bŭlgarskoto prirodizpitateľno družestvo*. T. II, Sofiya, 1904, s. 7-8. (citace převzata z ANTONOV, Alexander. *The Caravanserais*, s. 113., neboť původní text se mi nepodařilo dohledat)

zachováno a žilo tu několik chudých rodin.<sup>139</sup> Hlavním důvodem zastavení rozvoje osídlování okolí karavanseráje byl podle Kānčova nedostatek zdrojů pitné vody.<sup>140</sup>

### 3.8.4 Novi han

Jeden den cesty od města Sofie se nachází osada Novi han. Podle cestovatele Čelebiho nechal karavanseráj v této vesnici postavit Defterdar Ahmed Paša. Stavba trvala údajně od 1. června 1669 do 22. dubna 1670, ale podle jednoho nápisu, který je umístěn přímo na karavanseráji, byl postaven v roce 1668.<sup>141</sup> Není tedy naprosto jasné, kdy vlastně byl vybudován. Při nepokojích na konci 18. století byl karavanseráj Novi han vypálen. Dodnes se dochovala pouze úzká strana stavby, lemovaná rizality a několika ohništi z vnitřní a boční strany. Kromě toho se zachovali také osvětlovací otvory, velmi podobné těm z karavanseráje postaveného Gazi Evrenosem v Loutře. Hostinec měl obdélníkový půdorys o přibližné délce 65 metrů a šířce 32 metrů. Na vnitřní straně hradeb byla nejspíš umístěna ohniště, kolem kterých cestovatelé nocovali. Objeveny byly také čtyři části kamenných sloupů, které s největší pravděpodobností podpíraly sedlovou střechu.<sup>142</sup> Stavba byla postavena z lomových a hrubě opracovaných kamenů. Materiál, který byl na výstavbu zvolen vyžadoval vyrovnání řad pomocí dřevěných trámů. Tento způsob výstavby, který je charakteristický pro středověk, se používal i v pozdějším období. Pozůstatky umožňují tento han přiřadit k prvnímu typu hostinců, tedy ke stavbě s otevřeným nádvořím. Nalezené zbytky kanalizace dokládají, že se na nádvoří pravděpodobně nacházel vodní zdroj.<sup>143</sup>

## 3.9 Městské karavanseráje a hany v balkánských provinciích Osmanské říše

Zajímavým tématem v Koubově práci byly právě městské karavanseráje v balkánských provinciích Osmanské říše, které mě zaujali natolik, že jsem se rozhodla věnovat jim kapitolu, stejně jako výše zmíněným významným karavanserájům nacházejícím se převážně u cest.

Informace o městských karavanserájích a hanech se i v tomto případě dochovali především díky záznamům jejich návštěvníků. Byli to cestovatelé, vyslanci anebo kupci, kteří

<sup>139</sup> ANTONOV, Alexander. *The Caravanserais*, s. 113.

<sup>140</sup> *Trudove na bŭlgarskoto prirodizpitateľno družestvo*, s. 7-8. (citace převzata z ANTONOV, Alexander. *The Caravanserais*, s. 113., neboť původní text se mi nepodařilo dohledat.)

<sup>141</sup> *Nemski i Avstrijski pŭtepis i Balkanite*, s. 151. (citace převzata z ANTONOV, Alexander. *The Caravanserais*, s. 114., neboť původní text se mi nepodařilo dohledat)

<sup>142</sup> MIVATEY, K. *Starini v Ikhtiman i Novi khan (Sofijsko)*. Godishnik na narodniya muzei, 1921, s. 254. (citace převzata z ANTONOV, Alexander. *The Caravanserais*, s. 114., neboť původní text se mi nepodařilo dohledat)

<sup>143</sup> ANTONOV, Alexander. *The Caravanserais*, s. 114.

při svých cestách a misích využili jejich služeb, ať už na nocleh nebo pro pouhé zastavení a osvěžení. V Plovdivu se takovýto hostinec nacházel v blízkosti džámie Džumaja, nesl jméno Kuršum han. Byl postaven v 15. století a nejspíše měl k dispozici všechno pohodlí dostupné v té době. O tom, že to byl jeden z nejvybavenějších, nejlepších a nejbohatších karavanserájů svědčí i jeho název poukazující na jeho střešní krytinu. Střechu měl pokrytou olovem (v turečtině totiž *kuršum* znamená olovo), stejně jako jiné významné budovy této éry. V Kuršum hanu se nacházely důmyslně promyšlené obchodní sklady a prodejní místa. Tento obdivuhodný karavanseráj se bohužel nedochoval, poškodilo ho silné zemětřesení v roce 1928 a během první poloviny 30. let musel být zbourán, po nějaké době ho na jeho místě nahradila nová stavba.<sup>144</sup>

Podobnou váhu měl také jeden z předních zájezdních hostinců umístěných ve Skopji. Nesl i podobné jméno, Kuršumli han. Tento nejužívanější skopský karavanseráj byl založen koncem 40. let 16. století. Stejně jako plovdivský Kuršum han byl i Kuršumli han stavbou velmi rozsáhlou s pravidelným půdorysem a velkým množstvím pokojů pro hosty, kterých bylo celkem okolo šedesáti. Právě svým pojetím tolika hostů se řadil mezi špičky mezi osmanskými karavanseráji napříč všemi evropskými provinciemi Osmanské říše. Pro hosty sloužil skopský Kuršumli han až do roku 1878, kdy se z něj stalo městské vězení. Ve Skopji se nacházel uvnitř staré čaršije další významný zájezdní hostinec zvaný Suli han, v překladu z turečtiny *sulu* znamená vodní. Právě tento název dostal Suli han díky své blízkosti s řekou Serava a nedalekým tureckým lázním zvaným Čifte hamam, v turečtině *çift* znamená dva nebo také pár.<sup>145</sup>

Suli han byl možná jeden z nejstarších a největších zájezdních hostinců na Balkáně, a to již v průběhu první poloviny 15. století, kdy byl postaven. Stejně jako jiné hany a karavanseráje jemu podobné a mající stejné rozměry, měl i Suli han mohutné zdivo vytvořené střídáním lámaného kamene a pásem cihel. Střechu měl krytou olovem. Pocestným byl schopen nabídnout nocleh až v téměř šedesáti pokojích, což svědčí o jeho velikosti. Ovšem nejen tento fakt je důkazem jeho monumentality. Zmiňuje se o něm totiž jeden z nejslavnějších osmanských cestovatelů Evlija Čelebi, který ve své poměrně rozsáhlé desetisvazkové *Knize cest*<sup>146</sup> v originále *Seyhatname*, vzniklé mezi lety 1630-1672 a vydané postupně v letech 1896-1935, píše výslovně o Isa-begově hanu.<sup>147</sup>

---

<sup>144</sup> KOUBA, Miroslav. *Za svitu pŕlměšice*, s. 68.

<sup>145</sup> Tamtéž, s. 68.

<sup>146</sup> ČELEBI, Evlija. *Putopis: Odlomci o jugoslavenskim zemljama*. Sarajevo: Svjetlost, 1967.

<sup>147</sup> KOUBA, Miroslav. *Za svitu pŕlměšice*, s. 68-69.

Mezi významné příklady balkánských hanů a karavanserájů osmanské tradice patří rovněž Kapan han. V arabštině kabban znamená váhy. Právě váhy byly důležitým znakem tohoto zájezdního hostince a mnoha jemu podobným, protože se v něm vybíralo mýtné nebo clo. Většina ze Skopských karavanserájů často přestaly existovat díky silným zemětřesením v letech 1555, 1689 a 1963, které je zničily. Některé hany jako Suli han, Kuršumli han a Kapan han byly v první polovině sedmdesátých let 20. století zrekonstruovány, aby se zachovala jejich tradice. Skutečnost, že ve Skopji fungovaly současně tři velké karavanseráje, je dostatečným svědectvím o významu tohoto města nejen od 15. století do 17. století, tedy v době, kdy byly tyto hostince stavěny, ale i později. Nedlouho poté asi o sto let později začaly vznikat také hany a karavanseráje v severnějších oblastech patřící do evropských provincií Osmanské říše.<sup>148</sup> Hlavním důvodem byly potřeby cestovatelů a obchodníků, kteří cestovali stále dál a také mnohem častěji.

Příklady osmansko-orientálních zájezdních hostinců, které zaujmou pozornost jsou zejména hany a karavanseráje v Sarajevu. Hadži Beširův han postavený v roce 1551 byl jeden z mála zájezdních hostinců, který bouřlivým historickým změnám a událostem odolal. I když požár roku 1697 a rekonstrukce, která následovala, zřejmě jeho původní podobu změnil. Jedná se tak o ojedinělý příklad dochovaného karavanseráje či hanu, který získal svůj původní název patrně po Hadži Beširovi, což byl zřejmě jeden z jeho prvních nájemníků.

Pod tímto jménem jej mezi sarajevskými hany (nikoliv karavanseráji), jak Kouba uvádí zmiňuje i Evlija Čelebi, který píše, že v Sarajevu se nachází tři hany nádherně upravené a opevněné jako pevnosti. Přičemž tím nejznámějším je Hadži-Beširův han. Později nejspíš na začátku 19. století došlo postupně k přejmenování z Hadži-Beširova hanu na Moričovův han. Dalším významným sarajevským hostincem, který se dochovat nepodařilo, byl Tašlihan. Název tohoto hanu vzešel z tureckého slova taş znamenajícího kámen, Tašlihan tedy znamená Kamenný han. Postavili ho v letech 1540–1543 a náleží do rámce Gazi Husrev-begova vaku-fu. Byl to jeden z lépe vybavenějších hanů a patřil mezi hostince, soustřeďující se převážně na obchod. V roce 1879 ho poničil požár natolik, že pozastavil jeho činnost, která pak již nemohla být znovu obnovena, jelikož pravděpodobně nešel opravit. Do dneška se tak zachovaly pouze zbytky obvodového zdiva.<sup>149</sup>

Také v Bělehradu se nacházely hostince s podobnou typologií. Podle svědectví různých cestopisců mezi nejvýznamnější zájezdní hostince patřily karavanseráj Mehmed paši Jahjapašiće, mimo jiné nazývaný také Imaret-han. O něm je však jen velmi málo konkrétních

---

<sup>148</sup> KOUBA, Miroslav. *Za svitu pŕlměšice*, s. 69.

<sup>149</sup> Tamtéž, s. 69-70.

zpráv. Významnějším hostincem byl karavanseráj Mehmed paši Sokoloviče, který byl založen asi roku 1567 velkovezírem na Dorcolu. Dorcol je část města tvořící jeho jádro rozprostírající se na křižovatce čtyř cest. V turečtině *dört* znamená čtyři a slovo *yol* se překládá jako cesta. Pirinač-han jinak nazývaný též Pirinčana od tureckého slova *pirinç* znamenajícího rýže, protože se v něm nejčastěji ubytovávali obchodníci s rýží, patřil také mezi významné hostince. Tento han byl propojený s karavanserájem Mehmed paši Sokoloviče nejen prostřednictvím společného vakufu, ale s největší pravděpodobností také institucionálně a stavebně. Nejlepším příkladem velkolepého karavanseráje je tedy hostinec Mehmeda paši Sokoloviče. Jeho propojení s bezistenem, což je krytá tržnice i s hamamem, tedy městskými lázněmi z něj udělalo součást širšího obchodně-hospodářského celku.<sup>150</sup> Právě pro tuto jeho neobyčejnost jsem se rozhodla mu věnovat samostatnou podkapitolu.

### 3.9.1 Karavanseráj Mehmed paši Sokoloviče

Velkolepý karavanseráj Mehmed paši Sokoloviče překvapoval svou velikostí s rozměry 40 metrů na 40 metrů a čtvercovým půdorysem, který byl u takovýchto staveb běžný už od dob Seldžucké Anatólie. Ustálené formy a tradice vnějšího i vnitřního uspořádání a s tím spojených společenských konvencí, kterými byl tento zájezdní hostinec proslulý, ztvrduje chronostich nad jeho vstupní branou, kde se v zápisech Evliji Čelebiho píše, že všichni, kdo v tomto karavanseráji spali druhý den ve zdraví odešli. Toto ubezpečení mělo přesvědčit cestovatele, aby využili právě tento hostinec. Byla to jakási první reklama. Sokolovičův karavanseráj byl opravdu jednou z monumentálních staveb své doby. Počet jeho pokojů, kterých bylo podle Čelebiho více než šedesát, ukazuje Bělehrad v osmanko-orientálním pojetí každodennosti jako opravdovou urbánní metropoli ve srovnání se všemi evropskými provinciemi Osmanské říše. Každá místnost byla vybavena vlastními kamny a nabízela tak poutníkům pohodlí a především soukromí. Právě tímto se karavanseráj Mehmed paši Sokoloviče výrazně lišil od druhořadých karavanserájů a hanů, na které mohli cestovatelé během poutí po Balkáně narazit.<sup>151</sup> Tam museli počestní na privát zapomenout, neboť mnoho menších a chudších hanů mělo společné místo na spaní a neposkytovalo žádné soukromí.

V době habsburské nadvlády koncem dvacátých let 18. století prodělal karavanseráj Mehmed paši Sokoloviče barokizující přestavbu, aby splňoval požadavky, které na něj jako na sídlo vojenské správy Rakušané kladli. V cestopisech se uvádí, že už za první rakouské okupace Bělehradu v období let 1688–1690 sloužil tento zájezdní hostinec jako sídlo rakous-

<sup>150</sup> KOUBA, Miroslav. *Za svitu půlměsíce*, s. 70-71.

<sup>151</sup> Tamtéž, s. 71.

kého velitelství. Když po roce 1739 došlo k opětovnému návratu osmanské správy byl nejspíš tento karavanseráj zanechán svému osudu, lze ale i předpokládat, že mohlo docházet k drobným snahám o odstranění vnějších architektonických zásahů provedených rakouskou barokizací. Během druhé poloviny 18. století a celého 19. století tak úchvatný karavanseráj Mehmed paši Sokoloviće chátral. Později, na přelomu sedmdesátých a osmdesátých let 19. století byl v souvislosti s regulačním plánem města postupně demolován. Zbytky dochovaného zdiva monumentálního zájezdního hostince Mehmed paši Sokoloviće byly strženy v roce 1889, při výkopu základů pro chrám svatého Sávy.<sup>152</sup>

### 3.10 Vliv evropské kultury na urbanismus balkánských provincií Osman- ské říše

Hledisko vlivu evropské kultury na urbanismus balkánských provincií mělo podle mého názoru velký dopad na podobu a celkovou existenci zájezdních hostinců, proto ho nelze opomenout. Nejvíce je to zřejmě patrné na dnešním hlavním městě Srbska Bělehradu.

V porovnání s vývojem jiných balkánských měst stejné doby jsou dějiny Bělehradu 18. století velmi specifické. Bělehrad byl třikrát obsazen Rakušany, a to v letech 1688–1690, 1717–1739 a 1789–1791, to se výrazně projevilo na správě města, neboť bylo potřeba přeměnit jeho urbanismus. Střídání rakouské a osmanské správy ovlivnilo vzhled jednotlivých budov, ale také se projevilo na architektonické kompozici města.<sup>153</sup>

Přestavba nebo demolice potkala za rakousko-uherské okupace v 1878 mnoho bělehradských karavanserájů a hanů. Některé hany byly přestavěny pro vojenské účely, buď jako vojenský úřad nebo sloužily jako vojenské ležení.<sup>154</sup> Zvláštní pozornost si zaslouží jeden z nich, a to karavanseráj Piri Mehmed paši, který byl postavený přibližně roku 1521. O tomto karavanseráji se nedochovalo velké množství informací, tedy alespoň ne důvěryhodných. S ohledem na významové rozlišení hanů a karavanserájů a postupně narůstajícího významu bělehradské varoše (typ městského osídlení, tržní město)<sup>155</sup>, lze konstatovat, že do roku 1688 fungovalo v této klíčové části města šest karavanserájů a tři desítky ne tak propracovaných a pohodlných hanů. Za stejným účelem jako karavanseráje ve velkých městech fungovaly jednodušší hostince neboli hany v menších městech. Nacházely se ale také v okolí méně významných cest, tím vytvářely hustou ubytovací síť, fungující především v zemích, které zůsta-

<sup>152</sup> KOUBA, Miroslav. *Za svitu půlměsíce*, s. 71-72.

<sup>153</sup> Tamtéž, s. 71-72.

<sup>154</sup> KREŠEVLJAKOVIĆ, Hamdija. *Hanovi i karavanseraji*, s. 13.

<sup>155</sup> *Wikipedie: Otevřená encyklopedie: Varoš* [online]. c2022 [citováno 04. 06. 2023]. Dostupný z WWW: <<https://cs.wikipedia.org/w/index.php?title=Varoš%C5%A1&oldid=21236953>>

ly pod správou Osmanské říše nejdéle, tedy až dlouho do počátku 20. století. Vhodným příkladem této sítě může být struktura hanů v Bosně a Hercegovině. Z těchto hanů lze uvést například han Mehmed-paši Kukavici nacházející se v bosenském městě Foča. Ovšem nejen hany v Bosně a Hercegovině si do pozdní doby zachovaly tento charakter. Dalšími z nich bylo i několik nacházejících se v Makedonii. Takovýmto zájezdním hostincem mohl být Ali-begův han pojmenovaný po svém majiteli, dále například G'akovický han, Bojali-han, jehož název je odvozen od tureckého slova *boya* znamenající barevný, nabarvený. Tento hostinec se nacházel poblíž Bit pazaru. Dalším z makedonských hanů, které zapadají do této sítě je také Katlanovský han pojmenovaný podle cesty, u které se nacházel. O tom, jak složité bylo vymanit se ze způsobu života, který tam tak dlouhou dobu vedli, svědčí právě tato relativně pozdní působnost makedonských hostinců i po konci osmanské nadvlády.<sup>156</sup>

---

<sup>156</sup> KOUBA, Miroslav. *Za svitu pŕlměšice*, s. 72-73.



## 4 Hany a karavanseráje očima evropských cestovatelů

Pro zjištění informací o hanech a karavanserájích v Osmanské říši jsou nejlepšími prameny cestopisy a deníky cestovatelů v rozmezí 15. až 19 století. Pro porovnání popisů karavanserájů uvádím několik pohledů a zkušeností evropských cestovatelů. Tyto jednotlivé pohledy jsem seřadila chronologicky za sebou od nejstaršího po nejmladší podle doby, kdy daný cestovatel Osmanskou říši navštívil. Zajímá mě především jeho pohled na hany a karavanseráje, ve kterých at' už přenocoval či si jen odpočinul nebo je pouze viděl, když kolem nich projížděl. Autorů cestopisů nebo různých cestovních deníků je velké množství, ovšem pouze někteří si vedli záznamy o místech, kde nocovali. Ve většině případů brali zřejmě čas strávení v hostinci jako samozřejmost a vůbec se jím ve svých literárních dílech nezabývali. Z tohoto důvodu se okruh cestovatelů v určeném období výrazně zmenšuje. Dalším kritériem mého výběru byla dostupnost těchto cestopisů. Ve své volbě se spoléhám především na elektronické zdroje, neboť tištěných se mi nepodařilo mnoho dohledat. Zmiňuji ovšem i cestovatele o kterých toho není moc známo, ale jejich pohled se mi zdál zajímavý.

Jedním z největších pomocníků při výběru cestovatelů, kteří by byli vhodnými pro zmínění v mé práci byla kniha Hamdiji Kreševljakoviće *Hanovi i karavanseraji u Bosni i Hercegovini* vydaná v roce 1957 v Sarajevu.<sup>157</sup> Tato kniha obsahuje četné zmínky o cestovatelích, kteří navštívili Osmanskou říši a vedli si záznamy o místech, kde byli při svých poutích ubytováni.

Druhou knihou, která mi pomohla s výběrem byla *Česká touha cestovatelská: cestopisy, deníky a listy ze 17. století*, vydaná v Praze roku 1989.<sup>158</sup> Jejímž autory jsou Simona Binková a Josef Polišenský.

Jednotlivým cestovatelům věnuji pro lepší přehlednost vždy samostatnou kapitulu, ačkoli dozajista nebudou příliš dlouhé a zřejmě nebudou mít ani sjednocenou délku. Hlavním důvodem této nerovnoměrnosti je především množství informací, které se mi podařilo či nepodařilo o jednotlivých poutnících dopátrat.

### 4.1 Augier Ghiselin von Busbeck

Prvním cestovatelem, který podrobněji popisoval život v Osmanské říši byl Augier Ghiselin von Busbeck (1522–1592), který procestoval jako císařský vyslanec v letech 1553 až 1562

---

<sup>157</sup> KREŠEVLJAKOVIĆ, Hamdija. *Hanovi i karavanseraji u Bosni i Hercegovini*, Sarajevo, 1957.

<sup>158</sup> BINKOVÁ, Simona a JOSEF POLIŠENSKÝ. *Česká touha cestovatelská: cestopisy, deníky a listy ze 17. století*. Praha: Odeon, 1989.

Turecko. Svoje poznatky vydal tiskem roku 1581 v knize *Itinera Constantinopolitanum et Amasianum*<sup>159</sup> (Turecké listy). Její nejnovější vydání je v anglickém překladu z roku 2005. Tento cestopis inspiroval mnoho dalších cestovatelů po Balkáně, příkladem by mohl být český šlechtic Václav Vratislav z Mitrovic, kterému budu také věnovat samostatnou kapitolu. Busbeck popisoval karavanseráje takto, budova karavanseráje je prostorná, uprostřed se nachází dvůr, kam se ukládají zavazadla, uvazují koně, velbloudi a mezci. Na toto místo patří taktéž vozy.<sup>160</sup>

## 4.2 Hans Dernschwam

Hans Dernschwam, jinak řečený Jan Dernschwam z Hradešína (1494-1568) byl vzdělanec na poli humanismu a také cestovatel, filozof a diplomat. Zúčastnil se mírového poselstva do Cařihradu roku 1553. Tuto svou cestu popsal ve svém deníku *Hans Dernschwam's Tagebuch einer Reise nach Konstantinopel und Kleinaseien (1553/1555)*.<sup>161</sup>

Při této své cestě navštívil Niš, kde strávil noc v domě jednoho paši. Při zpáteční cestě přenočoval ve zděném karavanseráji.<sup>162</sup> Dernschwam uvádí, že za městem Büyük Cekmece stával mezi vinicemi pěkný karavanseráj, jež měl na dvoře krásnou kašnu v jejíž blízkosti stály košaté lípy. Připomínalo mu to Vídeň.<sup>163</sup>

## 4.3 Anton Vrančić

Chorvatský šlechtic, diplomat a arcibiskup Anton Vrančić (1504-1573) byl vyslán jako diplomat v letech 1553-1557 do Osmanské říše. Během svého pobytu v Istanbulu se setkal s Busbeckem. Ve svém spise uvádí o karavanserájích toto: „Z budov nejvíce dbají Turci o chrámy, lázně, mosty a veřejné špitály, jež nazývají ‚kervenzarai‘, tedy sídla karavan. Turkům stačí, že spolehlivě chrání před nepřízní počasí. Chrámy, lázně a mosty staví pečlivě a provždy, jsou čtvercového půdorysu a z kamenných kvádrů. Pokrývají je oválnými olověnými deskami po způsobu převzatém od Řeků a Římanů.“<sup>164</sup>

---

<sup>159</sup> BUSBEQUE, Augier, Ghiselin. *Itinera Constantinopolitanum et Amasianum* [online]. Dostupné z WWW: [https://books-google-com.translate.google.com/books?id=e0ITAAAACAAJ&printsec=frontcover&\\_x\\_tr\\_sl=en&\\_x\\_tr\\_tl=cs&\\_x\\_tr\\_hl=cs&\\_x\\_tr\\_pto=sc#v=onepage&q&f=false](https://books-google-com.translate.google.com/books?id=e0ITAAAACAAJ&printsec=frontcover&_x_tr_sl=en&_x_tr_tl=cs&_x_tr_hl=cs&_x_tr_pto=sc#v=onepage&q&f=false) [citováno 20. 10. 2023]

<sup>160</sup> BUSBEQUE, A. G. *Itinera Constantinopolitanum et Amasianum*, Antverpiae, 1851, s. 29-32.

<sup>161</sup> BABINGER, Franz (ed.) *Hans Dernschwam's Tagebuch einer Reise nach Konstantinopel und Kleinaseien (1553/1555) nach der Urschrift im Fugger-Archiv*, Berlin-München, 1986.

<sup>162</sup> Tamtéž, s. 8-10, 257.

<sup>163</sup> Tamtéž, s. 28-29.

<sup>164</sup> MATKOVIĆ, Petar. *Putovanja po balkanskom poluotoku XVI veka – 6. Putovanje Antuna Vrančića g. 1553*, s. 30. (citace převzata z KLUSÁKOVÁ, Luďa. *Cestou do Cařihradu*, s. 179, neboť se mi původní text nepodařilo dohledat)

#### 4.4 Jakob von Betzek

Karavanseráj ve vesnici Wadischna popsal císařský kurýr Jakob von Betzek (diplomat, data narození a úmrtí neznámá) autor díla *Cesta velvyslanectví do Uher a Turecka v letech 1564/65* v originále *Gesandtschaftsreise nach Ungarn und in die Türkei im Jahre 1564/65*, kterého zmiňují již v kapitole o Svilengradu (3.8.1). Tento cestovatel putoval v roce 1564 z Bělehradu do Niše. Karavanseráj popisuje jako stodolu s krby, ve které se ubytovávali jak křesťané a Turci, tak i židé.<sup>165</sup> Kdo do hostince přijde dřív rezervuje si prázdné místo na spaní. Za ubytování a stravu se nic neplatí. Krmivo pro koně si musí cestovatel koupit někde jinde, nebo si ho přivést s sebou, protože v hostinci si tyto věci nelze koupit.<sup>166</sup>

#### 4.5 Reinhold Lubenau

Reinhold Lubenau (1556-1631) lékárník cestující do Osmanské říše s velvyslanectvím Svaté říše římské. Autor knihy *Reinhold Lubenau Seyahatnamesi Osmanli Ülkesinde 1587-1589*<sup>167</sup> nejnověji vydané ve dvousvazkové edici z roku 2016.

Tento královecký lékárník strávil v Sofii dva dny v březnu, během kterých si toto město prohlédl. Do záznamů si uvedl, že „[k]večeru jsme přijeli ke krásnému velkému, starobylému městu Sofii a zajeli jsme do krásného karavansaraye.“<sup>168</sup> O kterém píše, že měl stěny z kvádrů, sloupoví kolem nádvoří tesané z kamene a olovenou střechu. Nedaleko se nacházela krásná mešita připomínající svým stavebním stylem křesťanský kostel. I v tomto případě Lubenau opakuje, že v hostinci se každý pocestný nají zdarma.<sup>169</sup> O tom, co zde k jídlu poutník dostal už jsem se zmiňovala výše v kapitole 3.5 Vybavení a pohoštění, kde jsem uváděla Lubenauovu citaci.

Reinhold Lubenau byl jeden z mála cestovatelů, kterému se v osmanských zájezdních hostincích líbilo. Kromě toho v Sofii si oblíbil i karavanseráj v Hapse.<sup>170</sup> Ve městě Küçük Cekmece přenocoval v karavanseráji, který ho přímo očaroval. Během celé své cesty z Vidně totiž nenarazil, jak uvádí, na tak vyzdobené a čisté místo, jako byl právě tento hostinec.<sup>171</sup>

---

<sup>165</sup> MATKOVIČ, Dr. P. *Rad LXXXIV*, s. 86. (citace převzata z KREŠEVLJAKOVIČ, Hamdija. *Hanovi i karavanseraji*, s. 68-69., neboť původní text se mi nepodařilo dohledat)

<sup>166</sup> KREŠEVLJAKOVIČ, Hamdija, *Hanovi i karavanseraji*, s. 68-69.

<sup>167</sup> LUBENAU, Reinhold. *Seyahatnamesi, Osmanli Ülkesinde 1587-1589*, Kitap Yayinevi, İstanbul Eylül, 2012.

<sup>168</sup> SAHM, W. ed. *Beschreibung der Reisen des Reinhild Lubenau*, s. 107-108. (citace převzata z KLUSÁKOVÁ, Luďa. *Cestou do Cařihradu*, s. 180., neboť se mi nepodařilo původní text dohledat)

<sup>169</sup> Tamtéž, s. 107-108.

<sup>170</sup> Tamtéž, s. 121.

<sup>171</sup> Tamtéž, s. 129.

## 4.6 Václav Vratislav z Mitrovic

Jedním z cestovatelů popisující obsáhleji karavanseráje Osmanské říše byl také Václav Vratislav z Mitrovic (1576–1635), který jako panoš cestoval roku 1591 s poselstvím císařského dvorního rady Bedřicha Fridricha Krekvíce, jež vyslal císař Rudolf II. k sultánovi Amuratovi III.<sup>172</sup> Několik let po návratu (roku 1599), sepsal své zážitky z cesty. Tyto texty se dochovaly v šesti rukopisech a později byly vytištěny pod názvem *Příhody Václava Vratislava z Mitrovic, které on v tureckém hlavním městě Konstantinopoli viděl, v zajetí svém zakusil a po šťastném do vlasti navrácení sám Léta Páně 1599 sepsal*.<sup>173</sup>

Václav Vratislav z Mitrovic ve svých vzpomínkách popisuje cestu z Vídně do Konstantinopole a několik karavanserájů, ve kterých nocoval, například karavanseráj ve Velké Pohance a v Jagodně. Uvádí také, že v některých městech a vesnicích hany ani karavanseráje vůbec nebyly, nebo byly velmi špatné a zanedbané.

Popisuje, jak 14. 10. 1591 uviděl „nejprvnější hospodu, kterouž oni karavanseraj jmenují, [...]. Jest plechem oloveným všecka přikryta, jakož pak všechny jejich hospody.“<sup>174</sup>

Podrobněji pak líčí popis karavanserájů v kapitole *O tureckých hospodách a špitálech* z jeho cestopisu.<sup>175</sup> Ve Velké Polance byl nucen strávit nocleh v tureckém karavanseráji, ve kterém celé poselstvo spalo vedle koní. „Protož vidí mi se zapotřebí, abych něco o těch hospodách aneb karavanseraj, jichž jsme na té cestě užívali a mezi Turky jsou nejobzvláštnější, oznámil. Jest stavení veliké, něco delší nežli širší, v prostředku svém má široký, rovný plac, na němž přespolní všeckna břemena svá skládají, velbloudy, vozy i mezky postavují. Vůkol toho placu jest zeď okolo tří noh zvýši k stěnám těm, kteréž všeckno stavení vzdržují, jako nějaká lavice přidělána. Ta pak zeď nebo lavice jest rovná, čtyř noh široká, na kteréž Turci mívají svá lůže, své kuchyně i večeřadla; nebo v té stěně, kteráž (jak pověděno) všeckno stavení vzdržuje, jsou udělána ohnišťka s komíny, na nichž lidé pohostinní strojí sobě svá jídla, a od velbloudův, mezkův a koní a jiných hovad ničímž jiným se neoddělují nežli místem té zdi; nýbrž i koně své dole k té zdi přivazují, tak že hlavu i krk přes ní mohou vystrčiti a před pány svými, když se hřejí neb večeřejí, jako služebníci státi aneb na službu hleděti. [...] Na též zdi lože sobě stělí: nejprve prostrou koberec, kterýž k té potřebě na koně přivazují a na cestu s

<sup>172</sup> NOVÁK, Arne a NOVÁK, Jan Václav. *Přehledné dějiny literatury české od nejstarších dob až po naše dny*. 4. přeprac. a rozš. vyd. Olomouc: R. Promberger, 1936, s. 118-119.

<sup>173</sup> VRATISLAV Z MITROVIC, Václav. *Příhody Václava Vratislava z Mitrovic, které on v tureckém hlavním městě Konstantinopoli viděl, v zajetí svém zakusil a po šťastném do vlasti navrácení sám Léta Páně 1599 sepsal*. Jedenácté vydání (v MF první). Klasické cestopisy, svazek 7. Praha: Mladá fronta, 1977.

<sup>174</sup> VRATISLAV Z MITROVIC, Václav. *Příhody Václava Vratislava z Mitrovic* [online]. V MKP 1. vyd. Praha: Městská knihovna v Praze, 2014 [cit. 2023-07-14]. Dostupné z:

[http://web2.mlp.cz/koweb/00/04/08/48/79/prihody\\_vaclava\\_vratislava\\_z\\_mitrovic.pdf](http://web2.mlp.cz/koweb/00/04/08/48/79/prihody_vaclava_vratislava_z_mitrovic.pdf), s. 60.

<sup>175</sup> Tamtéž., s. 66.

sebou berou, na ten vloží svůj talaman [šaty ze sukna] neb sukni a místo polštáře koňské sedlo pod hlavu podloží, dlouhou sukni kožichem podšitou, v které jedou a chodí ve dne, tou v noci místo peřiny se přikrývají; tím způsobem se položíce, tak libě spí. [...] Takových hospod jest mnoho v Turcích a náš pan orator proto, že všickni Turci, kteří tu byli, na nás, kdy jsme jedli neb co dělali, oči vytřeštili a našim obyčejům se divili, nerad v nich noclehů míval, protože také od lidí i hovad nemalý smrad pocházel: protož vždy jsme toho šetřili, abychom pánu v některé chalupě křesťanské lozument zjednali.“<sup>176</sup>

Po této špatné zkušenosti raději v karavanserájích nepřespávali, protože v menších městech a vesnicích byly hospody velmi špatné a zanedbané nebo se tam nenacházely vůbec. Přesto cestou narazili i na slušný zájezdni hostinec. „Třináctého přijeli jsme do vsi Usumšavas řečené a v ní pěkně vystavená hospoda s pěknými, obzvláštními komůrkami; tu jsme noclehovali. Čtrnáctého přijeli jsme do pěkné vsi Harmandli. V té vsi jest most dlouhý 160 krokův a pěkná hospoda olovem přikrytá; tu jsme noclehovali.“<sup>177</sup>

Po dorazení do Konstantinopole se ubytovali v hostinci, kde zůstali delší dobu. Píše, že „skrže město jeli až do hospody, kterážto byla čtverhranná, stavená ode zdi a olověným plechem pobitá. Hned jakž se do ní skrže velkou bránu vjíždí, jest čistý, dosti prostraný plac a po každé straně brány schody kamenné, kde se na pavlač, která vnitř vůkol a vůkol kamenná jest, jde; dole jest kuchyně, vinné sklepy a marštale na dvě stě koní, nahoře na pavlači vůkol jsou světničky a komůrky s vlaskými komíny, velmi pohodlné: v těch na ulici pan orator bydlel a my každý po třech v těch dotčených komůrkách vedle hodnosti a povolání osob rozlosování bydleli. Tu cokoliv ke dvoru od poselství jede, tudy musí, a tak velmi v příhodném místě týž náš lozument postaven byl, že všekno se z něho dobře spatřiti může, poněvadž na nejpřednější ulici, ke dvoru jedouc, jest.“<sup>178</sup>

## 4.7 Kryštof Harant z Polžic a Bezdrůžic

Kryštof Harant z Polžic a Bezdrůžic (1564–1621) český šlechtic, který podnikl cestu do Svaté země a Egypta v roce 1598. Tuto cestu popsal v cestopisu *Putování aneb Cesta z Království českého do Benátek a odtud do země Svaté, země judské a dále do Egypta a velikého města Kairu, potom na horu Oreb, Sinai a sv. Kateřiny v pusté Arábii ležící*, který vydal v roce

---

<sup>176</sup> VRATISLAV Z MITROVIC, Václav. Příhody Václava Vratislava z Mitrovic [online]. V MKP 1. vyd. Praha: Městská knihovna v Praze, 2014 [cit. 2023-07-14]. Dostupné z:

[http://web2.mlp.cz/koweb/00/04/08/48/79/prihody\\_vaclava\\_vr\\_atislava\\_z\\_mitrovic.pdf](http://web2.mlp.cz/koweb/00/04/08/48/79/prihody_vaclava_vr_atislava_z_mitrovic.pdf), s. 66-67.

<sup>177</sup> Tamtéž, s. 77.

<sup>178</sup> Tamtéž, s. 85.

1608. Při této cestě byl jeho druhem přítel Heřman Černín z Chuděnic. Doprovázel ho taktéž sluha.<sup>179</sup>

Na své cestě popisuje první karavanseráj u Jeruzaléma slovy „Okolo půlnoci přijeli jsme k jakémus velikému domu, hned u cesty stojícímu, v kterémž byl dvůr čtverhraný, zdmi obehnaný, a však místem i dům, i zdi dvoru pobožené byly; neb v něm žádný bytem nebývá. Pravili nám, že jest byl obecní hospodou, caravanasarai po turecku, totiž pro poutníky a pocestné [...].“<sup>180</sup>

Podrobněji popisuje karavanseráj v kapitole *O přijetí k městu Ráma a odtud do města Gázy*. „Jakož pak odtud koliks málo honův do jedné turecké hospody (kteréž obyčejně při takových silnicích bývají) jsme přijeli a v ní přes noc zůstali. Byla pak od našich hospod jak z strany stavení, tak i chování nás rozdílná. Stavení měla na způsob čtverhraný všecko od kamene, zdi vysoké jako při zámcích, a v těch jedny toliko vrata, veliké jako brána při městě bývá. Vnitř vůkol těch zdí bylo loubí aneb klenutí, co v klášteřích ambitové, kteréž do dvoru čtverhraného otevřené stálo. Vrata byly železné, a toliko se závorou zastrkovaly. Hospodáře ani žádného člověka, kterýž by nás přivítal, ovšem pak něčím opatřil, tam jsme nenašli; nýbrž přijevše před vrata, je jsme otevřená našli a upřímo do dvoru vjeli, kdež sedláci aneb osláři své osly od nás vzali. Poté zavřeli jsme ty vrata na závoru, a sami místa, kde bychom noclehovati mohli, hledali. I ačkoli ten dvůr byl přes padesáte krokův zdělí a tolik zšíří, však na něm ani pod tím klenutím místa žádného, na němž by se poseděti a poležeti mohlo, nebylo: vsudy lidských i hovadských nečistot plno bylo; nicméně chtěli-li jsme co jísti a pospati, semotam místa jsme sobě vybírali a uklizovali, a co jsme s sebou přivezli (totiž chleba a vody), toho požili a poté odpočinuli. Nemohu toho pominouti, abych něco obšírněji o tureckých hospodách napsati neměl. V zemi turecké jest mnoho na silnicích takových hospod, netoliko při větších i menších městech, ale i v soukromí, na pouštích a krom lidí: však jedny nákladnější, nežli druhé bývají, z nichž tato naše nejchatrnější byla. Nebo které jsou nákladné, ty tímto způsobem vystaveny bývají, totižto: klenutí mají vůkol na způsob suchých sklepův u nás, toliko že tam z té strany dveří do placu a dvora otevřené jest, a nad ním pavlač, při kteréž vůkol maličké komůrky jsou. Dolejší klenutí jest místo marštalí, pro opatření kupectví a ochránění hovad od dešťů, zimy etc. obyčejně z štukového kamene, pěknými mramory řemeslně ozdobené, a střechy olovem přikryté má, dvůr dlažený, a studnice neb čisterna ozdobná, jednomu každému ku pohodlí tam bývá. Některé pak takto staveny bývají, totiž že toliko vysoká zeď a

<sup>179</sup> NOVÁK, Arne a NOVÁK, Jan Václav. *Přehledné dějiny literatury české*, s. 118.

<sup>180</sup> HARANT Z POLŽIC A BEZDRUŽIC, Kryštof. *Cesta z Království českého do Benátek, odtud do země svaté, země judské a dále do Egypta, a potom na horu Oreb, Sinai a sv. Kateřiny v Pusté Arabii*. Praha: F. Řivnác, 1854, s. 123.

ohrada okolo velkého dvora, a vnitř jiná nízká tři neb čtyř stěevíc zvýší od země jde, a s tou nižší zároveň až k ohradní zdi rumem vyplněno jest, na kterémž místě lidé, a na nižším místě hovada s náklady zůstávají : však i na tom vyšším místě časem lidé pokoje užití nemohou, proto že hovada a zvláště velbloudi dlouhými krky svými k nim dosahují, a když jedí, často jim bezděk přisluhují; ač někteří z nich své koně a jiná hovada tomu učí, aby s nimi jedli i leželi, jako ti, kteří u nás psy domácí při stole chovají a trpí. Slovou pak ty hospody všechny malé i veliké turecky Seray, Caravanseray, Carvatscharas, Carabachara, arabsky Champ neb Han.<sup>181</sup>

Popisuje karavanseráje bohatší, zdobné a vybavené s dostatkem místa, přesto i v těchto hostincích se mu nelíbí, že je dobytek na jednom místě s hosty.

Cestou se musel ubytovat v prázdném hostinci v Duttu, kde nenašli žádné jídlo ani dřevo na zátop, jen nepořádek. Přesto jim tento karavanseráj poskytl ochranu. „tím jsme jí toliko užili, že jsme v ní před Araby, kteříž by na nás bezpochyby ve snách byli připadli, bezpečni byli. Avšak přece lotři, nemohouce k nám, v noci, když jsme leželi, kamení na nás přes zeď házeli; ale žádného z nás díky Bohu neuhodili.“<sup>182</sup>

Kryštof Harant také popisuje jaké jídlo si v karavanseráji cestující Turci sami vaří. „A také se žádný baše a jiný slavný pán turecký nenajde, kterýž by takové hospody minul a v ní zavděk nepřijal, má-li aspoň sám pro sebe lahůdky, tedy čeledi jeho a hovadům se dobře stane. Sami pak potřeby své s sebou vézti musejí, jako lžíce, misky, modraci a co jiného potřebují, neb jim tam nic než samého příbytku a jídla bez nádob propůjčují. Jaké pak krmě obvyčejně dávají, také toho doložím. Nejprve dávají kaši, buďto z Trachana neb Bohurt neb Affcos, anebo z Riz. Trachana a Bohurt jest věc z pšenice s kyselou smetanou smíchaná a spolu zvařená, potom na slunci sušená a rozdílným způsobem strojená, podobně tomu, co Vlaši Maza jmenují. Affkos, z latinského slova Aphaca vzaté, vaření, roste v Egyptě, a odtud se po lodích do všech zemí dodává. Riz jest rýže, vaření známé. Potom masa kus vařeného s polívkou, a někdy pečeného dávají, k tomu chleba a ovoce vedlé času v roce, že s nimi každý spokojen bývá; jakž více o tom Augerius de Busbec.“<sup>183</sup>

Vysvětluje také, kdo nechává hostince postavit. Jsou to císaři, bašové a jiní bohatí, kteří stavbu financují ze zisků i náboženských důvodů.

---

<sup>181</sup> HARANT Z POLŽIC A BEZDRUŽIC, Kryštof. *Cesta z Království českého do Benátek*, s. 179-180.

<sup>182</sup> Tamtéž, s. 180.

<sup>183</sup> Tamtéž, s. 180.

## 4.8 Leferne a Kanej

Cestovatel a sekretář vyslanec Sanci Leferne (jehož křestní jméno i data narození a úmrtí jsou neznámá) ve svém deníku, jehož název se mi nepodařilo dopátrat, popisoval že před rokem 1611 byl ve Foči dobrý kamenný karavanseráj s olověnou střechou. Podle něj se karavanseráj podobal tržnici a vešlo se do něj 300 koní. Důvodem, proč cestovatelé navštěvovali toto město, byla zřejmě výroba krásně zpracovaných nožů.<sup>184</sup>

O několik desítek let později navštívil nejspíše ten samý karavanseráj poutník Kanej (jehož křestní jméno i data narození a úmrtí jsou neznámá), který o něm píše, že byl ve špatném stavu a velmi páchl. Stěžoval si také, že mu během noci kapali kapky vody za krk, takže měl hostinec nejspíš ještě děravou střechu.<sup>185</sup>

## 4.9 Bartol Kašić

Bartol Kašić (1575–1650, jezuitský duchovní) ve své neúplné autobiografii, kterou sepsal ve stáří, popisuje han jako dům pro cestovatele, kterým slouží převážně v zimě, aby muži ani koně nemuseli odpočívat venku. Dále uvádí, že to, co je nutné pro přežití se dá koupit v sousední vesnici, a to poměrně lacino. Mezi tyto nezbytné věci patří dřevo na pálení (aby se mohl cestovatel ohřát a uvařit si nějaké jídlo), seno na ležení a jídlo pro koně. V hostinci, který Kašić navštívil spali cestující společně s jejich koňmi. Poutník vždy vejde do hanu a mezi dvěma krby si vybere kolik místa potřebuje pro svou postel. Na čelo postele si spousta cestovatelů dává sedlo, nebo něco měkkého, někteří si tam dávají i zbraně, aby jim je nikdo neukradl. Na konci dne hostinský zavře dveře a během pobytu hostů se stará, aby se žádnému z nich nic nestalo. Pokud chtěl někdo z cestovatelů odejít z hostince před svítáním, stačilo zaklepat na vstupní dveře a strážný, který přes noc hlídal venku ho pustil neslyšně ven.<sup>186</sup>

## 4.10 Atanazije Jurjević

Atanazije Jurjević (1590–1640, diplomat a spisovatel) popisuje karavanseráj Saraj Han/Hervan jako hostinec pro kolemjdoucí cestovatele, ve kterém se nacházelo osmnáct ohnišť a bylo zde místo pro mnoho lidí, jejich koní a povozů. V hostinci si cestovatel nemůže koupit nic než dřevo, seno a obilí. Když si z těchto zmiňovaných věcí cestovatel něco vzal,

---

<sup>184</sup> KREŠEVLJAKOVIĆ, Hamdija. *Hanovi i karavanseraji*, s. 56.

<sup>185</sup> Tamtéž, s. 56.

<sup>186</sup> Tamtéž, s. 56.



musel je hned hostinskému zaplatit.<sup>187</sup> Jurjević uvádí dva možné důvody, proč tomu tak zřejmě bylo. Prvním je, že hostinský nevedl žádné účty a druhým, že cestující mohl kdykoliv odejít, tak aby náhodou neodešel bez zaplacení.<sup>188</sup>

#### 4.11 Heřman Černín z Chuděnic

Heřman Černín z Chuděnic (1576–1651) český šlechtic, který roku 1616 vedl poselstvo císaře Matyáše k tureckému sultánu Ahmedu I. Mise, kterou ho císař pověřil proběhla úspěšně. Tuto pouť si zopakoval v letech 1644-1645, kdy byl již podruhé císařským vyslancem k tureckému sultánovi. V roce 1598 cestoval s Kryštofem Harantem při jeho cestě do Egypta a Svaté země.<sup>189</sup>

Na své druhé misi k sultánovi dne 27. 8. 1664 onemocněl, v cestopise líčí, jak ho členové jeho družiny převáželi z obcí do obcí a pro ubytování používali karavanseráje. Dne 13. 9. 1664 v Pontepiculu v karavanseráji ho léčili. „14. September. Přivezli mne až do Pontepiculo a pro potřeby a nějaké lékařství, jak pravili, poslali.“<sup>190</sup> Další zážitky popisuje z hanu Tahaut Paša, kde ho „do anu karavazarie přivezli, z vozu složili a do pokoje vnésti dali, to já do té hodiny nic nevím a žádného upamatování nemám. A tak jsem ten den – jak praví – již dokonce i bez řeči byl a lidi neznal. Ten den jsem pak za umrlého položen u všech byl, přiletěl do toho domu orel divoký a z toho domu zase odlítnouti nechtěl, v domě v té karavazarii sem i tam lítal, vokolo pokoje mého, an všichni viděli, se točíval; co mu jisti vrhli, to jedl a se neplašil i na rozdílných místech přes noc se posadil, nebo jest velkej han. Až teprva sedmý den, když [jsem] počal lidi zase znáti a mluvit, ráno létaje a mne ven na pavlač, nebo vůkol a vůkol jsou, na povětrí, an jsem začal, vyzdvihl (a očima svýma jsem ho, i jiní – mnoho jich – viděl) a pod voblaky zas vidomě odlil, dokad se viděti mohlo, a víceji vidín nebyl.“<sup>191</sup>

#### 4.12 Quiclet

Roku 1658 procestoval Quiclet (jehož křestní jméno i data narození a úmrtí jsou neznámá) Bosnu a Hercegovinu. Jeho první zmínka o zájezdních hostincích je o hanu poblíž vesnice Nevesinje v Biogradu, který byl podle něj tak moc špinavý a zablácený, že se šel raději ubytovat do vesnice do nějakého soukromého domu. Jeho další zastávkou byla Konjica, kde se

<sup>187</sup> KLAJČ, V. *Knjižarstvo u Hrvata*, Zagreb, 1922, s. 43. (citace převzata z KREŠEVLJAKOVIĆ, Hamdija. *Hanovi i karavanseraji*, s. 69., neboť se mi původní text nepodařilo dohledat)

<sup>188</sup> KREŠEVLJAKOVIĆ, Hamdija. *Hanovi i karavanseraji*, s. 69.

<sup>189</sup> TISCHER, František. *Heřman hr. Černín z Chuděnic: obraz ze života a činnosti jeho*. Vzdělávací knihovna katolická. V Praze: Cyrillo-Methodějská knihtiskárna a nakladatelství V. Kotrba, 1903.

<sup>190</sup> BINKOVÁ, Simona a Josef POLIŠENSKÝ. *Česká touha cestovatelská*, s. 217.

<sup>191</sup> Tamtéž, s. 219.

tentokrát ubytoval v hanu. Tento hostinec ve svém deníku popisuje jako francouzskou krytou tržnici nebo ho připodobňuje k velké stáji s dřevěnými sloupy v jeho středu, které sloužily k připoutání koně. Jedna vnitřní strana budovy byla vyvýšená a nacházely se na ní dvě malá ohniště. Za nocleh se neplatilo, pouze za dřevo, které hostinský nakoupil pro ohřátí poutníků. Cestovatelé si kolem ohnišť uspořádali ležení z vlastních rohoží, koberečků a přikrývek, které jak autor deníku uvedl je nutné v této oblasti neustále vozit s sebou. Kone, kteří jsou umístěni ve prostřed místnosti a jedí seno a kálí, nic nedělí od poutníků, takže pán, sluha i kůň leží společně.<sup>192</sup>

#### 4.13 Poulet

V mostarském hostinci bydlel v roce 1658 Francouz Poulet (jehož křestní jméno i data narození a úmrtí jsou neznámá). Z jeho popisu je patrné, že tento hostinec patřil k těm nejjednodušším. Píše o něm, že se v jeho středu nacházelo velké ohniště, kolem kterého byly umístěny lavice, na kterých se sedělo a spalo. Podle něj nebyl tento hostinec určený pro obchodníky, ale pro chudé pocestné nebo rolníky.<sup>193</sup>

#### 4.14 Evlija Čelebi

Evlija Čelebi (1611–1682, osmanský cestovatel) uvedl, že během své cesty v roce 1659 navštívil 35 míst, kde se nacházel jeden či více hanů. H. Kreševljaković uvádí jako příklad Sarajevo, ve kterém bylo v době, kdy ho Čelebi navštívil, podle jeho záznamů dvacet tři hanů. Jednalo se o dobře udržované hostince, z nichž nejznámější byl Hadi-Beširov han, Hadzi-Tartarev han a han v Uzundžovo, který jsem zmiňovala výše.<sup>194</sup>

Čelebi navštívil i karavansráj Mehmeda paši Sokoloviće, kde byl velmi spokojený, protože hostinec byl dobře znám svým bezpečím a byl hojně využíván. Čelebi popsal i jak karavanseráj vypadal, jak uvádím v kapitole o karavanseráji Mehmeda paši Sokoloviće (3.9.1).

#### 4.15 James Creagh

V roce 1873 cestoval z Brodu do Trebinje anglický cestovatel James Creagh (data narození a úmrtí neznámá), který ve svém díle, jehož název se mi nepodařilo dohledat, píše, že se ubytoval v Kiseljaku v malém muslimském hostinci. Tento hostinec popisuje jako čistý a uklizený.

<sup>192</sup> BINKOVÁ, Simona a Josef POLIŠENSKÝ. *Česká touha cestovatelská*, s. 58.

<sup>193</sup> Tamtéž, s. 145.

<sup>194</sup> KREŠEVLJAKOVIĆ, Hamdija. *Hanovi i karavanseraji*, s. 60.

H. Kresčevljaković uvádí, že tento cestovatel popisoval všechny hostince, ve kterých se ubytoval jako čisté a uklizené.<sup>195</sup> To je velmi neobvyklý pohled evropského cestovatele, ráda bych jeho spisy prostudovala lépe, ale jak už jsem uvedla nepodařilo se mi jich dopátrat.

#### 4.16 Konstantin Jireček

Konstantin Josef Jireček (1854–1918) rakousko-uherský historik a zakladatel balkanologie, který cestoval po Bulharsku mezi lety 1879–1884.

Při svém cestování našel mnoho karavanserájů již zbořených, většinou z nich zbyly jen základy. „Z budov kupeckých zůstávají jen zříceniny. Na čaršiji stojí polozbořený karavanseraj (kervasára-ta) či Čohadžijský han. Vypadá jako všechny staré kupecké dvory na východě.<sup>196</sup>

Píše, že „Jeni han, bulharsky Novi han, od níž je pěkný pohled na Murgaš. Jméno pochází od velikolepého kamenného hanu, jehož zříceniny cestovatele překvapují hned při vchodu. Byla to podlouhlá budova se špičatou střechou, která uvnitř podél sten čítá 30 odžahův (ohnišť). Okolo ní prostírá se širý hrazený dvůr, na němž se mohlo směstnati několik set jezdcův. Spatřují se i stopy cisteren a fontánův.“<sup>197</sup>

Veliký Tas-han („kamenný han“) naproti lázním a jejich džamiji vyhořel za ruské okupace a před našima očima zvolna zbořen.“<sup>198</sup>

Stejně jako mnoho ostatních cestovatelů Jireček potvrzuje, že na venkově se u osad a vsí nacházel han povětšinou nejnižší úrovně. „Nejnižší třída jejich poskytuje pohled nepřilíš vábný. Představte si dřevnou s dvěma a několika okénky, zalepenými papírem a skleněnými fragmenty, a uvnitř v ní prostrannou síť s hliněnou podlahou a učazeným, dřevěným stropem. Kolem do kola několik lavic, na nichž malebně se roztahují umouněné postavy v beranicích nebo v turbanech, několik kulhavých stol (ostatně to jsou novověké přívěsky — v originále sedí se na zemi), v jednom kout učazené ohniště a v druhém police s bateriemi kořalkových lahvic a sklenic. Vše bez čistoty a všude plno much. Krčmář (handžija) je zpravidla makedonský Rumun (Cincar).“<sup>199</sup>

Při cestě vlakem z Plodivu do Podunají na hned na druhé zastávce u vesnice Papazli, poblíž dnešního Sadova, uviděl vesnici se starým rozlehlým karavanserájem „o kterém dávni

<sup>195</sup> KREŠEVLJAKOVIĆ, Hamdija. *Hanovi i karavanseraji*, s. 116.

<sup>196</sup> JIREČEK, Konstantin Josef. *Cesty po Bulharsku*, s. 14.

<sup>197</sup> Tamtéž, s. 75-76.

<sup>198</sup> Tamtéž, s. 14.

<sup>199</sup> Tamtéž, s. 71-72.

cestovatelé píšou, že prý může pojmuti 800 koní; ještě v druhém desetiletí našeho století byla to imposantní budova s olovným krytem, ale nyní je chatrnou zříceninou.“<sup>200</sup>

Během svého putování prožil v hostincích různorodé zážitky. Ať to bylo několik nepříjemných a bezesných nocí, kdy nemohl kvůli otravné havěti a zápachu spát. Jeden z nejhorších zážitků měl Jireček z hanu v Karlově. „Han, ve kterém jsme se ubytovali, nás zklamal; večeřeli jsme z vlastních zásob a měli vedle sušení svých věcí dosti práce s ucpáváním četných roztlučných oken našeho cihlami dlážděného pokoje, v jehož ztrouchnivělých stěnách tikali a vrtali četní brouci. Klokotání vod ozývalo se celou noc a udržovalo nás v domnění, že déšť nikterak nepřestává: ráno za slunného jitra se omyl ten k naší radosti vysvětlil, po všech ulicích totiž tekou přirozené ručeje Balkánské“<sup>201</sup>

Tak příjemná překvapení, kdy ho vesničtí obyvatelé a hospodští hostili zadarmo, protože to pro ně byla veliká čest mít hosta z takové dálky. Milým překvapením bylo i ubytování ve vsi Kozárevce. „Nocoval jsem v slušném selském hanu, na jehož dvore tábořilo již několik kar s tureckými vozky, kteří sedli na rohožích a s monotónními zpěvy statečně pili víno. V přízemku byl krám a chlebová pec, v horním patře vedle rodinného pokoje hospodářova předstíň s prkenným stropem a hliněnou podlahou, z níž vystupoval otevřený *čardak* (balkón); na něm jsem se uhostil, ale pro trýzeň drobných skokanův jen povrchně spal.“<sup>202</sup>

V západním Bulharsku byl svědkem toho, že u hanu stále ještě probíhají obchody a koupě.

Jedním z jeho zážitků byla i koupel na dvoře hostince. „V hanu jsme podnikli velikou toaletu u amfibolitového koryta na dvoře, dali své boty zase jednou vyleštit a upravili se po horském zdivočení dle možnosti poněkud pro svět.“<sup>203</sup>

O tom, že všechny hany nejsou pouze u cest a lehce dostupné se Jireček přesvědčil na pobřeží v osadě Balčik. „Han, ve kterém jsme nocovali, ležel 56 metrův nad břehem mořským, k němuž se slézalo strmými uličkami.“<sup>204</sup>

Největší překvapení z celého cestování na něj čekalo v Sofii. Když mu hospodský předložil účet za ubytování. „Cincarský handžija naší hospody, jejíž postele dostihovaly téměř vrchol nečistoty a z jejíhož stropu visela koudel a sláma, předložil nám účet zrovna loupežnický; v něm ku př. pečené kuře stálo 14 grošův, s podrobným uvedením, kolik přijde za oškubání, otáčení na rožni atd. Pokládal nás za lidi, kteří pro vládu hledají zlato a stříbro po

---

<sup>200</sup> JIREČEK, Konstantin Josef. *Cesty po Bulharsku*, s. 112.

<sup>201</sup> Tamtéž, s. 204-205.

<sup>202</sup> Tamtéž, s. 653.

<sup>203</sup> Tamtéž, s. 487.

<sup>204</sup> Tamtéž, s. 616.

horách a kteří musí dle toho také zlatem platiti. Zpomenul jsem si na podobný klassický účet, který dostal francouzský historik Buchon 1841 v jedné arnautské krčmě v okolí staré Eleusiny, v němž ovšem bylo ještě uvedeno i vysazení dveří, na kterých pocestný spal.<sup>205</sup>

#### 4.17 Zhodnocení pohledu evropských cestovatelů

Po prostudování těchto cestopisů jsem dospěla k názoru, že hany a karavanseráje měly velký význam pro Osmanskou kulturu. Někteří cestovatelé je popisovali jako místo pro setkávání přátel a získávání informací. Jiní jako prostor pro nocleh či obchodování.

Cestovatelé, kteří navštívili Osmanskou říši by se dali rozdělit do tří skupin, podle toho, jak se zmiňují o zájezdních hostincích, které navštívili. Do první skupiny by patřila většina z nich, neboť jak už jsem uváděla výše, se velká část diplomatů a jiných poutníků o ubytování v těchto hostincích vůbec nezmiňuje. Důvodů mohlo mít toto jejich rozhodnutí mnoho, ovšem pravý důvod se už nejspíš nikdy nedozvíme. Podle mého názoru by nejvěrohodnějším příkladem mohlo být, že tak triviální věci, jako je ubytování, nepovažovali za potřebnou či hodnou záznamu a zapsali si spíše důležitější věci, které se týkaly jejich často politických misí. Druhou skupinou by byli ti, co si do svých deníků něco o hanech a karavanserájích napsali, ale bohužel tento svůj popis moc nerozvádí, nebo se stále opakují. Je možné, že karavanseráje, které navštívili vypadaly opravdu velmi podobně, proto se jejich zápisy od sebe moc neliší. Třetí skupinu zaplňovali cestovatelé, kteří si o těchto hostincích vedli dlouhé zápisy, které se ovšem stejně jako u předešlé skupiny často opakovali. Je tedy s velkou pravděpodobností opravdu možné, že tyto stavby vypadali zvenčí i zevnitř velmi podobně, či téměř totožně. Do této skupiny by patřil například Konstantin Jireček, který sice navštívil Osmanskou říši téměř, před jejím zánikem, ale vedl si podrobné zápisy, ze kterých se o hanech a karavanserájích dá zjistit hojně informací. I když se mu v některých z těchto hostinců nelíbilo, zaznamenal si o nich alespoň krátký odstavec.

Ačkoliv byly poutníci, které jsem si pro svůj výzkum vybrala, z různých zemí Evropy, shodli se na tom, že se jim až na výjimky v těchto zájezdních hostincích nelíbilo. Zřejmě to zapříčinilo to, že byli z domova zvyklí na čistotu a pohodlí, proto je způsob ubytování v Osmanské říši často až šokoval. Byli překvapeni tím, že si musí sebou vozit potraviny, nádobí, příkrývky na spaní, někdy dokonce i dřevo na topení, nebo si toto dřevo koupit či zaplatit. Mnoho, z nich po zkušenosti s ubytováním v hanu či karavanseráji, raději využívalo nocleh v kostelech či prostých domech, dokonce raději spali venku ve stanu.

---

<sup>205</sup> JIREČEK, Konstantin Josef. *Cesty po Bulharsku*, s. 488.

Z této nelibosti až odporu ubytovávat se v zájezdních hostincích ať už kvůli špíně, či životnímu stylu, který v nich vládl, lze soudit, že rozdíl mezi Evropskou kulturou a tou Osmanskou byl opravdu velký. Našli se ovšem i tací cestovatelé, kterým se v hanech a karavanserájích líbilo a každý z nich popisovali jako pěkný či dokonce krásný. Byly to například Angličan James Creagh, u něhož se mi bohužel nepodařilo dohledat jeho deník, což je velká škoda, protože by bylo zajímavé porovnat jeho kladné popisy některých hostinců se zápornými či kritickými záznamy jiných cestovatelů. Druhým z těchto pozitivně naladěných cestovatelů, na které jsem při svém bádání narazila byl královecký lékárník Reinhold Lubenau, který v souvislosti s hany a karavanseráji používal vždy slovo krásný. Je možné, že se mu ani tak moc nelíbilo ubytování, jako ho spíše uchvátila architektura stavby. To je však pouze má domněnka.

Obecně by se tedy dalo shrnout, že ve většině případů se Evropským cestovatelům v karavanserájích moc nelíbilo. Ovšem najdou se i výjimky, jak jsem uvedla v předchozím odstavci. Evropané obdivovali architekturu těchto staveb, ale jakmile vstoupili dovnitř jejich slova chvály náhle chabla a když se v noci ať už kvůli blehám, mouchám, či nelibé vůni zvířat, která nocovala ve stejné místnosti s lidmi, nebo dokonce kvůli dřevé střeše a podobným závadám nevyspali, opouštěli hostinec velmi mrzutí někdy i naštvaní. V některých případech se poselstvo rozdělilo na ty, kteří ubytování v hostinci snesli a ubytovávali se v nich i po špatných zážitcích, a pak na druhou skupinu, ke které náleželi hlavně bohatí členové výpravy, kteří si našli ubytování raději v soukromém domě nějakého místního občana nebo si postavili stan nedaleko karavanseráje.

## 5 Zánik karavanserájů a hanů

K zániku karavanserájů a hanů, jak už jsem několikrát zmiňovala, docházelo z mnoha různých důvodů.

V důsledku neustálého nepřátelství v Malé Asii došlo k úpadku obchodních cest z východu na západ, a tím pádem i k likvidaci velké části karavanserájů a hanů na tomto území. Zájezdní hostince se rozdělily na dvě části z hlediska své existence. Jedna část se proměnila v ruiny a ta druhá, která měla větší štěstí, kolem sebe začala vytvářet malé osady.<sup>206</sup>

Na Balkáně bylo mnoho měst pojmenováno po hanu, který tam nespíš stával. Příkladem mohou být města Hanič, Hanina nebo třeba Haniště a dalších 74 míst, které se mají v názvu slovo han, například Han Hreša.<sup>207</sup>

Své tvrzení o mizení karavanserájů na území bývalé Seldžucké Anatólie A. Antonov dokládá záznamy cestovatele Bertranda de la Broquièreho (1400–1459), který během třicátých let 15. století cestoval po silnici Adana – Konya – Akşehir – Bursa. Za celou tuto dlouhou cestu se de la Broquière zmiňuje pouze o dvou karavanserájích.<sup>208</sup>

V kontextu společenských změn spojených se zánikem Osmanské říše byly orientální zájezdní hostince postupně bořeny. Po osvobození z osmanské nadvlády došlo v mnoha městech k postupnému útlumu hanů a karavanserájů i díky narušení sítě ulic a přestavbě města. Nejdéle zůstávaly karavanseráje a hany v provozu v místech kam dorazila železnice později nebo v oblastech, které spadaly pod Osmanskou říši nejdéle. Tímto územím byla například dnešní Makedonie.<sup>209</sup>

Systém karavan fungoval v Osmanské říši více méně beze změn až do 60. let 19. století. Když zanikaly karavany, které až do této doby byly hlavním dopravním prostředkem umožňujícím udržování obchodu napříč všemi provinciemi Osmanské říše, začaly s nimi zanikat postupně i hany a karavanseráje. Největší podíl na zániku karavan, a tedy i hanů a karavanserájů měla výstavba železnic, která započala od 70. let 19. století.<sup>210</sup> Cestování vlakem bylo o mnoho snazší a pohodlnější, proto není divu, že karavany zaznamenaly takový útlum cestujících.

---

<sup>206</sup> ANTONOV, Alexander. *The Caravanserais*, s. 108.

<sup>207</sup> KREŠEVLJAKOVIĆ, Hamdija. *Hanovi i karavanseraji*, s. 9.

<sup>208</sup> ANTONOV, Alexander. *The Caravanserais*, s. 108.

<sup>209</sup> KOUBA, Miroslav. *Za svitu púlměsíce*, s. 73-74.

<sup>210</sup> Tamtéž, s. 65.

Dalším z důvodů naznačujících útlum a později konec karavanserájů byl samotný cestovatel, který stále zvyšoval své nároky na standardní poskytované služby. Postupně se karavanseráje a hany díky vlivu evropské kultury, která se do Osmanské říše dostávala víc a víc, začaly přeměňovat na hotely, aby se přizpůsobily evropskému životnímu stylu. Svůj díl na zániku tradičních zájezdních hostinců měl i pozvolný rozpad Osmanské říše a s tím související vznik nových států. Ten totiž znemožňoval i z politického hlediska stávající způsob přepravy zboží i cestujících. Hany a karavanseráje přicházely o své zákazníky a postupně pustly. Což byla velká škoda, protože během 19. století začali lidé ze západu projevovat zájem o Osmanskou kulturu v rámci tzv. orientalismu. Jedná se o pojem označující imitaci prvků orientálních, tedy východních kultur západními umělci a autory, který byl typický pro uměleckou tvorbu 19. století.<sup>211</sup>

Vníмали tak právě tyto zájezdní hostince jako jeden z typických symbolů osmanské historie.

Z hostinců se stávají krčmy a *krémes* (kavárny), kam místní chodí pít kávu a alkoholické nápoje.<sup>212</sup>

Hany a karavanseráje byly ničeny, především požárem a vlivem času, ale byly také opravovány a přestavovány. Jejich existenci umožňoval způsob dopravy, který se po velmi dlouho dobu neměnil, když ale na změnu došlo, začaly ztrácet svůj význam a postupně chátraly a nakonec zanikly. Do dnešních dní se jich zachoval jen malý počet.

Ovšem i přes tento jejich smutný konec jsou dnes hany a karavanseráje specifickým atributem kolektivní paměti národa, jejichž obrazy nadále ožívají nejen v literárních reflexích. Stále více se o ně zajímají historikové, kteří se zabývají nejen jejich architekturou, ale i vlivem na vývoj společnosti a kultury národů žijících na území, kde byly vybudovány.<sup>213</sup>

---

<sup>211</sup> Wikipedie: Otevřená encyklopedie: Orientalismus [online]. c2023 [citováno 20. 10. 2023]. Dostupný z WWW: <<https://cs.wikipedia.org/w/index.php?title=Orientalismus&oldid=22442429>>

<sup>212</sup> KREŠEVLJAKOVIĆ, Hamdija. *Hanovi i karavanserajis*. 10.

<sup>213</sup> KOUBA, Miroslav. *Za svitu púlměšice*, s. 65-66.



## Závěr

Touto prací jsem chtěla rozšířit povědomí o karavanserájích a hanech. Svým průzkumem jsem došla k závěru, že karavanseráj nebo han byla vlastně zájezdní turecká hospoda. Rozdíl mezi pojmy han a karavanseráj se nedá přesně určit, neboť někteří vědci zastávají názor, že karavanseráj je starší výraz pro han. Tím pádem znamenají oba výrazy to samé.

Neboť nelze přesně určit, co bylo předchůdcem karavanserájů a hanů vyšla jsem z prací Mustafy Öngeho a Alexandra Antonova. Předchůdci karavanserájů byly zprvu pouhé přístřešky u cest, později se z nich staly domy na přespání, pojmenované v různých jazycích a dobách jinak, např. byzantské pandochie nebo arabský ribat.

Všichni spisovatelé popisovali karavanseráje podobně, jako čtvercovou budovou s olovenou střechou. Ve středu hostince byl dvůr pro ubytování zvířat. Okolo dvora se nacházely krámky, ty tvořily přízemí budovy. Patro většinou mělo ochoz, ze kterého se vcházelo do jednotlivých pokojů.

Z výzkumu vychází, že karavanseráj a han nejprve sloužil k bezpečnému přespání obchodních karavan. Později se v nich ubytovávali kromě obchodníků i velvyslanci, učenci, řemeslníci a další. Hostinec mohl zastávat i mnoho dalších funkcí, jednou z nich bylo místo pro obchodování, kde si mezi sebou jednotliví obchodníci prodávali zboží ještě, než dorazili na tržiště. Jejich význam byl, ale i v šíření informací.

Ze zdrojů je jasné, že karavanseráje byly jedním z nejdůležitějších zástupců Seldžucké architektury. Stavěly se od 12. století až do 19. století. První byly stavěny v Seldžucké Anadolii, jejich stavbu však rozšířila Osmanská říše po celém území, které ovládala. Nechávaly je stavět bohatí měšťané a sultáni, jako projev své moci a charity z náboženských důvodů.

Hany a karavanseráje se nacházely, jak ve městech, tak na venkově, kde přispěly k rozvoji obcí, které kolem nich vznikaly. Rozdíl mezi vybavením těchto zájezdních hostinců se odvíjel od toho, kde se nacházely. Chudší na venkově, bohatší ve městech, což vyplývá především z líčení cestovatelů.

Cestovatelů do Osmanské říše bylo nespočet, přesto neexistuje mnoho informací o tom, jak byli ubytováni. Autoři cestopisů se spíše zaměřovali na krajinu, nebo úkol, který jako vyslanci plnili a o ubytování se ve svých spisech nezmínili buď vůbec nebo jen velmi krátce.

Pro Evropany bylo ubytování v karavanseráji často nepříjemným zážitkem, neboť jim vadila přítomnost zvířat. Nebyli zvyklí na turecké poměry. Překvapilo je, že si cestující většinou museli vozit s sebou jídlo, deky, nádobí, a dokonce i nábytek na kterém by se mohli vy-

spat. Ovšem existovaly i nejlepší karavanseráje ve velkých městech, kde nábytek a pohoštění již byly v ceně ubytování.

Dozvěděla jsem se, že k zániku karavanserájů a hanů došlo, jak v důsledku přírodních katastrof, tak válečných konfliktů nebo industriálního pokroku. V dnešních době jsou karavanseráje nebo hany, které se zachovaly a byly opraveny, kulturní památkou.

Svého cíle jsem dosáhla jen částečně, neboť jsem pro nedostatek odborné literatury v českém jazyce našla velmi málo informací. Ani cizojazyčných prací na toto téma není mnoho, to je také důvod, proč nejčastěji cituji či parafrázuji ze tří cizojazyčných prací, které se staly pro mou práci stěžejními. Jsou to práce Mustafí Öngeho s názvem *Caravaserais as Symbol of Power in Seljuk Anatolia* dále Alexandra Antonova *The Caravanserai as an Element of the Road Infrastructure in the Balkan Provinces of the Ottoman Empire in the 16th–18th Centuries* a kniha Hamdiji Kreševljakoviće s názvem *Hanovi i karavanseraji u Bosni i Hercegovini*. Při výběru cestovatelů, kteří by splňovali kritérium doby návštěvy Osmanské říše od 15. do 19. století a zároveň si ve svém cestovním deníku vedli záznamy o ubytování v hanu či karavanseráji, jsem zjistila, že množství těch, kteří splňují tyto kritéria je velmi malý počet. Z tohoto důvodu je kapitola 4. *Hany a karavanseráje očima evropských cestovatelů* v nepoměru vůči ostatním oddílům práce ačkoli se jedná o její stěžejní část. Nepodařilo se mi dohledat dostatek materiálů k rozšíření počtu cestovatelů, kteří by splňovali mnou nastavená kritéria, pro použití v této práci. Myslím si však, že i kdyby byl seznam cestovatelů delší nezměnilo by to mé závěry, které jsem vyvodila ze záznamů, jež jsem v práci použila.

Došla jsem nakonec k závěru, že další výzkum tohoto tématu by byl nejspíš obtížný, neboť popisy všech cestovatelů, se kterými jsem pracovala se téměř neliší.

## Resumé

The research shows that the caravanserai and the han were an important part of life in the Ottoman Empire. It was an important element of travel throughout Seljuk Anatolia and later throughout the Ottoman Empire.

Caravanserais and hans were essentially traveling inns, used for accommodation and safe storage of cargo for the night.

These pubs not only contained rooms for guests and a yard or stables for cattle, but also included small shops or shops.

They were located not only in cities, but especially not in the countryside by the roads. Their distance was never great, it had to be covered in one day.

Their construction was financed by rich sultans or rich townspeople who dedicated them to the sultan in their name. He gave them to the people to show his power. Foundations were created to finance their operation.

Caravanserai were built from the 12th century to the 19th century. They experienced their greatest flourishing in the 15th-16th centuries.

Their visitors were merchants, ambassadors, scholars, artisans and seasonal workers who were accommodated there. However, they were also visited by comedians, singers and storytellers who earned their living here.

This made caravanserais and hans an important place to spread information.

Caravanserai and hans were of different types, both architecturally and purposefully. The inn looked different in the city and different in the countryside.

The building had a square floor plan, with shops and stables on the ground floor. Upstairs, the rooms were accessible from an outdoor corridor. Each room had its own lead dome. In the middle was a square courtyard.

Caravanserai and hans disappeared for various reasons. These included fighting and unrest in the territory of the Ottoman Empire, the Austro-Hungarian occupation of the Balkans, the development of railways and automobiles. Natural disasters also caused the end of caravanserais to a large extent.

## Seznam použité literatury

### Primární literatura:

BABINGER, Franz (ed.) *Hans Dernschwam's Tagebuch einer Reise nach Konstantinopel und Kleinaseien (1553/1555) nach der Urschrift im Fugger-Archiv*, Berlin-München, 1986.

BUSBEQUE, Augier, Ghiselin. *Itinera Constantinopolitanum et Amasianum, Antverpiae*, 1851.

ÇELEBI, Evlyya. *Seyahatnamesi III–IV*, Istanbul, 1986.

ČELEBI, Evlija. *Putopis: Odlomci o jugoslavenskim zemljama*. Sarajevo: Svjetlost, 1967.

GERLACH, Samuel. ed: *Stephan Gerlach des Aeltern Tage=Buch*, etc., Frankfurt a M., 1674.

HARANT Z POLŽIC A BEZDRUŽIC, Kryštof. *Cesta z Království českého do Benátek, odtud do země svaté, země judské a dále do Egypta, a potom na horu Oreb, Sinai a sv. Kateřiny v Pusté Arabii*. Praha: F. Řivnác, 1854.

JIREČEK, Konstantin Josef. *Cesty po Bulharsku*. V Praze: Matice česká, 1888. Novočeská bibliothéka.

KISELINCHEVA, M. *Dnevník na Khans Dernshvam za pŕtovaneto mu do Tsarigrad prez 1553–1555*, 1970.

LUBENAU, Reinhold. *Seyahatnamesi, Osmanlı Őlkesinde 1587-1589*, Kitap Yayinevi, İstanbul Eylül, 2012.

VRATISLAV Z MITROVIC, Václav. *Přihody Václava Vratislava z Mitrovic*. Vydání nové opatřené úvodem, poznámkami a slovníkem, jež poř. Václav Ertl. Praha: Otto, 1906. Česká knihovna zábavy a poučení (J. Otto).

VRATISLAV Z MITROVIC, Václav. *Přihody Václava Vratislava z Mitrovic, které on v tureckém hlavním městě Konstantinopoli viděl, v zajetí svém zakusil a po šťastném do vlasti navrácení sám Léta Páně 1599 sepsal*. Jedenácté vydání (v MF první). Klasické cestopisy, svazek 7. Praha: Mladá fronta, 1977.

## Sekundární literatura:

ANTONOV, Alexander. *The Caravanserais as an Element of the Road Infrastructure in the Balkan Provinces of the Ottoman Empire in the 16th–18th Centuries*. In. *Balkanite – Ezik, instoriya, kultura*. University of Veliko Tarnovo „St. Cyril and St. Methodius“ – University Press, 2013, s. 104–122.

BINKOVÁ, Simona a Josef POLIŠENSKÝ. *Česká touha cestovatelská: cestopisy, deníky a listy ze 17. století*. Praha: Odeon, 1989. Klub čtenářů (Odeon), s. 206–225.

ČERNÝ, Karel. *Ze zámoří do Čech: čokoláda, čaj a káva v raném novověku*. Historie (Academia). Praha: Academia, 2020.

GRUBE, Ernst J. *Islámské umění*. Praha: Artia, 1973. Umění světa.

ĪONOV, M. *Nemski i Avstrijski pūtepisi za Balkanite XV–XVI vek*, Sofiya, 1979.

*Ilustrované dějiny světa: [od nejstarších dob do dneška]*. Praha: Svojtka & Co., 2003, c1996. s. 248-249, 310-311.

KIEL, M. *Osmanische Baudenkmäler in Südosteuropa. Typologie und Verhältnis zur lokalen Kunste – Probleme der Erhaltung in den heutigen Nationalstaaten*. In *die Staaten Südosteuropas und die Osmanen*. Herausgegeben von Hans Georg Majer. München: Südosteuropa-Ges., München, 1989.

KLAIĆ, V. *Knjižarstvo u Hrvata*, Zagreb, 1922.

KLUSÁKOVÁ, Luďa. *Cestou do Cařihradu: osmanská města v 16. století viděná křesťanskými očima*. Praha: ISV, 2003.

KOUBA, Miroslav. *Za svitu pūlměsíce. Zájezdni hostince a cestování na Balkáně v době Osmanské říše*. In. Wyżkiewicz-Maksimow, Regina – Dziuba, Jolanta (eds.). *Słowianie w podróży. Tom I – Język i kultura*. Gdańsk: Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, 2016, s. 58–76.

KREŠEVLJAKOVIĆ, Hamdija. *Hanovi i karavanseraji u Bosni i Hercegovini*, Sarajevo, 1957.

MATKOVIĆ, Dr. P. *Rad LXXXIV*.

MATKOVIĆ, Petar. *Putovanja po balkanskom poluotoku XVI veka – 6. Putovanje Antuna Vrančića g. 1553*.

MIVATEY, K. *Starini v Ikhtiman i Novi khan (Sofiŝsko)*. Godishnik na narodniya muzei, 1921.

NOVÁK, Arne a NOVÁK, Jan Václav. *Přehledné dějiny literatury české od nejstarších dob až po naše dny*. 4. přeprac. a rozš. vyd. Olomouc: R. Promberger, 1936.

ÖNEY, Gönül. *Anadolu Selçuk Mimarisinde Avcı Kuşlar, Tek ve Çift Başlı Kartal* [Birds of Prey in Anatolian Seljuk Architecture, Single and Double Headed Eagles], in “Malazgirt Armağani”, Ankara 1972.

ÖNGE, Mustafa. *Caravaserais as Symbol of Power in Seljuk Anatolia*. In. OSMOND, Jonathan, CIMDINA, Ausma (eds.) *Power and culture: identity, ideology, representation*. Plus – Pisa university press, 2007, s. 49–69.

PEKER, Ali Uzay. *The Origins of the Seljukid Double-Headed Eagle as a Cosmological Symbol*, “10th International Congress of Turkish Art”, Geneva 1999.

Rodina № 4, 5, 1902.

SAHM, W. ed. *Beschreibung der Reisen des Reinhild Lubenau, II. Teil*, Königsberg, 1930.

TEPLY, K. *Das Han von Harmanli*. – Südost Forschungen, XXXIII. 1974.

TISCHER, František. *Heřman hr. Černín z Chudenic: obraz ze života a činnosti jeho. Vzdělávací knihovna katolická*. V Praze: Cyrillo-Methodějská knihtiskárna a nakladatelství V. Kotrba, 1903.

*Trudove na bŭlgarskoto prirodoizpitatelno druzhestvo*. T. II, Sofiya, 1904.

TSVETKOVA, B. *Frenski pŭtepsi za Balkanite KHV–KHVIII vek*, Sofiya, 1975.

## Elektronické zdroje

POLO, Marco. *Milion* [online]. Dostupné z WWW:

<https://www.rodon.cz/admin/files/ModuleKniha/374-Milion.pdf> [citováno 20. 10. 2023]

Itinera Constantinopolitanum et Amasianum [online]. Dostupné z WWW: [https://books-google-com.translate.goog/books?id=e0lTAAAcAAJ&printsec=frontcover&\\_x\\_tr\\_sl=en&\\_x\\_tr\\_tl=cs&\\_x\\_tr\\_hl=cs&\\_x\\_tr\\_pto=sc#v=onepage&q&f=false](https://books-google-com.translate.goog/books?id=e0lTAAAcAAJ&printsec=frontcover&_x_tr_sl=en&_x_tr_tl=cs&_x_tr_hl=cs&_x_tr_pto=sc#v=onepage&q&f=false) [citováno 20. 10. 2023]

VRATISLAV Z MITROVIC, Václav. *Příhody Václava Vratislava z Mitrovic* [online]. V MKP 1. vyd. Praha: Městská knihovna v Praze, 2014 [cit. 2023-07-14]. Dostupné z: [http://web2.mlp.cz/koweb/00/04/08/48/79/prihody\\_vaclava\\_vratislava\\_z\\_mitrovic.pdf](http://web2.mlp.cz/koweb/00/04/08/48/79/prihody_vaclava_vratislava_z_mitrovic.pdf).

Wikipedie: Otevřená encyklopedie: Orientalismus [online]. c2023 [citováno 20. 10. 2023]. Dostupný z WWW:

<<https://cs.wikipedia.org/w/index.php?title=Orientalismus&oldid=22442429>>

Wikipedia contributors. (2022, December 5). Zawiya (institution). In *Wikipedia, The Free Encyclopedia*. Retrieved 10:17, June 04, 2023,

from [https://en.wikipedia.org/w/index.php?title=Zawiya\\_\(institution\)&oldid=1125796959](https://en.wikipedia.org/w/index.php?title=Zawiya_(institution)&oldid=1125796959)

Wikipedie: Otevřená encyklopedie: Imaret [online]. c2022 [citováno 04. 06. 2023]. Dostupný z WWW: <<https://cs.wikipedia.org/w/index.php?title=Imaret&oldid=22210997>>

Wikipedija - suradnici. Mutevelija [Internet]. *Wikipedija, Slobodna enciklopedija*; 2023 tra 21, 10:33 UTC [citirano 2023 lip 04]. Dostupno od:

[//hr.wikipedia.org/w/index.php?title=Mutevelija&oldid=6626778](https://hr.wikipedia.org/w/index.php?title=Mutevelija&oldid=6626778).

Wikipedie: Otevřená encyklopedie: Imám [online]. c2022 [citováno 04. 06. 2023]. Dostupný z WWW: <<https://cs.wikipedia.org/w/index.php?title=Im%C3%A1m&oldid=21899930>>

Wikipedie: Otevřená encyklopedie: Muezzin [online]. c2023 [citováno 04. 06. 2023]. Dostupný z WWW: <<https://cs.wikipedia.org/w/index.php?title=Muezzin&oldid=22732039>>

Wikipedie: Otevřená encyklopedie: Konzola (architektura) [online]. c2023 [citováno 04. 06. 2023]. Dostupný z WWW:

<[https://cs.wikipedia.org/w/index.php?title=Konzola\\_\(architektura\)&oldid=22706954](https://cs.wikipedia.org/w/index.php?title=Konzola_(architektura)&oldid=22706954)>

Wikipedia contributors. Iwan [Internet]. *Wikipedia, The Free Encyclopedia*; 2023 Mar 30, 21:54 UTC [cited 2023 Jun 04]. Available from: <https://en.wikipedia.org/w/index.php?title=Iwan&oldid=1147427572>.

Wikipedia contributors. Springer (architecture) [Internet]. *Wikipedia, The Free Encyclopedia*; 2021 Jan 21, 19:01 UTC [cited 2023 Jun 04]. Available from: [https://en.wikipedia.org/w/index.php?title=Springer\\_\(architecture\)&oldid=1001862787](https://en.wikipedia.org/w/index.php?title=Springer_(architecture)&oldid=1001862787).

*Wikipedie: Otevřená encyklopedie: Via Egnatia* [online]. c2021 [citováno 04. 06. 2023]. Dostupný z WWW: <[https://cs.wikipedia.org/w/index.php?title=Via\\_Egnatia&oldid=20372465](https://cs.wikipedia.org/w/index.php?title=Via_Egnatia&oldid=20372465)>

*Wikipedie: Otevřená encyklopedie: Varoš* [online]. c2022 [citováno 04. 06. 2023]. Dostupný z WWW: <<https://cs.wikipedia.org/w/index.php?title=Varo%C5%A1&oldid=21236953>>

Mukarnas [online]. *Wikipedie: bezplatná encyklopedie*, 27.07.2022 17:41Z [přístup: 04.06.2023 13:20Z]. Dostupné na internetu: [//en.wikipedia.org/w/index.php?title=Mukarnas&oldid=67689856](https://en.wikipedia.org/w/index.php?title=Mukarnas&oldid=67689856)

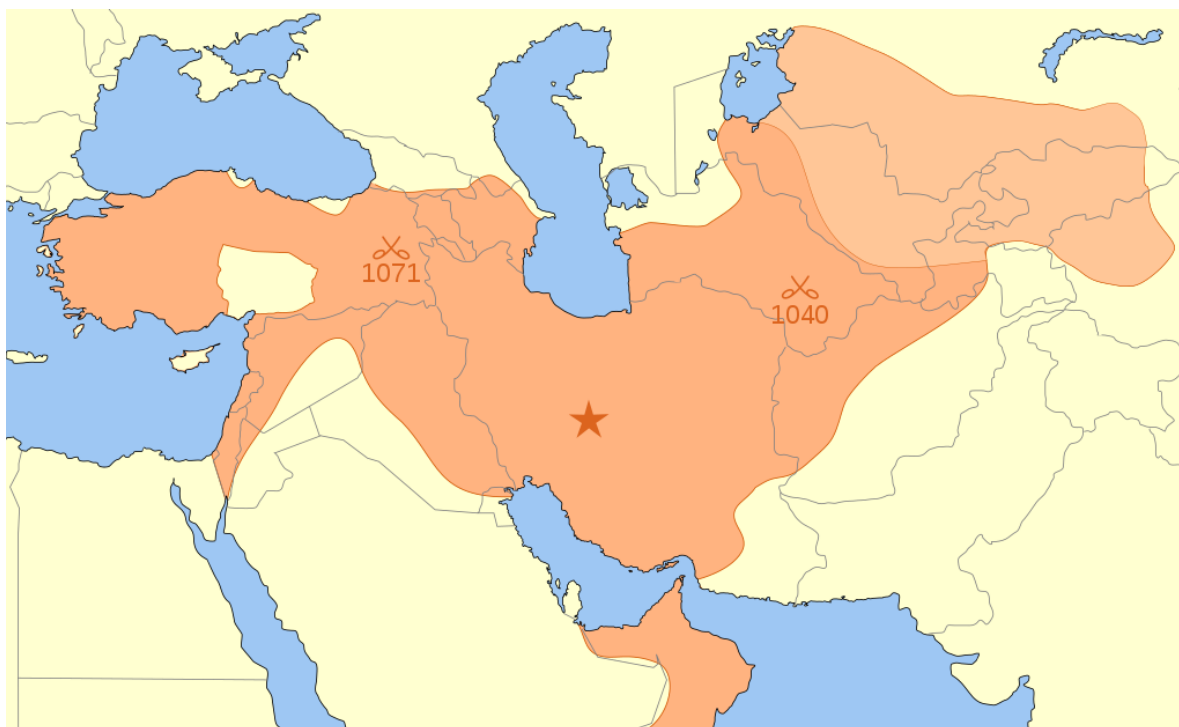
Prispěvatelé Wikipedie. Kamûs-ı Türkî [Internet]. *Wikipedie, The Free Encyclopedia*; 31. března 2023, 00.14 UTC [citováno 04. června 2023]. Převzato z: [https://en.wikipedia.org/w/index.php?title=Kam%C3%BBs-%C4%B1\\_T%C3%BCrk%C3%AE&oldid=29511453](https://en.wikipedia.org/w/index.php?title=Kam%C3%BBs-%C4%B1_T%C3%BCrk%C3%AE&oldid=29511453)



## Seznam ilustrací

Ilustrace 1: Seldžucká Anatolie v jejím největším rozsahu .....	74
Ilustrace 2: Osmanská říše v jejím největším rozmachu v 17. století.....	75
Ilustrace 3: Nádvoří jednoho z bohatších karavanserájů .....	76
Ilustrace 4: Vnější pohled na han.....	77
Ilustrace 5: Vnitřní prostor chudšího hanu, kde lidé a zvířata nocují na jednom místě.....	78

## Ilustrace



*Ilustrace 1: Seldžucká Anatólie v jejím největším rozsahu<sup>214</sup>*

<sup>214</sup>[https://cs.wikipedia.org/wiki/Seld%C5%BEuck%C3%A1\\_%C5%99%C3%AD%C5%A1e#/media/Soubor:Seljuk\\_Empire\\_locator\\_map.svg](https://cs.wikipedia.org/wiki/Seld%C5%BEuck%C3%A1_%C5%99%C3%AD%C5%A1e#/media/Soubor:Seljuk_Empire_locator_map.svg) [07.06.2023]



*Ilustrace 2: Osmanská říše v jejím největším rozmachu v 17. století<sup>215</sup>*

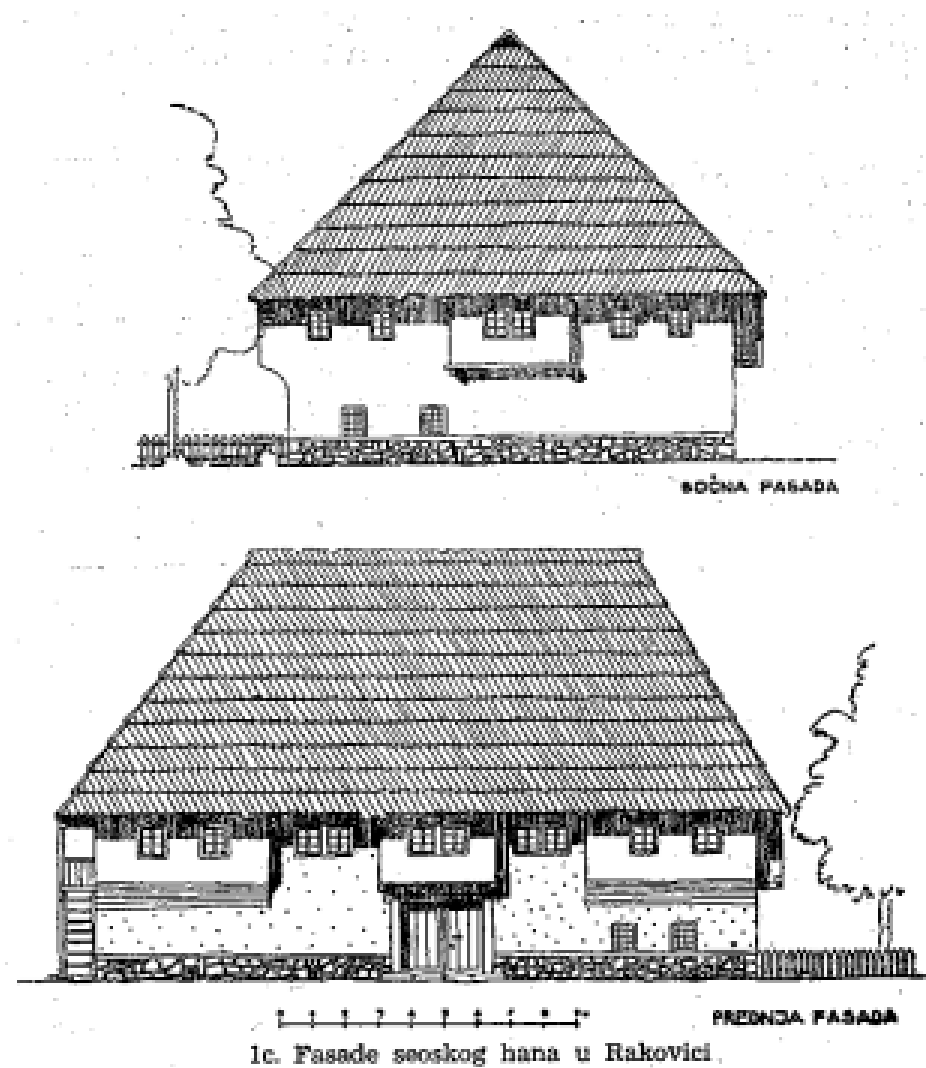
<sup>215</sup> <https://www.peak.cz/osmanska-rise-jako-vzor-nove-turecko-erdoganem/2996/> [07.06.2023]



*Ilustrace 3: Nádvoří jednoho z bohatších karavanseráji<sup>216</sup>*

---

<sup>216</sup>[https://www.google.com/search?q=karavanser%C3%A1j&tbm=isch&sa=X&ved=2ahUKEwjtpsfx5ML\\_AhWchv0HHVoAD1sQ0pQJegQICRAB&biw=1366&bih=657&dpr=1#imgrc=y076LBXPUtx2sM&imgdii=wtD2HaeNdK3m7M](https://www.google.com/search?q=karavanser%C3%A1j&tbm=isch&sa=X&ved=2ahUKEwjtpsfx5ML_AhWchv0HHVoAD1sQ0pQJegQICRAB&biw=1366&bih=657&dpr=1#imgrc=y076LBXPUtx2sM&imgdii=wtD2HaeNdK3m7M) [07.06.2023]



*Ilustrace 4: Vnější pohled na han<sup>217</sup>*

<sup>217</sup> KREŠEVLJAKOVIĆ, Hamdija. *Hanovi i karavanseraji*, s. 19.



*Ilustrace 5: Vnitřní prostor chudšího hanu, kde lidé a zvířata nocují na jednom místě<sup>218</sup>*

<sup>218</sup>[https://www.google.com/search?q=karavanser%C3%A1j&tbm=isch&sa=X&ved=2ahUKEwjtpsfx5ML\\_AhWchv0HHVoAD1sQ0pQJegQICRAB&biw=1366&bih=657&dpr=1#imgrc=qrLXwPy7p\\_0nNM&imgdii=sghUKd25NkIM2M](https://www.google.com/search?q=karavanser%C3%A1j&tbm=isch&sa=X&ved=2ahUKEwjtpsfx5ML_AhWchv0HHVoAD1sQ0pQJegQICRAB&biw=1366&bih=657&dpr=1#imgrc=qrLXwPy7p_0nNM&imgdii=sghUKd25NkIM2M) [07.06.2023]

## Zdroje ilustrací:

[https://www.google.com/search?q=karavanser%C3%A1j&tbm=isch&sa=X&ved=2ahUKEwjtpsfX5ML\\_AhWchv0HHVoAD1sQ0pQJegQICRAB&biw=1366&bih=657&dpr=1#imgrc=qrLXwPy7p\\_0nNM&imgdii=sghUKd25NkIM2M](https://www.google.com/search?q=karavanser%C3%A1j&tbm=isch&sa=X&ved=2ahUKEwjtpsfX5ML_AhWchv0HHVoAD1sQ0pQJegQICRAB&biw=1366&bih=657&dpr=1#imgrc=qrLXwPy7p_0nNM&imgdii=sghUKd25NkIM2M) [07.06.2023]

<https://www.peak.cz/osmanska-rise-jako-vzor-nove-turecko-erdoganem/2996/> [07.06.2023]

[https://www.google.com/search?q=karavanser%C3%A1j&tbm=isch&sa=X&ved=2ahUKEwjtpsfX5ML\\_AhWchv0HHVoAD1sQ0pQJegQICRAB&biw=1366&bih=657&dpr=1#imgrc=y076LBXPtX2sM&imgdii=wtD2HaeNdK3m7M](https://www.google.com/search?q=karavanser%C3%A1j&tbm=isch&sa=X&ved=2ahUKEwjtpsfX5ML_AhWchv0HHVoAD1sQ0pQJegQICRAB&biw=1366&bih=657&dpr=1#imgrc=y076LBXPtX2sM&imgdii=wtD2HaeNdK3m7M) [07.06.2023]

[https://cs.wikipedia.org/wiki/Seld%C5%BEuck%C3%A1\\_%C5%99%C3%AD%C5%A1e#/media/Soubor:Seljuk\\_Empire\\_locator\\_map.svg](https://cs.wikipedia.org/wiki/Seld%C5%BEuck%C3%A1_%C5%99%C3%AD%C5%A1e#/media/Soubor:Seljuk_Empire_locator_map.svg) [07.06.2023]

KREŠEVLJAKOVIĆ, Hamdija. *Hanovi i karavanseraji u Bosni i Hercegovini*, Sarajevo, 1957, s. 19.