

Zpráva o Hedvábné stezce



Legendární Hedvábná stezka byla důležitou obchodní trasou, která procházela napříč celou Asií ze Středomoří až do srdce Číny. Bývala zřejmě vůbec nejdelší trasou, jakou se lidé v minulosti ubírali – měřila zhruba 9000 km a její překonání trvalo karavanám několik let. Vedle svého ekonomického přínosu se stala také nebývale významným kulturním a informačním mostem mezi západem a východem.



V českém jazyce zažitý termín Hedvábná stezka zavánějící romantikou dálek je ve své podstatě dosti nepřesný. Karavany, které se po její trase pohybovaly, totiž obvykle čítaly stovky zvířat i lidí a kráčely po solidně vyšlápnutých koridorech. Správně bychom ji tedy měli označovat Hedvábná cesta, jak se ostatně nazývá v jiných jazycích (angl. Silk Road, něm. die Seidenstrasse, šp. La Ruta de la Seda). Málokdo ví, že své jméno odvozené od hlavního obchodního artiklu dostala teprve až po svém znovuobjevení. Označení „die Seidenstrasse“ poprvé publikoval v roce 1877 význačný německý geograf a cestovatel baron Ferdinand von Richthofen. O její prvotní průzkum se pak zasloužilo několik odvážných badatelů a dobrodruhů jako například Sven Hedin či Aurel Stein.

[vznik hedvábné stezky

Je všeobecně známo, že hedvábí pochází ze starověké Číny. Pravděpodobně už ve 3. tisíciletí př. Kr. vynalezli staří Číňané technologii zpracování vláken produkovaných housenkami bource morušového. Díky vynikajícím vlastnostem hedvábí se jeho výroba stala důležitou součástí čínského hospodářství. Za hranice Říše středu se hedvábné látky dostávaly jen velmi zvolna, protože Číňané, považující své impérium za střed světa, pohlíželi na své sousedy svrchu a kontakty s nimi omezovali v podstatě jen na obranu před jejich nájezdy. Až teprve ve 2. století př. Kr. navázala Čína diplomatické a obchodní styky se Střední Asií. Vítala především koně a nefrit, naopak cizí obchodníci prahli po hedvábí. Pozoruhodné hedvábné látky se tak pomalu šířily dál a dál na západ. Přes Kušánskou říši ve Střední Asii a Parthskou říši na Blízkém východě se těsně před přelomem letopočtu dostaly až do Římské říše. Uvádí se, že Římané poprvé spatřili hedvábí v bitvě s Parthy, svými zapřísáhlými nepřáteli, kteří z něj vyráběli válečné prapory. Vinou ohromení tímto nadpozemským materiálem prý tuto bitvu prohráli. Hedvábí postupně okouzlo celý tehdejší svět. Jeho původ zůstával koncovým zákazníkům povětšinou záhadou. Například Římané věřili, že sérikon (s'-er = čínský hedvábí) roste v Sérice (římské označení Číny) na stromech. Kdokoliv

spatřil hedvábné oblečení, chtěl ho mít za každou cenu; musel však být připraven vyvažovat ho doslova zlatem. Tak se rozběhl prosperující obchod mezi Čínou a Středomořím. Různé starší obchodní cesty spojující tehdejší civilizační centra se propojily a vznikla Hedvábná stezka!

svět hedvábím okouzlený]

Ve 2. století po Kr. si čtyři zmíněné velké říše podél Hedvábné stezky navzájem vytvořily diplomatická zastoupení a podílely se na zabezpečení celé trasy proti loupeživým kmenům a banditům. Římská říše představovala největšího odběratele zboží z Východu. Hedvábí se zde brzy stalo symbolem luxusu a utrácení za módní průsvitné róby (tzv. „plátěnou mlhu“) z čínského hedvábí vyčerpávalo římskou ekonomiku. Na druhé straně Číně to přinášelo obrovské zisky. První ránu kvetoucímu obchodu zasadilo až vyzrazení technologie výroby hedvábí. Například od 4. století po Kr. už se vyrábělo ve Fergánské kotlině, Persii a Indii, byť nedosahovalo jedinečné čínské kvality. V 6. století se začalo produkovat i na řeckých ostrovech, kam dva mniši propašovali (údajně v dutých holích) pro byzantského císaře Justiniána I. vajíčka bource morušového a semena moruše (listy moruše se housenky bource živí). Mimochodem, zažité tvrzení, že bource



- [A] Někteří Kyrgyzové se dodnes od jara do podzimu věnují pastevectví (jezero Song Kōl, Kyrgyzstán).
- [B] Přibližně tři roky trvalo, než zboží ze Středomoří dosáhlo Číny (buddhistický chrám, střední Čína).
- [C] Dunová poušť zvaná Zpívající písky v tunchuangské oáze (západní Čína).
- [D] Velmi obtížný úsek Hedvábné stezky představoval přechod středoasijských velehor (Pamír, západní Čína).



do Evropy propašoval Marco Polo (ve 15. století), je nesmysl. Od 5. století začaly z oblasti jižní Sibíře expandovat Turkité, kteří společně se Sogdy (národ íránského původu) převzali moc nad Střední Asíí po zaniklé Kušánské říši. Do obchodu po Hedvábné stezce se zapojili jako překupníci a vůdci karavan. Poplatky a mýta jimi vybírané stále zvyšovaly cenu transportovaného zboží, což podněcovalo snahy západních kupců využít pro obchod s Východem mořské cesty. V 7. století se na scéně objevili Arabové, kteří posílení islámskou vírou dobyli celý Blízký východ, Střední Asii a s pomocí turkických kmenů porazili i druhou asijskou velmoc – Čínu. Přitom uchvátili řadu čínských vynálezů a technologií (např. výrobu papíru). Uvádí se, že v 7. a 8. století dosáhla Hedvábná stezka jednoho ze svých vrcholů.

Po rozpadu arabské říše převzali moc nad střední a západní částí Hedvábné stezky perské dynastie a turkické národy (Seldžučtí Turci, Ujguři, Kyrgyzové). Seldžučtí Turci dospěli v 11. století až do Malé Asie, kde výrazně oslabili Byzantskou říši a vyvolali velké obavy celé Evropy (křížácké války). Ve Střední Asii se mezitím významně pozvedla věda a kultura, vzkvétala zde legendární města jako Buchara, Urgenč nebo Merv, z nichž se staly nejen obchodní, ale i kulturní a náboženské metropole celé Asie. Při ničivém tažení Mongolů ve 13. století zemřely milióny lidí a byla zbořena většina šumných měst, obchodu však sjednocení Asie pod jedinou vládou nakonec prospělo. Padly totiž hranice a cla, Mongolové vojensky zabezpečili cesty a věnovali se správě dobytých zemí.

cesty hedvábné stezky]

I když o Hedvábné stezce hovoříme v jednotném čísle, jednalo se vlastně o celý systém cest propustujících od západu k východu napříč Asií. V této síti můžeme vysledovat jakousi hlavní trasu, kudy procházel největší objem zboží. V průběhu existence Hedvábné stezky se samozřejmě tento hlavní tah více či méně měnil podle politické stability zemí, zuřících válek, prosperity zúčastněných měst nebo změn klimatu. Z přístavů východního Středomoří (Antiochia, Alexandria) se nejprve sbíhaly obchodní cesty do Palmyry (v dnešní Sýrii), která dlouho sloužila jako dopravní uzel a představovala vlastně jakýsi „začátek“ Hedvábné stezky. Odtud se karavany vydávaly přes Bagdád do perského města Rej (dnešní předměstí Teheránu), kde se připojovala cesta z černomořského přístavu Trabzon procházející Tabrízem. Hedvábná stezka pak směřovala pouštní oblastí Chorásánu do slavného Mervu ležícího na okraji pouště Karakum. V Mervu se hlavní trasa dělila na dvě větve. Severní, frekventovanější, vedla po východním okraji pouště Kyzylkum přes Bucharu (tzv. „srdce Hedvábné stezky“) a Samarkand do Chodžandu nacházejícího se už na úpatí Pamíru. Pak vstupovala do široké, úrodné Fergánské kotliny, procházela skrz ni do Oše a Uzgeny, probíla se vysokohorskými průsmyky přes Pamír a sestoupila do proslulého města Kašgar. Naopak jižní větev směřovala do Baktry (poblíž dnešního Balchu v Afgh.),



kde se připojovala cesta vedoucí přes pohoří Hindúkuš z Indie. Baktra tudíž představovala další z nejvýznamnějších obchodních uzlů, kde se střetávalo zboží z celého tehdejšího světa. Poté jižní větev rovněž přecházela Pamír a scházela do oázy Jarkand, jižně od Kašgaru.

Kašgar je prastaré město zásadního významu ležící na západním okraji nehostinné Tarimské pánve. Kromě obou větví Hedvábné stezky sem přicházela také obchodní cesta od jihu z Pandžábu a od severu ze stepí dnešního Kazachstánu. Komu se podařilo šťastně překročit pletenec středoasijských velehor, mohl v Kašgaru dobře vydělat nebo nabrat síl na cestu přes obrovskou a zrádnou poušť Taklamakan. V prvních stoletích existence Hedvábné stezky obcházely karavany tuto poušť většinou po jejím jižním okraji přes oázy Jarkand, Chotan, Čerčen a Loulan podél pohoří Kchun-lun. Když tato oblast vyschla (4. st. po Kr.), začala se poušť obcházet spíše po severním okraji lemovaném oázami Aksu, Kuča, Korla, Turfan a Chami podél pohoří Ťan-šan. Později se hlavní trasa Hedvábné stezky přesunula dokonce ještě severněji: tzv. „nová severní trasa“ odbočovala už v Samarkandu, obcházela údolím řeky Ili ze severu celý Ťan-šan a napojovala se na starou severní trasu v Turfanu.

Cesta kolem smrtící pouště Taklamakan prý trval karavanám téměř rok. Obě cesty se pak scházely v Tun-chuangu, dlouho nejzápadnější výspě čínské říše. Za ním Hedvábná stezka vstupovala do Kansuského koridoru (tzv. „ústa Číny“) ohraničeného pohořím Čchi-lien a pouští Gobi. Zde začínala Velká čínská zeď a s ní i pevná moc Říše středu. Přes Ťia-jü-kuan, Čang-jie a Lan-čou tak zboží z Palmyry nakonec doputovalo do císařského města Čchang-an (poblíž dnešního Si-an), kde Hedvábná stezka končila a odkud se opět rozbíhal pavouk cest do čínských provincií. Udává se, že celá trasa Hedvábné stezky měřila z Palmyry do Čchang-anu kolem 9000 km a trvalo několik let, než sem zboží dorazilo. Postup karavan přitom komplikovaly hranice, cla, byrokracie či podvodníci. Navíc vinou extrémních přírodních podmínek, válek a loupežníků zde mnoho karavan našlo smrt. Zejména pouště východní Persie, pohoří Pamír a poušť Taklamakan představovaly nejnebezpečnější úseky cesty.



[A] Ujguři od 9. století obývají oázy kolem nehostinné pouště Taklamakan v Tarimské pánvi (Chotan, západní Čína).

[B] Prodavačky chleba (samarkandský bazar, Uzbekistán).

[C] Malý synek prodavače melounů (ošský bazar, Kyrgyzstán).

[D] Nedělní trh ve starobylém Kašgaru, křižovatce Hedvábné stezky s dalšími obchodními stezkami (západní Čína).



Průvodce pro obchodníky

Když se vysloví „Hedvábná stezka“, každému se jistě vybaví velbloudí karavana. K transportu zboží přes pouštní oblasti se skutečně používali zejména velbloudi. Na západ od středoasijských velehor to byl velbloud jednohrbý, zatímco na východě velbloud dvouhrbý. Vlastní velehory však obchodníci překonávali spíše s pomocí oslů a koní.

Vládcové zemí často budovali na obchodních trasách k posílení své ekonomiky řetězce tzv. karavanserájů, které poskytovaly karavanám pohostinství, zábavu i vojenskou ochranu a stávaly ve vzdálenosti jednodenního pochodu od sebe (20–55 km). Zvláště v odlehlejších oblastech hemžících se loupežníky si obchodníci za nocleh v karavanseráji rádi zaplatili. Ve městech navíc tyto karavanní „hostince“ sloužily zároveň jako „komerční centra“, kde se uzavíraly obchody. Celou trasu Hedvábné stezky zdolával jen malý zlomek obchodníků. Většina kupců pendlovala pouze mezi sousedními obchodními středisky a zboží se tak mezi Středomořím a Čínou posouvalo štafetovým způsobem. Jeho pohyb se řídil aktuální nabídkou a poptávkou (ekonomická pravidla platila před dvěma tisíci let úplně stejně jako dnes). Dochovalo se dokonce několik spisů, které doporučovaly, kde lze jaké zboží výhodně nakoupit nebo prodat, a uváděly také další praktické informace (např. zdroje vody v pouštních oblastech, výskyt loupežníků apod.). Mezi takové „průvodce pro obchodníky“ měla zřejmě patřit i první část (popisující cestu do Číny) proslulé knihy Marca Pola. Hlavním obchodním artiklem na Hedvábné stezce bylo hedvábí – ať už v podobě hotových látek nebo nití. Exportovalo se z Číny na západ do celého tehdy známého světa. Po vyzrazení tajemství jeho výroby začal transport hedvábí probíhat i opačným směrem. Nebylo to však „nošení dříví do lesa“, protože například perské hedvábné látky byly v Číně ceněné díky svým unikátním vzorům. Dále se z Číny vyvážel především papír, porcelán, koření, medikamenty, barviva, parfémy či drahokamy. Naopak ze západu putoval do Číny nefrit a jadeit, sklo, stříbro, tepané předměty, slonovina, koberce, lněné a vlněné látky, koření, datle, víno, koně a otroci. Zejména sklo bylo Číňany považované za zázrak (podobně jako na západě hedvábí). Dalším žádaným „platidlem“ byli v Asii evropští otroci, především Slovanky z pobřeží Jadranu a z Ruska. V řadě



jazyků je dokonce slovo otrok odvozeno právě od výrazu Slovan (např. angl. slave, šp. esclavo). Je mimořádně důležité uvědomit si, že spolu se zmíněnými komoditami se po Hedvábné stezce šířila i všechna náboženství, vzdělanost, filozofické myšlenky, nové objevy a technologie. Tato cesta se tak stala jakýmsi kulturním mostem spojujícím odlišné kultury, které o sobě dříve měly jen matné ponětí. Hedvábná stezka proto zásadním způsobem přispěla k vývoji celé civilizace.

Hedvábná stezka dnes

Putování po stopách dávných karavan není úplně snadné ani dnes, 500 let po jejím zániku. Cestu znesnadňují zejména politické zmatky, totalitní režimy, vyřizování víz a často extrémní klima. Ovšem bohatá historie Hedvábné stezky, starobylé památky, pozoruhodné krajiny a mimořádná kulturní rozmanitost za takové útrapy rozhodně stojí. A právě proto v nás uzrál fascinující nápad projet celou Hedvábnou stezku po její hlavní historické trase s cílem prozkoumat její dnešní stav, přinést cestovatelské informace z méně navštěvované Střední Asie a pochopit strasti, které mohly dávné poutníky provázet. Hned první nástrahou byla válka v Iráku. Nezačínali jsme proto v syrské Palmyře, ale napojili jsme se na hlavní trasu Hedvábné stezky zmíněnou větví přicházející z Malé Asie (inu, trasy byly vždy ovlivňovány válkami). Cestovali jsme přes celé Turecko, horký Írán, rozporuplný pouštní Turkmenistán, historií dýchající Uzbekistán, okouzlující Kyrgyzstán a zaprášený Sin-tiang (provincie v západní Číně) až do srdce Číny, kopírujice co nejdříve původní trasu Hedvábné stezky. Po pětiměsíčním putování jsme nakonec úspěšně dosáhli čínského velkoměsta Si-an, kde cesta hedvábí kdysi začínala. Některá klíčová města i po více než 2000 letech stále prosperují (např. Trabzon, Buchara, Kašgar), jiná naopak úplně zmizela pod vrstvami písku nebo leží v ruinách (např. Merv, Urgenč, Kao-čchang). Bohužel mongolské tažení bylo pro památky opravdu zničující, takže zachovalé stavby starší 13. století jsou dnes vzácné. Díky suchému klimatu se ale všechny pozůstatky dobře zakonzervovaly a nyní vydávají cenná historická svědectví. Stanout na těch slavných místech je zvláštní pocit, z něhož by snad mohlo člověka i zamrazit, kdyby se okolní teploty nepohybovaly obvykle kolem 40 °C.

Co se týče současných národů podél Hedvábné stezky, tak Turci, Íránci a Číňané mají obchod stále v krvi a člověk musí být při „obchodování“ s nimi zkrátka ve střehu. Turkmeni, Uzbekové a Kyrgyzové stále překonávají ekonomické problémy přinesené jejich náhlým uvolněním z náruče Sovětského svazu, ovšem hrdě se opět hlásí ke své slavné minulosti. Od Turecka po Ujgursko vyznávají lidé islám, snad proto ctí novodobé poutníky jako vzácné hosty s neobyčejnou pohostinností. Obávané bandity už místní autoritativní režimy dobře vyhladily. Kdysi mocní Ujguři dnes ve svých oázách v Tarimské pánvi trpí tvrdou nadvládou Číňanů a duch Hedvábné stezky se z jejich násilně modernizovaných měst začíná rychle vytrácet. Ve vlastní Číně, kráčeji mílovými kroky k „lepšímu zítřkům“ a komunismu s čínskou tváří, už dokonce nenávratně a definitivně zmizela.

I když na mnoha místech zůstává stará trasa Hedvábné stezky přerušena, na mnoha úsecích se s využitím „benzinových velbloudů“ stále čile obchoduje. Moderní dopravní tahy často kopírují původní obchodní cesty, protože spojují stále stejná důležitá města. I Pamír se překonává ve stejných průsmycích: ku příkladu Irkeštam představuje jeden ze dvou hranicních přechodů mezi Kyrgyzstánem a Čínou a nedávno se přes něj začala stavět nová kvalitní silnice, která brzy efektivně spojí Fergánskou kotlinu s čínským Kašgarem. Existuje dokonce mezinárodní projekt plánující propojení silničních a železničních sítí všech zemí od Turecka po Čínu a vytvoření jakési „nové Hedvábné stezky“. Dnešní putování napříč asijským kontinentem po historické trase Hedvábné stezky skýtá neobyčejné možnosti poznání. Pozornému cestovateli umožňuje nahlédnout do jedné z nejslavnějších etap historie naší civilizace, čímž představuje i jakousi cestu zpět časem. Původní podoba Hedvábné stezky se sice změnila, ovšem stále zůstává tradiční spojnici mezi západem a východem, mezi naší současností a minulostí. V takové podobě tedy existuje dodnes.

Článek je upravenou kapitolou připravované knihy Lukáše Synka „Hedvábnou stezkou po stopách dávných karavan“. Kniha vychází z půlroční expedice po historické trase této legendární obchodní cesty a vyjde letos na podzim.