

UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE  
KATOLICKÁ TEOLOGICKÁ FAKULTA  
Ústav dějin křesťanského umění

Igor Lukianov

# **Vozová hradba a její role v husitských válkách**

Bakalářská práce

Vedoucí práce: PhDr. Eva Doležalová, Ph.D

Praha 2021

## **Prohlášení**

1. Prohlašuji, že jsem předkládanou práci zpracoval samostatně a použil jen uvedené prameny a literaturu.
2. Prohlašuji, že práce nebyla využita k získání jiného titulu.
3. Souhlasím s tím, aby práce byla zpřístupněna pro studijní a výzkumné účely.

V Praze dne 9. 5. 2021

Igor Lukianov

## **Bibliografická citace**

Vozová hradba a její role v husitských válkách [rukopis]: bakalářská práce / Igor Lukianov; vedoucí práce: Eva Doležalová. -- Praha, 2021. -- 87 s.

## **Anotace**

Ještě v době vrcholného středověku platilo, že hlavní a zpravidla rozhodující silou na bojištích byli rytíři na koních. Husté řady těžkých ozbrojených jezdců snadno pronikaly do řad pěchoty a mohly bleskově zničit organizaci armády protivníka v bitvě. Jedním z inovativních prvků obrany proti rytířské jízdě se stala v době vrcholného a pozdního středověku vozová hradba, která svého vrcholu došla za husitských válek. Tato technologie ve své podstatě vycházela z užití selských vozů, které ale byly postupem času dále upravovány a zlepšovány tak, aby více odpovídaly potřebám obrany i boje. Vozy měly různý charakter i přesné užití v bitvě. Ve své práci chci rozebrat otázku, jak tato vojenko-technická inovace napomohla boji, kterého se alespoň na počátku husitských válek účastnili neprofesionální bojovníci, často prostý lid, a do jaké míry se právě díky ní dařilo odrazet nápor protihusitských a lépe vyzbrojených vojsk. Byla v tomto ohledu vozová hradba skutečně tak významná, jak některá literatura naznačuje? Zároveň je cílem práce sledovat další recepci této technologie a její význam ve vojenství mladší doby.

## **Klíčová slova**

Vozová hradba Husité Husitské války Armáda Rytíři Pěchota Obrana

## **Abstract**

Even at the time of the high middle ages was the main and usually the decisive force on the battlefield, the knights were on horseback. Dense rows of heavy armed riders easily penetrated the ranks of the infantry and could Lightning destroy the organization of the army of the opponent in battle. One of the innovative elements of the defense against the Knight's ride was the war wagon, which reached its peak during the Hussite Wars, during the peak and late Middle Ages. This technology is in its essence based on the use of village cart, but which were over time further modified and improved so as to better meet the needs of defense and combat. The cars had different character and precise use in battle. In my work I want to break down the question of how this military-technical innovation has helped the fight, which at least at the beginning of the hussite wars participated in unprofessional fighters, often devoid of people, and to what extent it is thanks to her managed to reflect the brunt of the anti-Hussite and better-armed troops. Was the wall really as significant in this regard as some literature suggests? At the same time, the aim of the work is to monitor the further reception of this technology and its importance in the military of a younger age.

## **Key words**

War wagon Hussites Hussite Wars Army Knights Infantry Defense

**Počet znaků** (včetně mezer): 172 312

## **Poděkování**

Rád bych poděkoval vedoucí PhDr. Evě Doležalové, Ph.D., za pomoc s výběrem tématu, trpělivost a ochotu, kterou mi v průběhu zpracování bakalářské práce věn

# Obsah

Úvod.....	7
1. Vznik a vývoj vozové hradby jako bojového prostředku .....	10
1.1. Rané použití vozu / vozové hradby jako bojového prostředku .....	10
1.2. Organizace husitského vojska .....	15
1.3. Vojenské řády.....	22
2. Technické parametry vozové hradby a jejich proměny od historických počátků do doby pozdního středověku .....	30
2.1. Konstrukce vozu.....	30
2.2. Chladné zbraně a zbroj.....	33
2.3. Mechanické střelné zbraně.....	35
2.4. Palné zbraně a dělostřelectvo .....	36
3. Taktické využití vozové hradby v husitských válkách.....	40
3.1. Zrození taktiky .....	40
3.2. Vozová hradba v pochodu.....	45
3.3. Taktika v boji .....	50
3.4. Nevýhody taktiky .....	56
4. Významné bitvy a role vozových hradeb v husitských válkách.....	61
4.1. Křest ohněm – bitvy u Nekmíře a Sudoměře .....	61
4.2. Zenit slávy – bitva u Malešova a Ústí nad Labem .....	63
4.3. Klín klínem – bitva u Lipan .....	66
5. Šíření vozové hradby v Evropě .....	69
6. Zánik užití vozové hradby v boji.....	73
Závěr .....	75
Prameny a literatura .....	77
Obrazová příloha.....	82
Seznam vyobrazení .....	87

# Úvod

Husitské války zanechaly v historii Evropy výraznou stopu. Toto válečné období znamenalo úpadek rytířské jízdy a rostoucí roli pěchoty na bojišti. Ve středověku byli hlavní údernou silou panských armád obrnění rytíři. Pěchota tou dobou naopak tvořila především pomocné oddíly, které měly slabší výcvik a disponovaly horší výzbrojí. Z uvedených aspektů vychází, že pěšáci byli jen málokdy schopni odolat profesionálně vycvičeným a těžko ozbrojeným rytířům. Většina hlavních bitev válčících armád se odehrála v polním terénu, ve kterém pěchota byla v nevýhodě ve srovnání s jízdou. Velmi účinným prostředkem ochrany pěchoty a také boje proti nepřátelské jízdě byla vozová hradba, tzv. „Wagenburg“<sup>1</sup> – mobilní polní opevnění postavené z vozů

Pokusy o rekonstrukci husitské taktiky jeví se tématem mnoho různých odborných prací již od doby národního obrození. Kusé zprávy dobových kronik a vojenských řádu, nedávali přesný obraz použití vozové hradby v husitských bitvách. Starší výzkumy často postrádali logickou úvahu, a byly ovlivněné vlasteneckým nadšením, nebo bujnou fantazií. S pomoci dobových pramenů, a modernější výzkumu, chci zjistit co přivedlo husité k použití bojových vozů, jak skutečně vysoké postavení mělo vozové opevnění, a jaký vliv zanechali na válečné umění Evropy.

Své bádání jsem se rozhodl začít od prvních doložených zpráv o použití obranných formací z vozů ve vojenství. Sledovány budou také proměny taktiky užití vozů v boji v různých časových úsecích od starověku do vrcholného středověku se zvláštním důrazem na organizaci husitských vojsk. Tato část bude zaměřena na rekonstrukci husitské válečné taktiky, zejména na její defenzivní strategii, při níž byla vozová hradba využívána. Právě díky této úspěšně praktikované taktice získalo mobilní (vozové) opevnění popularitu na obou stranách válečného konfliktu a šířilo se odsud i dále. Husitské války a jejich bojového umění bylo za téměř šest století obaleno různými mýty spojenými se vznikem vozové hradby připisované husitům či tradované zprávy o fantastických manévrech s opevněními, které údajně husité předváděli v boji. Právě potvrzení, či vyvrácení takových mýtů se stalo jedním z dalších dílčích cílů této práce. Dalším důležitým aspektem k pochopení role polní taktiky byl technický rozbor vozové hradby a bojového vozu jako jednotky. V obecném povědomí jsou známy jen slavná

---

<sup>1</sup> Wagenburg – z něm. vozová hradba

vítězství husitů a úspěch užití jejich vozových hradeb. Méně jsou známy detaily o konstrukci a vybavení bojového vozu a jeho odlišnostech od obyčejných selských vozů. Vedle toho se předmětem výzkumu této práce stalo také složení a výzbroj osádek vozů jako bojových jednotek, stejně tak i kritický rozbor vozové hradby jako válečného nástroje a hodnocení jejich role v jednom z nejznámějších konfliktů pozdního středověku. Dílčím a posledním tématem výzkumu je pak vliv husitské taktiky na další evropské země a její event. další proměna v bojových akcích.

Téma husitských válek i vojenských strategií bylo už v minulosti předmětem historického výzkumu. Některá z tvrzení starších autorů jsou ale protichůdná, jako je tomu např. v díle *Husitské válečnictví za doby Žižkovy a Prokopovy*<sup>2</sup> od historika Huga Tomana. Z autorů první poloviny dvacátého století se vyznačil Otakar Frankenberger a jeho monografie *Husitské válečnictví*<sup>3</sup> zabývající strukturou a organizací husitských vojsk. Sporným bodem mezi těmito autory se stalo odlišné pojetí a interpretace spojené s použitím vozových opevnění. Obdobný nesoulad je v historiografických pracích týkajících se konkrétního použití vozových opevnění. V tomto ohledu jsou v práci pojednána také díla historiků, jako např. Jana Durdíka a jeho monografie *Husitské vojenství*<sup>4</sup>. V knize je podrobně rozebrány technické a taktické dovednosti husitu, ale vzhledem k době vzniku díla, je potřeba se oprostít se od marxistické ideologie, a některá tvrzení autora vnímat kriticky.

Z modernějších badatelů, velmi mi napomohli práce Františka Šmahela a jeho čtyřdílného díla *Husitská revoluce I–IV*<sup>5</sup>. Dané knihy vysvětluje dobový kontext husitské krize z nejmodernějších výsledků historického bádání. Velkým přínosem pro kritický aparát práce stala monografie Petra Čorneje *Tajemství českých kronik*<sup>6</sup>. Ve své knize historik analyzuje dobové materiály husitského periodu, a napravuje řadu omylů a fikcí, kterých se dopustili starší autory. Pro zasazení studovaného tématu do evropského a světového kontextu byly využity práce zahraničních historiků. Velmi přínosným stalo dílo *Die Geschichte der Kriegskunst*<sup>7</sup> německého badatele Hansa Delbrücka, který se věnoval historii evropského válečnictví a do svého konceptu výkladu zahrnul také husitské války a jejich metody boje.

---

<sup>2</sup> TOMAN 1898

<sup>3</sup> FRANKENBERGER 1938

<sup>4</sup> DURDÍK 1953

<sup>5</sup> ŠMAHEL 1996a; ŠMAHEL 1996b; ŠMAHEL 1996c

<sup>6</sup> ČORNEJ 1987

<sup>7</sup> DELBRÜCK 2006



Jako hlavní pramenné zdroje pro tuto práci sloužily kronikářské relace, jejichž záznamy ale musely být hodnoceny s velkou opatrností. Taková data v narativních textech mohla být tendenční a stranit jedné, či druhé straně, prezentovat úspěch (event. neúspěch) bitvy podle zájmu autora textu. Z autorů dobových pramenů bylo nejhojněji čerpáno z kronik Vavřince z Březové, Bartoška z Drahonice, obsahujících v *Fontes rerum Bohemicarum V.*<sup>8</sup> K dílům o starších českých dějinách patří *Historia Bohemica*<sup>9</sup> napsanou italským humanistou a politikem první poloviny 15. století Eneášem Silviusem Piccolomini, již známý jako Pius II. Velmi často pisatele kronik neznalí vojenského řemesla, a proto je velmi obtížné provádět analýzu husitského válečnictví bez vojenských spisů. Důležitým zdrojem pro výzkum fungování vojska posloužily *Staročeské vojenské řády. Hájek Vlček, Žižka, listy a kronika*<sup>10</sup>. K tématu o válečném umění pozdního středověku, jsem použil ilustrovaný spis Konrada Kyesera *Bellifortis*<sup>11</sup>, zobrazující válečné inženýrství a technické vynálezy doby.

Cílem této práce je hledat odpověď na otázky, jak důležitou roli měla vozová hradba ve válkách mezi husity a Svatou říší římskou, resp. v bitvách křížových tažení proti husitským Čechům a jak taktika tzv. „mobilního opevnění“ stala začátkem konce rytířských armád. Může být určitá a kvalitativně jedinečná etapa v historii vojenského umění spojena s vojenským uměním husitů, nebo by měla být jejich taktika vozové hradby považována za nedílnou součást vojenského umění středověku obecně?

---

<sup>8</sup> FRB V. 1893

<sup>9</sup> PICCOLOMINI 1998

<sup>10</sup> ŠVEJKOVSKÝ 1952

<sup>11</sup> KYESER 1967

# 1. Vznik a vývoj vozové hradby jako bojového prostředku

## 1.1. Rané použití vozu / vozové hradby jako bojového prostředku

Slavné časy použití vozové hradby v historii válečnictví známe především z husitských válek (1419–1434). Husité právě převážně díky bojovým vozům se zbraněmi na nich umístěnými úspěšně odrazili útoky těžce ozbrojeného nepřítele.

Vozy se v bitvách používaly od nepaměti. V širším smyslu se bojovým vozem nazývalo jakékoli mobilní opevnění, uvnitř kterého byli zbraně a lidé. Vozová hradba poskytovala výhodu v boji v období, kdy byla obecně hojně využívána těžká (rytířská) jízda a ruční střelné zbraně ještě nebyly tak dokonalé a neměly tak široké využití. Tak např. v Asii Číňané používali vozy v bitvách ještě v dobách před naším letopočtem, při obléhání a při polních bitvách. Jedno z úskalí jejich využití je popsáno čínským historikem Pan Ku, v traktátu druhého století *Chan-šu*<sup>12</sup>.

V roce 119 př. n. l. v průběhu mnohonásobných válek Číny s kočovníky čínský velitel Wei Qing seřadil své válečné vozy do formy kruhu a díky této provizorní pevnosti odrazil útok nepřátelské kavalérie. Poté, co byl nepřátelský útok odražen, dal velitel rozkaz vojsku přejít do protiútoků, čímž donutil kočovníky k útěku.<sup>13</sup> Nejstarší známý autor, který zmiňuje použití vozové hradby, je Ammianus Marcellinus, důstojník římské armády na konci 4. století, očitý svědek mnoha bojů. Ve svém díle *Soumrak římské říše*<sup>14</sup> popisuje podobné mobilní opevnění Gótů. Vozy, které byly původně určeny k transportu lidí a majetku, patřily ve starověku také k výbavě stěhujících se národů. Byly také používány k obraně keltskými a germánskými kmeny ve válkách s Římem. V některých bitvách měla taktika vozových „táborů“ rozhodující slovo. K takové bitvě došlo např. v roce 378 n. l. poblíž Adrianopole, kde vojsko Gótů porazilo armádu římského císaře Valencia. Podle již zmíněného historika Ammiana Marcellina došlo k útoku Římanů na levý flank, kde narazili na bojové vozy kolem tábora Germánů, a Valenciův útok

---

<sup>12</sup> DUBS 1938 — Homer H. DUBS (trans.): The History of the Former Han Dynasty. 3 vols. Baltimore 1938

<sup>13</sup> LI 2012, 158

<sup>14</sup> MARCELLINUS 1975 — Ammianus MARCELLINUS: Soumrak římské říše. Praha: Odeon 1975

nepoved. Následovala tvrdá bitva, ve které Gótům dorazila posila, s jejíž pomocí konečně nad Římany zvítězili.<sup>15</sup> Ammianus píše: „Když zatlačilo Góty k jejich vozovému táboru, Alatheova a Safrakova nedaleko nacházející se jízda se společně s Alany přiřítla do bitevní vřavy a uvrhla Římany ve zmatek.“<sup>16</sup>

Podle historických pramenů prý později zachránilo používání vozové hradby Huna Attilu, známého jako „flagellum dei“ (bič boží), a jeho armádu před porážkou na Katalaunských polích v tzv. bitvě národů. Po porážce vojsk římského velitele Aetia se Hunové ukryli v ležení obklopeném vozy a Římané se k dalšímu útoku neodvážili. V té chvíli se Visigóti oddělili od Alanů, zaútočili na hunské řady a Attilu by možná zabili, kdyby tento vojevůdce včas prozíravě neustoupil a neuzavřel se i se svými lidmi do odraženého tábora obehnaného vozy.<sup>17</sup>

Delší dobu se předpokládalo, že vozovou hradbu v polních bitvách poprvé v historii začali používat čeští táborité v 15. století<sup>18</sup>, ale zajímavou historickou zmínkou o využití vozové hradby na konci 11. století zanechala byzantská princezna a spisovatelka Anna Komnenovna ve své historické kronice *Alexiada*.<sup>19</sup> Obsah díla se věnuje období za vlády jejího otce, císaře Alexeje Komnena. Anna také popisuje použití vozové hradby v bitvě Byzantinců a Pečeněgů. Z uvedených zdrojů tak vyplývá, že kočovné kmeny už ve starověku používaly k ochraně svých táborů vozy. Ze všech kočovných kmenů pouze Pečeněgové poprvé využívali vozy nejen pro obranu svého tábora, ale také v boji na otevřeném poli. Anna Komnenovna však bohužel nezanechala přesný popis, jak mohly vypadat samotné vozy, jestli měly například překryté štíty vyrobené z desek, jak později budou používat čeští husité, nebo byly vozy úplně otevřené, event. další detaily. Naopak ale známe, jak vypadala bojová taktika Pečeněgů. Vozy byly umístovány v přímce podél přední strany bojiště, je také možné že mohly být podél boků kolmé řady pro ochranu v případě obcházení nepřátelského vojska, nebo byly využívány pro ochranu z boku přírodní překážky, jako jsou řeky, lesy nebo rokle.<sup>20</sup>

Na rozdíl od českých táboritů Pečeněgové nespojovali vozy řetězy k sobě, ale nechávali mezi nimi průchod kolem 1 až 1,5 metru. Tak mohl v případě odvetného útoku mezi vozy projet jeden jezdec. V průběhu bitvy z takové vozové hradby přecházela do

---

<sup>15</sup> DELBRÜCK 2006, 182–185

<sup>16</sup> MARCELLINUS 1975, 13–14

<sup>17</sup> JORDANES 2012, 83

<sup>18</sup> ČORNEJ 2019, 205

<sup>19</sup> KOMNÉNA 1996 — Anna KOMNÉNA: Paměti byzantské princezny. Praha: Odeon 1996

<sup>20</sup> KOMNÉNA 1996, 207

útoke lehká jízda Pečeněgů a zahájila ostřelování nepřítele z luků. V reakci na to byl podniknut útok byzantské kavalérie a pečeněžští jezdci se vraceli zpět do vozové hradby a ukryli se za ní. Tímto manévrem přitáhli byzantské bojovníky k hradbě. Pečeněžští vojáci tvořící posádku vozu byli vycvičení v technice boje s kopími a sekerami na dlouhém dřevci a byli připraveni a schopni odrazit byzantskou jízdu vylákanou lučištníky přímo u vozu. Tak v jedné z bitev v roce 1087 padl nejstarší syn císaře Romana Diogenese Leo. Byzantská princezna popisuje Diogena Lea jako mladého a odvážného muže, který ale neměl velké bojové zkušenosti. Podle pramenů byl vylákan pečeněžskou jízdu k vozům, kde byl zabit.<sup>21</sup> Otázkou zůstává, kde se Pečeněgové tuto techniku naučili. Byzantinci si byli jistí, že v otevřené bitvě kočovní Pečeněgové nevydrží přímý útok těžké jízdy. Jedině ochranná řada vozů jim mohla dát šanci odrazit útok a získat vítězství. Předpokládá se, že nedostatek těžké jízdy u Pečeněgů byl zapříčiněn jejich kočovným způsobem života, kde časté přesuny nutily k odlehčování výzbroje a brnění. Je také možné, že nedostatek vysoce kvalitního kovového brnění byl způsoben pochodovými podmínkami. Ve válce s Byzancí ve vojsku Pečeněgů převažovali pěšáci. Příčina byla v tom, že při tažení na Balkán, vojsko neustále pronásledovaly jiné války a bitvy se sousedy a různé další ztráty způsobené chorobami mezi dobyt看em a hlavně koňmi.<sup>22</sup> Tyto faktory měly za následek obrovskou redukci jízdy, která byla hlavní silou kočovníků. Proto museli Pečeněgové použít takovou bojovou taktiku, která zohledňovala malé zapojení jízdy a zároveň umožňovala úspěšně vést válku dál.

Jeden z nejznámějších byzantských historiků 12. století Nikéas Chóniatés ve svém díle *Historia*<sup>23</sup> podává podrobný popis tradičního polního tábora Pečeněgů a jejich kočovných sousedů Polovců. Popisuje způsob shromáždění všech vozů a jejich uspořádání do kruhu. Podle jeho líčení se na vozy dále rozmístilo značné množství jednotek. Celý obraz představoval použití řady vozů jako hráze.<sup>24</sup> Podle autora zanechávali kočovníci mezi vozy šikmé průchody pro případ, kdy by je Římané či jiní odpůrci zatlačili a oni byli nuceni ustoupit. Vozy za sebou nechávali jako silnou obrannou zeď, která jim poskytovala výhodu při ústupu, event. získávala čas pro odpočinek bojovníků, kteří se odsud znovu vraceli přes provizorní otevřenou bránou do boje.<sup>25</sup> Takto

---

<sup>21</sup> Tamtéž, 207

<sup>22</sup> Tamtéž, 208

<sup>23</sup> KNONIAT 2003 — Nikita KHONIAT: Istoriya so vremeni tsarstvovaniya Ioanna Komnina. Tom 1. Ryazan 2003

<sup>24</sup> KHONIAT 2003, 19–20

<sup>25</sup> Tamtéž, 23

Nikétas popisuje ústup pečeněžské jízdy do vozové hradby. Za dobu co jízda byla v provizorní hradbě, mohlo dojít k přeskupení vojsk a obratnému útoku. Mezi tím vozová posádka pokračovala útokem lučištníků na Byzantince, a když odrazila několik ofenziv, sama se pustila do útoku. Byzantské vojsko zřejmě neočekávalo takový prudký odpor. Po náhlém odvetném útoku jejich vojsko uprchlo z bojiště a bylo dlouho pronásledováno.<sup>26</sup>

Ve středověku na bojišti byla dominantní silou těžká rytířská jízda. Zastavit ji bylo velmi problematické. Rytíři byli obecně považováni za téměř neporazitelnou sílu bitev po dlouhá staletí. Prvním signálem začátku úpadku rytířské jízdy byla jedna z nejznámějších bitev stoleté války známá jako bitva u Kresčaku v roce 1346. Francouzská těžká jízda byla nejsilnější vojenskou elitou tehdejší Evropy. Hlavní taktika jízdy byla organizovaný útok, který drtil a tlačil vše, co jí stálo v cestě. Anglický král Eduard III. ale ukázal na slabou stránku těžké kavalérie. Jeho bitevní řád ukazuje, že pochopil to, co doposud nepřijalo vojsko Filipa VI. – kavalérie nemohla úspěšně vést defenzivní bitvu.<sup>27</sup> V bitvách té doby byli lukostřelci považováni za pomocnou sílu vojsk. Ve středověké Evropě se statut a role lukostřelců na bojišti nemohl rovnat výbavě a síle rytířů. V některých případech, kde značnou roli hrál terén nebo opevnění, byli lukostřelci schopni významnějšího odporu, ale i tak pouze ve spojení s hradní posádkou nebo městskou hotovost, sami o sobě nemohli nic podniknout proti stejnému počtu rytířů.<sup>28</sup>

Z detailního hlediska obrannou taktiku Angličanů u Kresčaku popsal významný německý historik první poloviny dvacátého století Hans Delbrück (1929), který ve svém fundamentálním díle *Geschichte der Kriegskunst*<sup>29</sup> popisuje taktické kroky anglického krále Eduarda III. V otevřeném poli mohla jízda rychlým cvalem smést lukostřelce dříve, než jejich šípy byly schopny zneškodnit někoho z nich. Toho si ovšem byli lukostřelci vědomi, a proto před chystaným útokem jízdy na jejich řady používali své zbraně do určité vzdálenosti, aby při eventuálním přiblížení nepřítele měli dostatek času na ústup.<sup>30</sup> Z toho vyplývá, že lukostřelci nemohli vést střelbu do poslední chvíle na bližších distancích, což vedlo ke snížení koeficientu účinných výstřelů. Angličané pro to našli řešení. Cílem jejich taktiky bylo přinutit linii střelců zadržet nepřítele a udržovat ho pod neustálou palbou co nejdéle.<sup>31</sup>

---

<sup>26</sup> Tamtéž, 24

<sup>27</sup> DENISON 1877, 213

<sup>28</sup> Tamtéž, 216

<sup>29</sup> DELBRÜCK 2006 — Hans DELBRÜCK: Die Geschichte der Kriegskunst. Das Mittelalter / Die Neuzeit. Hamburg: Nikol, 2006

<sup>30</sup> DELBRÜCK 2006, 309

<sup>31</sup> Tamtéž, 310

Edward III. zvolil dobrou obrannou pozici. Pro zesílení obranné schopnosti armády proti početnějšímu nepříteli, jehož osou byla těžká kavalérie, nařídil svým setníkům v bitevní linii sesednout z koní a zařadit se mezi lučištníky. Zbylá jízda byla posunuta dozadu pro případné proražení pěších řad. Delbrück zdůrazňuje ještě to, že případné přesunutí rytířů na koních do předních řad mezi pěšáky mohlo vést k riziku útěku prvních bojovníků před útokem početnějšího nepřítele. V tom případě mohla celá obrana zkrachovat a konec pěšáků byl jistý.<sup>32</sup> Hlavním záměrem zapojení rytířů byla také morální podpora obyčejné masy vojáků, kteří viděli ve svých řadách známé pány. Jako první překážku před jízdou vystavělo vojsko dřevěnou palisádu. Tak se vytvořil jakýsi těžce ozbrojený štít. Všechny koňské povozy byly spojeny do společné vozové hradby. Za hradbou byli chráněni koně sesazených rytířů a další munice, jako například střely. Tak můžeme pochopit, že obranná účinnost vozu již byla tu dobu známa, ale ještě bylo příliš brzo na její využití v přední linii obrany. Na vozovou hradbu se spoléhalo jen jako na rezervní obranu.<sup>33</sup>

Smíšení pěších rytířů s lučištníky se odrazilo i později v taktice husitských válek. V bitvě u Kresčaku byla lukostřelba používána úplně jiným způsobem než v běžné rytířské bitvě. Při boji s nepřítelem mohl lukostřelec střílet do poslední chvíle, a když se nepřátelský rytíř přibližoval na vzdálenost osobního kontaktního boje, v tu chvíli střelec mohl ustoupit několik kroků zpět a do boje vstupoval pěší bojovník. Takový způsob vedení boje se odrazil i v kališnickém vojsku. Hlavní myšlenkou bylo současné využití více druhů vojska, což přinášelo výhody oproti starší středověké taktice nejen ve 14. ale i v 15. století. Pokud ještě vozová hradba nebyla hlavním způsobem obrany v prvních řadách vojsk Angličanů, v bitvě u Kresčaku už ukázala svou nenahraditelnost pro budoucí polní bitvy.

Dalším krokem pro úspěšnou obranu byla volba terénu. Edward III. rozkázal zaujmout jinou pozici než přes silnici, po které by se mělo francouzské vojsko pohybovat. Angličané se rozmístili na protáhlém kopci, který byl rovnoběžně s hlavní cestou po levé straně. Pravé křídlo před útokem překrývaly husté lesy a útes.<sup>34</sup> Takovou pozornost terénu později věnoval i hlavní hejtman husitů Jan Žižka z Trocnova, když odrážel útoky křižáků v bitvě na Vítkově.<sup>35</sup> Francouzi zde tak museli nejprve postupovat k levé straně kopce,

---

<sup>32</sup> Tamtéž, 313

<sup>33</sup> DENISON 1877, 215

<sup>34</sup> DELBRÜCK 2006, 314

<sup>35</sup> ŠMAHEL 1996a, 47

aby jejich meče mohli dosáhnout na cíl. Na rozdíl od Britů francouzským oddílům disciplína chyběla. Když zahlédli nepřítele, nechali se francouzští rytíři vyprovokovat k rozptýleným útokům.<sup>36</sup> Důsledkem bylo to, že každý neorganizovaný útok poskytoval Angličanům zesílení účinku střelných zbraní, protože mohli střílet na blížící se koně a lidi nejen z původně jediného možného přístupu z kopce, ale i z boku blížícím vojskům.<sup>37</sup> Tato taktika pomohla odrážet mnohonásobné útoky těžké francouzské jízdy, a dokonce umožňovala Britům provádět protiútok.

Výsledkem této bitvy bylo vítězství Angličanů. I když hlavní sláva v ní patřila anglickým lukostřelcům, pěchota také dokázala, že může úspěšně bojovat s nejslavnějšími rytíři té doby. Obranná taktika s využitím vozů se stala nedílnou součástí boje pěchoty. Její obranná schopnost a účinek proti těžké jízdě dokázal, že ve válečném umění vzniká nová síla, která změní v krátké době celou středověkou Evropu a její válečné umění. Bitva u Kresčaku znamenala úpadek rytířství a znovuzrození pěchoty.

## 1.2. Organizace husitského vojska

Husitská éra hraje v dějinách středověkého vojenského umění zvláštní roli. Po více než patnáct let husitská armáda skládající se převážně z rolníků a měšťanů získávala vítězství nad rytířskými vojsky. Jejich vítězství se vykládalo jako Boží intervence nebo zásah ďábla, v závislosti na názoru autorů. Během husitských válek byla vytvořena vycvičená, disciplinovaná a dobře vyzbrojená armáda s poměrně pevnou organizací. Husité vyvinuli účinnou obrannou a útočnou taktiku a také položili základ nasazení polního dělostřelectva v západní Evropě. Než se posuneme k výkladu o hlavním předmětu jejich taktiky, rozebereme zajímavou otázku původu husitského vojenského umění. Rozhodnutím kostnického koncilu byli kvůli obvinění z kacířství popraveni čeští univerzitní mistři a stoupenci reformního církevního hnutí Jan Hus (1415) a Jeroným Pražský (1416).<sup>38</sup> Poprava těchto dvou čelních představitelů významně přispěla k eskalaci následujících bouří a otřesů, které postihly celou střední Evropu.<sup>39</sup> Některé z Husových myšlenek získaly podporu široké české veřejnosti. Mnohaleté působení

---

<sup>36</sup> ČORNEJ / BĚLINA 1993, 38

<sup>37</sup> Tamtéž, 38

<sup>38</sup> PICCOLOMINI 1998, 99–107

<sup>39</sup> ŠMAHEL 1996a, 101

reformních ideálů našlo příznivce skoro ve všech vrstvách společností. Mezi stoupenci hnutí byly šlechtici, měšťané i prostý lid. Během krátkého období (1515–1419) přivedla řada následných politických událostí i neustálý tlak proti Husovým stoupcům české království k sociální bouři – husitské revoluci. Již 30. července 1419 v Praze došlo k prvnímu závažnému střetu (tzv. první pražské defenestraci), který je dnes chápán jako počátek husitské revoluce.<sup>40</sup> Zde se objevuje okamžik vzniku prvních ozbrojených skupin, které v budoucnu budou tvořit armádu. Ozbrojené konflikty trvaly do konce března 1420. V tu dobu se začaly formovat první bojové husitské skupiny. Jejich složení bylo převážně z městské chudiny a rolnictva, jejich vůdci byli často stoupenci radikální reformy.<sup>41</sup> První střety v Praze ukázaly špatnou vojenskou připravenost povstalců a jejich nedostatečnou organizaci. Bylo nutné zřídit politické a vojenské struktury nutné k řízení vojsk, jelikož chybělo velení a všechny ozbrojené skupiny byly nekoordinované.<sup>42</sup> Opravdový počátek války mezi husity a katolíky, vypukl 17. března 1420, kdy římský papež Martin V vyhlásil tažení (křížovou výpravu) proti kacířům v Čechách.<sup>43</sup> Do čela tohoto prvního křížového tažení se postavil uherský a římský král a dědic české Koruny Zikmund Lucemburský.<sup>44</sup>

Počátkem dubna 1420 v Praze a v jižních Čechách začínají být zakládány první stálé a organizované ozbrojené houfy určené k boji na obranu husitské idejí a země před vnějším nepřítelem. Se vznikem organizačních struktur, které byly nezbytné k vedení války, přecházíme do skutečného povstání husitských vojsk proti křížáckých sil. První vojenské jednotky, kterým veleli hejtmani, se vyvíjely z ozbrojených skupin již od srpna 1419. Podle Františka Šmahela organizační změny probíhající již od léta 1420 ukazují, že formující se husitské oddíly byly složené z různých společenských vrstev. Z nich později vyrůstají armády pražanů, táboritů a orebitů.<sup>45</sup> V Českých zemi bylo vojenství ovlivněno sociálními a náboženskými otřesy. Prostý lid se vzbouřil a pod vlivem politických i společenských událostí se zapojil do revolučního kvasu a následného boje. V centru jeho zájmu bylo formující se národní cítění i náboženský zápal, který byl poháněn touhou vyhnat útočící interventy z jejich země.<sup>46</sup> Jeden z hlavních pramenů pro čerpání informací o počátcích husitského odboje je kronika Vavřince z Březové, který byl

---

<sup>40</sup> FRB V. 1893, 591

<sup>41</sup> ŠMAHEL 1996b, 15-18.

<sup>42</sup> Z BŘEZOVÉ 1979, 30

<sup>43</sup> DURDÍK 1953, 142

<sup>44</sup> ŠMAHEL 1996b, 36

<sup>45</sup> Tamtéž, 36

<sup>46</sup> ČORNEJ 2002, 58



aktivním účastníkem husitského hnutí a příznivcem umírněného reformního proudu. Kronika podrobně zachycuje události z období 1414–1422. Vavřinec z Březové se ve své kronice příliš nezaměřoval na válečné umění, ale kronika obsahuje i tak cenné informace o zbraních, taktice boje a složení husitských houfů v prvních bitvách.

Po vyhlášení tažení proti husitům během března a dubna 1420 došlo k vytvoření politických a vojenských spojení, bratrstev a městských svazů. Centra husitského hnutí se formovala na několika místech, která se časem stala samostatnými politickými i vojenskými jednotkami.<sup>47</sup> Zejména to bylo město Praha a od něj odvození pražané, dále nově založené město Tábor a od něj odvození táborité či města svazu orebského (Hradec Králové a Žatec). Bratrstva byla od počátku vzniku vojenská s cílem boje na ochranu husitských idejí. Bratrstvo táborů bylo vytvořeno ze skupin radikálních husitů, kteří se pohybovali v oblasti Sezimova Ústí nebo kolem Plzně. Město Plzeň se už na počátku revolučního dění dostalo do jeho čela, jeho pozice se ale záhy proměnila a podpora reformního proudu postupně slábla.<sup>48</sup> Část měšťanů se sice hlásila k příznivcům kalicha, na druhé straně zde bylo ale také poměrně početné křídlo věrné katolické straně a upínající své naděje k novému budoucímu českému králi Zikmundovi.<sup>49</sup> V této době z Plzně odešlo také několik skupin husitských stoupenců, jednak těch vedených Chvalem z Machovic, jednak skupiny pod velením Jana Žižky a Břeňka ze Švihova. Spolu s dalšími bojovníky dobyli Sezimovo Ústí a blízké Hradiště, poblíž něhož založili město s novým a spravedlivým řádem, které nazvali podle Bible Tábor.<sup>50</sup> Ve Vavřincově kronice se dochovala pečlivě vypsána jména prvních čtyř hejtmanů spravujících toto město: Mikuláš z Husi, Jan Žižka z Trocnova, Zbyněk z Buchova a Chval z Machovic.<sup>51</sup> Všichni čtyři patřili k zemanům nebo k nižší šlechtě.<sup>52</sup> Husitské vojsko v nich získalo profesionální vojenské velitele.

Vzniklá organizovaná hierarchie husitských oddílů napodobovala strukturu městské armády. Sociální složení samotné armády vycházelo z velkého podílu městské chudiny a rolníků v hnutí na počátku vojenských událostí.<sup>53</sup> Některé informace o původu lidí bojujících v táboritské armádě jsou obsaženy také v „Popravčí knize Pánů z Rožmberka” svědčí o tom, že v čele houfů stáli nižší šlechtici, obvykle chudí či zchudlí

---

<sup>47</sup> FRANKENBERGER 1938, 8

<sup>48</sup> ŠMAHEL 1996b, 28

<sup>49</sup> Tamtéž, 29

<sup>50</sup> FRB V. 1893, 357

<sup>51</sup> Tamtéž, 362

<sup>52</sup> TOMAN 1898, 41

<sup>53</sup> FRANKENBERGER 1938, 7–10

rytíři či zemané.<sup>54</sup> Z toho vychází, že zástupci šlechty byli v řadách velení jak armády pražanů, tak i táboritů. Ekonomické postavení řady zemanů i další drobné šlechty přispělo k tomu, že tito často hledali obživu ve vojenských službách panovníků nebo přímo jako žoldnéři.<sup>55</sup>

Jako žoldáci se někteří čeští zemané účastnili bitev v řadách křížáckého vojska u Nikopole (1396), Agincourtu (1415) a Grunwalda (1410). Ve všech bitvách se čeští žoldnéři mohli setkat s taktickým využitím obranných prostředků včetně vozové hradby. U Agincourtu, anglické vojsko pro obranu své pěchoty před útoky francouzské rytířské jízdy použilo jako polní opevnění palisády. Účinnost flankových útoků proti kavalérii prokázala střetnutí u Nikopole a Grunwaldu.<sup>56</sup> O něco později všechny tyto techniky byly úspěšně použity husitskou armádou. Prostý lid v armádě se špatně vyznal ve vojenství a těžko mohl samostatně vyvinout efektivní taktiku boje. Takové strategické úkoly mohly zvládnout pouze osoby s určitou vojenskou zkušeností. Zmínky o nich nacházíme např. u Vavřince z Březové. Ve vojsku pražanů byl zvolen orebitským hejtmánem Hynek Krušina z Kumburku.<sup>57</sup> Na rozdíl od nižší šlechty, která získávala svou vojenskou slávu již během husitských válek, byl Hynek Krušina příslušníkem významného a starobylého šlechtického rodu, jehož předkové jsou zmiňováni již ve 12. století. Vavřinec o něm píše jako o muži pevného charakteru, který vyvolával úctu svými znalostmi válečného umění.<sup>58</sup> Dalším šlechticem, který byl známý svými vojenskými zkušenostmi, byl Mikuláš z Husi. Byl žoldákem v Rakousku a sloužil králi Václavu IV. jako purkrabí v pevnosti Husi.<sup>59</sup>

Úspěch šlechticů na vedoucích pozicích husitského velení v počátcích revoluce nebyl spojený pouze s jejich válečnými zkušenostmi. Již od začátku otevřeného konfliktu v Čechách církev ztratila nejen politickou, ale i ekonomickou moc. Této situaci využila šlechta, která získala zdaleka největší podíl církevního majetku, bez ohledu na to, zda patřili ke stoupcům katolického nebo kališnického směru.<sup>60</sup> To vše vedlo k zesílení jejich finančního postavení a vlivu na společnost. V prospěch rozhodujícím faktorem moci stala schopnost komunikaci v armádě. Rozměr jejich vojsk byl spojen s tím, kdo

---

<sup>54</sup> MAREŠ 1878 — František MAREŠ (ed.): Popravčí kniha pánův z Rožmberka. Praha 1878, 47

<sup>55</sup> Tamtéž, 47

<sup>56</sup> DELBRÜCK 2006, 310

<sup>57</sup> FRB V. 1893, 365

<sup>58</sup> Tamtéž, 366

<sup>59</sup> DURDÍK 1953, 33

<sup>60</sup> TRESP 2004, 36

dokáže provést největší nábor žoldáků, nájemníků a stoupců odboje.<sup>61</sup> Ukazuje se tedy, že lze učinit závěr o rozhodující roli představitelů české šlechty při vytváření základů husitského vojenského umění. Jejich představitele se také významně podíleli na formování husitské jízdy, která i přes svůj menší počet měla obrovský dopad na průběh bitev, přesněji rytíři dodali schopné velitele, který vytvořili vojenské těleso z masy rolníků a měšťanů.<sup>62</sup> Toto jádro uplatnilo efektivní taktiku, která přinesla tolik slávy husitským zbraním. V té situaci se setkáváme s paradoxem, který spočívá v tom, že vojenské umění husitů způsobilo nejmocnější úder tradičnímu rytířskému válečnictví a přivedlo ho do stavu hlubokého úpadku.

Hlavní ikonou husitského válečnictví a otcem vojenské taktiky byl Jan Žižka z Trocnova. Žižka byl zchudlý šlechtic, jenž získal vojenské zkušenosti jako člen hradních posádek a žoldněř. Sloužil ve vojsku nejvyšší šlechty a účastnil se taky bitev u Grunwaldu a Agincourtu.<sup>63</sup> Jeho příchod do obce znamenal novou etapu vzniku profesionální armády a zrození organizovaného polního vojska. S vysokou pravděpodobností nejaktivnější a nejlépe vycvičená část armády šla za svým charismatickým velitelem. Na základě pramenů, v nichž nacházíme informace o tábořských strukturách, můžeme předpokládat, že zkušená a organizovaná družina Žižky byla věrná především svému veliteli, než idejím tábořského svazu.<sup>64</sup> Již při vzniku Tábora měli velký vliv kněží a duchovenstvo. Převážný počet radikálního kněžstva taky přispěl k tomu, že se do hnutí zapojil velký počet prostých lidí.<sup>65</sup> Ovšem toto zároveň přispívalo k destabilizaci a snížení disciplíny v armádě. Mezi vrchními hejtmany byla také řada kněží, kteří měli mimořádné organizační schopnosti. Nejvýznamnějším příkladem je Prokop Holý, který se po Žižkově smrti ujal velení tábořského polního vojska.<sup>66</sup>

Východočeské síly Orebitů byly podporovány především šlechtou a rytířstvem. Na rozdíl od táboritu zde převažovala šlechta nad kněžstvem, podpořeno to bylo vojenskou převahou prvních. Jádro kališnických sil tvořily posádky hradů a vlastní vojenské družiny pod korouhví svých pánů.<sup>67</sup> Za takový příklad Vavřinec z Březové uvádí Hynka Krušinu z Lichtenburku, s družinou v počtu několika sty jezdců.<sup>68</sup> O celkovém stavu vojsk je

---

<sup>61</sup> Tamtéž, 36

<sup>62</sup> FRANKENBERGER 1938, 12

<sup>63</sup> ČORNEJ 1992, 64

<sup>64</sup> FRB V. 1893, 479

<sup>65</sup> ŠMAHEL 2001, 145

<sup>66</sup> DURDÍK 1953, 38

<sup>67</sup> DOLEJŠÍ / KRÍŽEK 2009, 250

<sup>68</sup> FRB V. 1893, 367

bohužel nedostatečné množství zpráv a přesné posouzení šlechtických sil je jen těžko určitelné.

Organizovaná vojenská síla Pražanů se začala aktivně utvářet po vyhlášení prvního křížového tažení 17. března 1420. Staré a Nové město se dělilo na čtvrtě, z nichž měl být vybrán pro každou hejtman. Organizační velení obrany města se tak skládalo z osmi jmenovaných hejtmanů.<sup>69</sup> Výše uvedený systém dělení na čtvrtiny, který uváděl Jan Durdík, byl pravděpodobně trvale používán. S ohrožením hlavního města království se do bojů zapojili také orebité a táboritů a jejich čtyři hejtmané, kteří se stali významnou posilou vojsk. Vojenské úspěchy Žižky přivedli k převzetí mnoha hradů a měst. V roce 1421 vzniká Pražský městský svaz, který se stává hlavní politickou a vojenskou silou husitských Čech.<sup>70</sup> Probíhající organizační změny městských svazů se odrazily i ve změnách ve vojenské organizaci. S ohledem na průběh válečného stavu se stala obě pražská města zdrojem lidských sil pro doplňování velké armády.<sup>71</sup> Vysoká ekonomická síla města také umožnila ve velkém množství zajistit lepší vybavení potřebné pro vojenská tažení. Na rozdíl od počátku ozbrojeného konfliktu s křížáky, pražská vojska byla složena převážně z městské hotovosti. Díky spolupráci s orébskou šlechtou a tábority, město bylo značně posíleno složkami kavalerie a také bojovými vozy. V tzv. Kronice University Pražské jsou uvedené zmínky o náboru do města různého typu nájemníků a žoldnéřů.<sup>72</sup> Hlavními tvůrci vojenských operací byla polní vojska. Jejich jádro stále tvořila pěchota, kdežto jízda byla vždy méně početná a svým významem ustupovala křížáckým. Nejčastěji jízda husitských vojsk činila v poměru k pěchotě 1:10 nebo 12:1 počtu pěchoty.<sup>73</sup> Pěchota husitů byla prakticky bezmocná vůči rytířské jízdě. Výjimkou byli vojenské posádky a žoldnéři, kteří měli příležitost vidět v Polsku na vlastní oči použití vozové hradby při obraně proti jízdě.<sup>74</sup> Na počátku husitských válek nebylo použití vozu v obraně samo o sobě inovací. Žižka ale dokázal do husitského válečnictví zavést nové pojetí taktického využití vozové hradby.

Příznivci kalicha také zpočátku nebyli schopni vstoupit na otevřené bitevní pole do boje s křížáckými jednotkami. Proti interventům se postavila nejen neorganizovaná masa, ale také domácí elita, která měla většinou kořeny v minulosti a vedla hnutí. Některé z

---

<sup>69</sup> DURDÍK 1953, 40

<sup>70</sup> TOMAN 1898, 139–140

<sup>71</sup> ŠMAHEL 1996c, 33–37

<sup>72</sup> FRB V. 1893, 584

<sup>73</sup> FRANKENBERGER 1938, 15

<sup>74</sup> ČORNEJ 1992, 64

bitev, které se odehrály v počátcích, v nichž křižáci vyhráli vícekrát, připomínají obvyklé bitvy pozdního středověku s jediným rozdílem, že čeští páni a rytíři byli podporováni řadou měšťanů a rolníků, kteří se chopili zbraní ve jménu nábožensko-národní myšlenky.<sup>75</sup> Husitské hnutí má náboženský i nacionální charakter. Žižka ve svém vojenském řádu uvedl, že se chopil zbraní nejen k obraně pravdy Božího zákona, ale zejména k osvobození českého lidu a všech Slovanů: „pro vysvobození pravdy zákona Božího, svatých a jich zvelebení, ku pomoci věrným církvi svaté a zvláště jazyka českého i slovenského, i všeho křesťanství.“<sup>76</sup> Politickým i náboženským programem pro spojení všech společenských vrstev se staly „čtyři artikuly pražské“. K hnutí se přidala část šlechty, stejně jako řada měst a jejich elit, ale hlavním prvkem byli nadšení měšťané a venkované. V souhrnu o představě složení husitských vojsk, musíme vycházet z představy jako o domobranecké výzvě, milici, skrovně promíšenou starými válečnými elementy, rytíři a žoldněři, kteří se stali vůdci a tvořili páteř vyzdvížených mas.<sup>77</sup> Tato masa lidí měla obrovskou náboženskou a vlasteneckou sílu. V den bitvy všechny stavovské rozdily mizely při pohledu na nepřítele, a byli připraveni se spojit a poslouchat. Bylo jasné, že dokud se neshodují s bojovou schopností nepřítele a nenaučí se ovládat zbraně, jedinou šancí pro husity bylo zaujmout obranné pozice. Během své služby na východě byl Žižka svědkem vojenské recepce, kterou lze podle jeho názoru vylepšit a využít. Na počátku války tak byla nastolena určitá rovnováha a husité získali čas, aby si během války (a díky ní) vytvořili vlastní druh armády.

Velký počet pěších bojovníků bylo ovšem třeba vycvičit a vyzbrojit tak, aby se stali rovnocenným protivníkem těžké a polotěžké jízdy rytířského typu, na niž nadále spoléhali protivníci kalicha. Zároveň bylo nutné poskytnout pěšákům účinnou ochranu, a to jak na bojišti, tak při déletrvajících přesunech. Úder rytířů v plátové zbroji a vybavených dlouhým kopím, mečem a štítem totiž býval v otevřeném prostoru zničující. Základ husitské taktiky proto spočíval ve využití bojových vozů, sestavovaných před očekávaným útokem nepřítele.<sup>78</sup> Hrozící nebezpečí donutilo sjednotit se alespoň na krátkou dobu jednotlivé husitské proudy, jako byli pražané, táborité i další, lišící se navzájem mírou politického a náboženského radikalismu.<sup>79</sup> Přesto ale zatím nebylo jasné, jak bude možné odolat drtivé moci vedené z říše. Spoléhat pouze na českou šlechtu

---

<sup>75</sup> ŠMAHEL 1996, 58

<sup>76</sup> ŠVEJKOVSKÝ 1952, 27

<sup>77</sup> FRANKENBERGER 1938, 12–13

<sup>78</sup> ŠMAHEL 1996c, 32

<sup>79</sup> ČORNEJ 2002, 57

nedávalo naději. V této situaci Jan Žižka jasně chápal, že by bylo nebezpečné vést do boje úplně netréované lidi, navíc špatně vyzbrojené. Husitská vojska neměla jednotné a kvalitní účinné zbraně, až na drobnou šlechtu.

Už dříve zde bylo řečeno, že vozová hradba byla využívána v boji už ve starověku. Ve středověku je užití vozové hradby zmiňováno velmi často. Myšlenka využití vozů, které jsou vždy vojsku k dispozici, jako krytí tábora a zároveň jako obranného prostředku se tak sama o sobě nabízela. Tak známe bojový rozkaz Jana Hájka z Hodětína, velitele královských vojsk Václava IV., z roku 1413, který nařizoval organizaci bojových vozů a vozových hradeb.<sup>80</sup> Díky husitskému hnutí dostává toto tradiční táborové opevnění najednou nový význam.

Pruský vojenského teoretik první poloviny 19. století Karl von Clausewitz konstatoval, že válka je pokračováním politiky s použitím jiných prostředků.<sup>81</sup> Zbraně se neustále zdokonalují, vytvářejí se nová taktická schémata a vojensko-strategické koncepty. Příklad husitských válek se v tomto ohledu jeví jako velmi orientační, protože nám umožňuje sledovat souvislost a vzájemné ovlivňování vývoje společnosti a válečného umění ve fázi přechodu z jednoho kvalitativního stavu do druhého.

### 1.3. Vojenské řády

Aby bylo možné odpovědět na položenou otázku, jaká byla taktická role bojových vozů v husitském hnutí, musíme nejprve prozkoumat vnitřní fungování armády. V tom napomáhají dochované teoretické spisy a zřízení sepsaná veliteli při vojenské kampani, nebo tažení. Dnes tyto dokumenty slouží jako zdroj pro získání všeobecného přehledu organizace vojsk. Jedním z významných pramenů zmiňujících užití bojových vozů byly středověké vojenské řády. Z českého prostředí jsou známé vojenské řády už z doby předhusitské. Příkladem může být *řád Jana Hájka z Hodětína* datovaný k roku 1413.<sup>82</sup> Jeho vznik je ale podle některých okolností možné klást až do doby mladší. Řád obsahuje 47 článků, ve kterých jsou uvedena především organizační nařízení, podle nichž by se mělo vojsko řídit. V řádu je kladen důraz na udržení vnitřního pořádku ve vojsku a udržení mravní kázně. Tak jsou ve člancích zmiňovány obvyklé nešvary jako hazard,

---

<sup>80</sup> ŠVEJKOVSKÝ 1952, 41–42

<sup>81</sup> CLAUSEWITZ 2008, 398

<sup>82</sup> ŠVEJKOVSKÝ 1952, 64–65

prostituce a násilné chování vojáků k ženám na přátelském území. Velký důraz je kladen na disciplínu a pořádek v řadách vojska. V případě porušení rozkazů a nařízení, z toho měly vyplývat tresty a sankce. Několik dalších článků je překvapivě věnováno zbroji a výstrojí vozu: „Item. U každého vozu aby byla dva vozataje a aby měli lebku a pavézu; a pod vozem aby bylo prkno a řetěz. A při každém vozu aby byla jedna hákovnice se vši přípravu a dvě sekyře, dvě lopatě, dvě kratci, dvě motyce, dva rýče a taras s berlú a jedno kopie s hákem a s praporečkem.”<sup>83</sup>

Text řádu začíná rokem vzniku (1413) a uvádí v něm za svého původce Jana Hájka z Hodětína, podkomořího krále Václava IV. Někteří historici starší generace, jak už bylo zmíněno výše, tvrdí, že Hodětínův řád byl ale sepsán až v období husitské revoluce nebo dokonce po ní. Také zakladatel moderního českého dějepisectví František Palacký pochyboval, že by text v této podobě, v jaké je znám, vznikl už v roce 1413.<sup>84</sup> Palacký předpokládal, že Žižka se mohl setkat s Hodětínovým řádem už na dvoře Václava IV., a tak objevit způsob využití vozu.<sup>85</sup> Naopak zastáncem pozdějšího vzniku Hodětínova řádu byl český právník, novinář a historik Hugo Toman, který se ve svém historickém výzkumu zaměřoval především na období husitských válek. Ve svém nejslavnějším díle *Husitské válečnictví za doby Žižkovy a Prokopovy* nepřipouští existenci Hodětínova řádu i některých vojenských taktik před rokem 1419. Klade za vzor *Žižkův vojenský řád*, údajně napsaný samým Žižkou nebo v roli spoluautora v roce 1423 na sjezdu v Německém Brodě.<sup>86</sup> Originál se nedochoval a v 16. století byl sepsán znovu. Toman srovnává Žižkův řád s ostatními, a shledává, že vojenské řády z let 1426–1431 a ten Hodětínův vychází ze stejných myšlenek a zásad, které koncipoval řád Žižkův.<sup>87</sup>

Zařazuje vznik Hodětínova řádu do husitského období kvůli souvislostem vedení války, a především použití vozové hradby. Podle stylu dokumentu, Toman nebere v úvahu, že bojové vozy se řádně používaly v předhusitské době a Žižku téměř označuje za vynálezce bojových vozů obecně. Předpokládám, že takové názory vycházely z dobového kontextu vzniku Tomanova díla a chápání husitství jako inovativního nacionálního hnutí. Originály Hodětínova řádu se do dneška nedochovaly. V roce 1945 při požáru na Staroměstské radnici zanikl jediný exemplář a naše znalosti o řádu vycházejí pouze z mladších opisů. Dle mého soudu Hodětínův řád neobsahuje žádnou indicii, která by

---

<sup>83</sup> Tamtéž, 41–42

<sup>84</sup> DURDÍK 1953, 58–62

<sup>85</sup> Tamtéž, 63

<sup>86</sup> DURDÍK 1953, 51

<sup>87</sup> TOMAN 1898, 21

poukazovala na techniku boje neznámou v době života Václava IV. Řád obsahuje jen málo údajů o vozové hradbě nebo o použití vozů v boji, které jsou shrnuty do několika řádků: „Item. Když vojska lehnú, a že by v noci vzhuoru bylo trúbeno neb voláno, aby každý s svú braní na plac běžel a nikam jinam. Pakli by nepřítel kde k vozóm přilnuli, tehdy se tam mají obrátiti.”<sup>88</sup>

Použití mobilních opevnění ve středověké Evropě bylo celkem běžné. Většinou tato opevnění byla vytvořena z upravených vozů se zesílenou konstrukcí. Převážně ale vozy sloužily jako dopravní prostředek k převozu proviantu, v nutném případě mohly sražené vozy chránit vojenský tábor před útokem nepřítele: „Item. Druhé dvě korúhve máte býti, kdež plac koňóm bude zuostaven prostřed vozuov, na krajních vozích na každém řádu jedna”.<sup>89</sup> Hodětínův řád obsahuje ale také údaje o vybavení vozů a posádky, na základě kterých můžeme předpokládat, že v již v předhusitské době bojový vůz mohl být označován jako jednotka pěchoty. Poměrně důležitý názor k otázce vzniku řádu uvádí historik Jan Durdík, který říká, že původní text řádu mohl vzniknout v roce 1413, ale do současnosti se dochovala jeho upravená verze, která mohla být doplněna zkušenostmi z doby husitských válek.<sup>90</sup>

Hlavním dokumentem, který měl významný vliv v éře husitských válek, byl *Žižkův vojenský řád*. Řada starších autorů hodnotí řád jako zrcadlo, ve kterém se odráží vysoký apel kališníků na morální kvalitu vojska a organizační převahu jejich vojsk nad panskými oddíly. Svým řádem Žižka reformoval celou středověkou vojenskou organizaci. Stejně jako Vojenské zřízení Jana Hájka z Hodětína *Žižkův řád* obsahuje kázeňská nařízení, která musí vojsko dodržovat. Po porážce v bitvě u Mostu v roce 1423 se Žižka rozhodl pro sepsání pravidel, aby zmenšil lidské ztráty a zefektivnil řízení armády.<sup>91</sup> Po odchodu z jihočeského Tábora Žižka založil svůj vojenský svaz, kde polní vojsko bylo základní složkou, která se řídila pevným organizačním a kázeňským řádem.<sup>92</sup>

*Žižkův vojenský řád* obsahoval nejen kázeňská ustanovení, ale i apel respektování Božího zákona celou zemí a nelítostné zúčtování nejen se zahraniční ale i s domácí protivníky.<sup>93</sup> Kázeňská ustanovení měla platit stejně pro všechny vrstvy, ze kterých se skládalo vojsko, a vylučují výjimky a rozdíly podle společenského původu. Sepsaná

---

<sup>88</sup> ŠVEJKOVSKÝ 1952, 40

<sup>89</sup> Tamtéž, 52

<sup>90</sup> DURDÍK 1953, 58–62

<sup>91</sup> Tamtéž, 62

<sup>92</sup> ČORNEJ 2002, 61

<sup>93</sup> ČORNEJ 1987, 160



pravidla museli dodržovat jak šlechtici bojující v husitských řadách, tak i samozřejmě prostý lid. Stejně tak i všichni nesli stejnou trestní zodpovědnost týkající se porušení pravidel: „A kdož by těchto kusuov a artikuluov svrchu psaných držeti a jich skutečně vésti i plniti nechtěl, jich pomáhati hájiti a brániti, toho, žádného nevymině, aniž chceme...“.<sup>94</sup> A dalším bodem, který by měl potvrdit skutečné zaměření řádu na rovnost všech před Žižkovými nařízeními, zní: „bud' kdož bud', kteréhokoliv řádu, žádných osob nevyjímajice“.<sup>95</sup> Husitské vojsko bylo sociálně smíšené, přesto však nelze podcenit společenské rozdíly plynoucí z postavení jednotlivých aktérů a jejich vliv na běžný život armády. Ve středověké Evropě, kde v armádách rozhodovala úzká vrstva největších pánů, muselo být obtížné pro některé jiné urozené pány zvyknout si dodržovat rozkazy a nařízení. Žižkovo velení odmítalo takové projevy individuality, jelikož to mohlo přinést potíže v organizaci a disciplíně vojska. Potvrzení toho nacházíme v dalším bodu řádu, kde se opakuje platnost trestních předpisů bez ohledu na postavení obviněného: „popraviti k jeho hrdlu i k statku, bud' kdož bud', žádných osob nevyjímajice, jakožto k zloději Božímu a obecnému“<sup>96</sup>, nebo „bud'to kníže, pán, rytíř nebo panoše, měšťtín, řemeslník nebo sedlák, ižádného nevymlouvajice ani k vosobám hledice a zřice“.<sup>97</sup> Příčiny tak velké pozornosti v otázce trestu a disciplíny v Žižkových nařízeních lze nejlépe pochopit na základě dobových zvyků a řádů, které převládaly na opačné straně boje, tj. v křížáckých a panských armádách.

Nejcharakterističtější rysem feudálních vojsk byl nedostatek disciplíny a plnění vojenských povinností. Svobodní rytíři byli spojováni s armádou pouze na základě jejich dobré vůle. Rytíři žoldáci obvykle souhlasili, že se pustí do bitvy, až když jim bude vyplacen „žold“ tedy domluvený plat. Pokud byla vyčerpána pokladna svrchovaného feudálního pána, který je najal, byla smlouva ukončena a žoldněř měl právo opustit armádu nejen na tažení, ale i na bojišti, a to i uprostřed bitvy.<sup>98</sup> K takovému případu došlo i při tažení říšské hotovostí, která se účastnila první křížové výpravy do Čech (1420). Po neúspěchu křížáckého vojska na Vítkově většina žoldněřů a rytířů opustila vojenské tábory a prostě se rozešla.<sup>99</sup> Od dalšího možného boje křížácké žoldněře mohl odrazovat také fakt, že husité své nepřátele nekompromisně dobýjeli a nebylo tak možné požadovat

---

<sup>94</sup> ŠVEJKOVSKÝ, 1952, 23

<sup>95</sup> Tamtéž, 24

<sup>96</sup> ŠVEJKOVSKÝ 1952, 30

<sup>97</sup> Tamtéž, 30

<sup>98</sup> DURDÍK 1953, 18

<sup>99</sup> DURDÍK 1953, 15

výkupné za zajatce. Rytíři, kteří byli přijati do armády, netolerovali nad sebou cizí moc. Organizace feudálních vojenských sil nevěděla o umístění podle úrovní podřízenosti celé armády od nejvyššího velitele do nejnižšího bojovníka.<sup>100</sup>

Sociální systém feudální Evropy tomu nebyl přizpůsoben. Pro feudální válečníky byla typická myšlenka, že válka s sebou nese drancování měst a vesnic, hradů a majetků nepřítele a osobní obohacení válečníka.<sup>101</sup> To je hluboce zakořeněno v myslích každého žoldnéře a každého svobodného „ušlechtilého“ rytíře. Tak v armádu složenou ze šlechtických družin, žoldnéřů, vojenských hotovostí a dalších dobrovolníků často udržovala jen touha po kořisti, a snadné zbohatnutí.<sup>102</sup> Právě v době pozdního středověku prodělala organizace armád významnou reformu, k níž přispěly i husitské války. V křižáckých vojskách neustále rostl podíl žoldnéřských houfů, a tím byla také snižována možnost organizačního velení uplatnění určitých taktik boje. V tomto názoru se shodují Čornej a Durdík, když sledovali hlavní příčiny porážek a neúspěchů křižáckých vojsk.<sup>103</sup> Polní vojsko husitů, resp. jejich přístup k válčení byl úplně opačný. I když se polní vojska rozrůstala, jejich velikost stále nebyla příliš vysoká. Čornej uvádí, že táboreské vojsko mohlo dosahovat 4000 bojovníků a Žižkův svaz asi 2000 lidí.<sup>104</sup> Zvětšování stálého vojska také znamenalo značnou ekonomickou zátěž na jejich udržení. Přesto byl ale bojový duch vojska stále na vysoké úrovni, a stoupenci kalicha zachovávali disciplínu a respektovali rozkazy svých velitelů.<sup>105</sup> Tak díky pevné organizaci a osobité vojenské taktice, husité v otevřené konfrontaci s intervenční armádou prokazovali pevnější morální vlastnosti a bojeschopnost.<sup>106</sup>

Taktické úspěchy husitů nemohli zůstat bez pozornosti. Pokusy o napodobení husitské taktiky, a zejména taktiky vozové hradby, vedly k znásobení náboru pěších houfů do křižáckých vojsk. Při vytváření žoldnéřských vojsk, začal být kladen důraz na zařazení sedláků do válečné organizace křižáků. Durdík dává příklady masových mobilizací, které aktivně začaly probíhat od roku 1427. V Lužicích, které se nachází na jihozápadu dnešních Čech, byl prováděn soupis sedláků schopných používat zbraně. Téhož roku k

---

<sup>100</sup> Tamtéž, 15

<sup>101</sup> ČORNEJ 2000, 438

<sup>102</sup> ČORNEJ 2002, 62

<sup>103</sup> DURDÍK 1953, 21

<sup>104</sup> ČORNEJ 2002, 61

<sup>105</sup> Tamtéž, 61

<sup>106</sup> Tamtéž, 62

podobným soupisům docházelo ve Slezsku, kde bylo vyhlášeno, že vždy čtyři sedláci mají vyzbrojit pátého.<sup>107</sup>

Ovšem povolání sedláků do vojsk nestačilo k úspěšnému vedení války. Křížácké vojsko delší dobu spoléhalo na starší bojovou taktiku, jehož ústřední silou byla těžká jízda. Avšak úspěchy vojenské taktiky husitů přivedly křížáky k napodobování jejich taktiky svými vojsky. Právě mobilizace do houfu vícero pěších bojovníků napodobovalo strukturu vojska při použití wagenburgu. Tak Němci pojmenovali vozovou hradbu. Název patrně vychází ze spojení bojových vozů do vozového šiku, kterou svou formaci připomínaly hradbu.<sup>108</sup> Historik Toman ve svém díle píše také o Norimberském řádu, který údajně vznikl v roce 1428. Tento spis se zabýval přípravou a provedením tažení proti nepříteli. Z něj je také možné odvodit rozsáhlé informace o složení vojsk a především o šikování vozů. Na rozdíl od Žižkova a Hodětínova řádu ale nepřináší žádnou informaci organizaci vojska, morálních nařízeních a trestech při jejich překročení.

Vysledovatelné jsou v něm také změny, které se odehrály v říšském vojsku po mnoha střetnutí s husity. V řádu se dochovalo usnesení o šikování vozů rozepsané do sedmi článků, které vypovídají o přesunu vozového šiku, a taktickém použití.<sup>109</sup> Zachycuje také poměrně detailní zmínky o vybavení vozů, technické stavbě a také o složení posádky. Vojenské řády pozdější etapy husitských válek byly často přepisovány i po husitském hnutí. Jejich podrobnější obsah technického a organizačního popisu dovoluje vytvořit si přibližnou představu, jak vypadala válka za použití vozových hradeb. Dalším dokumentem, ve kterém se zmiňuje použití válečných vozů je *Naučení o šikování jízdních, pěších i vozů* od Václava Vlčka z Čenova.<sup>110</sup> Dílo bylo napsáno za vlády krále Vladislava Jagellonského, hodně let po husitských válkách. *Naučení* obsahuje 70 článků a tvoří nejobsáhlejší zdroj pro pochopení organizace a struktury vojsk, šikování a další aspekty vojenství. Do moderní doby se dochovalo několik rukopisů *Naučení*, z nichž každý měl jinou dataci. První byl datován do konce 15. století, druhý rukopis k roku 1532.<sup>111</sup> Obsah popisuje nařízení týkající se války mezi uherským královstvím a Turky. V textu rukopisu je obsažena řada dalších přímých odvolávek na tuto válku, jako např.: “Králi milý! Tato šikování jsou proti Turkům”<sup>112</sup> nebo “Do valného houfu dajte korúhev

---

<sup>107</sup> DURDÍK 1953, 16

<sup>108</sup> TOMAN 1898, 208–212

<sup>109</sup> Tamtéž, 212

<sup>110</sup> ŠVEJKOVSKÝ 1952, 43

<sup>111</sup> Tamtéž, 24

<sup>112</sup> Tamtéž, 46

uherskú”.<sup>113</sup> Velká část Vlčkova díla je věnovaná nastavení pro jízdu a způsoby manévrování v konfrontaci s tureckými vojsky. Dokument se velmi liší od výše uvedených českých řádu, jelikož jeho velká část poměrně detailně se zabývá útvarem přesouvajících nebo nastupujících vojsk, strukturou jeho velení a vybavením, detailním složením i umístěním jezdeckých oddílů, a třídění velikosti jednotek.<sup>114</sup> Vzhledem k cílům mé práci jsem se zaměřil především na zmínky o využití bojových vozů. Václav Vlček podrobně popisuje způsob zbrojení a šikování. Taky se věnuje způsobům přípravy formace pro sestavení pěchoty a řízení vozu.

Jako Žižka, Vlček považuje za určující faktor výběr terénu. Bylo to spojeno především pro nastavení bojové formace v bitvách vůči jednotkám protivníků. Důležitost terénu v bitvě byla spojena taky s umístěním a formací bojových vozů do vozové hradby. Jsou zde popsány pohyb formace vozů, složení pěchoty a role dělostřelectva či význam střelného prachu ve vozech: „mějte děla svá veliká, pušek čtyři anebo pět, srubnic, houfnic, tarasnic, což potrebi k těm věcem, a nájemné stovožuov, a tak bude k těm dělóm“.<sup>115</sup> Následně uvádí potřebnou munici k bitvě: „A druhým sto vozuov k jiné potřebě, at vezú totiž prachy, hakovnice, šípy ohniv, kule ohnivé.“<sup>116</sup> Můžeme předpokládat, že spojené nasazení dělostřelectva a vozu pochází z husitských válek a bylo dále rozvíjeno. Dřívější vojenské spisy českého království jako Řád Jana z Hodětína nebo Žižkův vojenský řád roku 1423, nemohli se pochlubit detailním popisem přípravy vojska. To samé můžeme říct i v pozdější etapě husitských válek mezi lety 1428–1433.<sup>117</sup> Dále nacházíme doporučení o umístění pěchoty a šikování vozu: “Jestliže by Vaší Milosti bylo potřebí k boji s nepřátely vašimi, takto se rač kázati připraviti a boj postaviti, aby k tisíci vozuov 20 tisíc branných lidí bylo.”<sup>118</sup> Údaje těchto článků svědčí o stálém použití vozové taktiky jako osnovy vojska. Podrobně se taky věnuje taktickým úkolům a obranným formacím.

Za manévry a řízení vozů odpovídali vozatajové. V bitvách, kde se často začaly používat distanční zbraně, ztráta vozataje mohla narušit pořádek formace spojených s vozy. Autor nechal v člancích *naučení* následující případy: „A vozataji na ty koně mají vsazeni býti nestrašliví s lebkami a s pavézami. A také má býti k každému vozu jiný

---

<sup>113</sup> Tamtéž, 46

<sup>114</sup> TOMAN 1898, 428–430

<sup>115</sup> ŠVEJKOVSKÝ 1952, 51

<sup>116</sup> Tamtéž, 52

<sup>117</sup> Tamtéž, 49

<sup>118</sup> Tamtéž, 49

šikován proto, jestliže by který zabit byl, aby místo něho jiný na ty koně vsedl”.<sup>119</sup> Václav Vlček byl především zkušený válečník a praktik. Existuje určitá pravděpodobnost, že jeho články odkazovaly především na vzory husitských válek a vojenská řízení té doby. Ale z detailního rozboru *Naučení o šikování jízdních, pěších i vozů* se radikálně liší od všech výše citovaných řádů díky jejímu podrobnému popisu nejen složení armády, ale také jejího praktického využití. Vojenská nařízení Jana Hájka z Hodětína a Žižkův vojenský řád se zaměřovali hlavně na normy a předpisy převládající v armádě.

---

<sup>119</sup> Tamtéž, 43

## 2. Technické parametry vozové hradby a jejich proměny od historických počátků do doby pozdního středověku

### 2.1. Konstrukce vozu

V době stěhování národů (ve 4.–7. stol.) byly vozy nezbytnou součástí běžného života lidí, byly určené k transportu a ochraně osob a majetku. Vůz (či šik vozů) ale také mohl hrát roli jako defenzivní prostředek při ochraně táborů, když byly vozy sraženy do kruhu a byly chráněny noční hlídkou pro případ útoku.<sup>120</sup> Nicméně jejich konstrukce byla velmi jednoduchá a v taktice hrály pouze obrannou roli, nebyly využívány přímo v polní bitvě. Ve středověku můžeme rozdělit vozy na několik druhů. Základem pro zrození husitského bojového vozu byl fasaňkový vůz. Jeho konstrukce spočívala z pevných fošen tvořící korbu vozu a postranice jako celek. Tento typ vozu se používal k přepravě různého materiálu a celkově se dá charakterizovat jako víceúčelový. Takové vozy se také nazývaly spížní či placní. O něco jednodušší vozy vycházely z fasaňkového typu, jehož postranice tvořily nikoliv plná prkna, ale žebřiny byly vyplněny proutím. Prostším typem čtyřkolového vozu byl žebřinový vůz. Jeho název je odvozen z několika žebříků, které tvořily osnovu postranic. Takové vozy se používaly především k přepravě sena, dřeva a jiných selských potřeb.<sup>121</sup>

Pohyblivým opevněním husitských bojovníků se vozy staly patrně někdy ve 20. letech 15. století. Zdejší válečný vůz vznikl původně z obyčejného selského nákladního vozu, který tak byl obvykle používán ještě během mírové doby. Vozy byly později patřičně zpevněny deskami se zvýšením postranních žebřin.<sup>122</sup> S vývojem válečného umění byly vozy používány pro transport pěchoty a munice přímo na bojiště. Hlavním cílem vozová konstrukce ovšem bylo sloužit jako defenzivní prostředek, který pomáhal husitskému vojsku odrazet útok nepřítele v bitvách. V pozdějších vojenských řádech jako *Naučení o šikování jízdních, pěších i vozů* od Václava Vlčka z Čenova nacházíme

---

<sup>120</sup> DOLEJŠÍ / KRÍŽEK 2009, 287

<sup>121</sup> VERMOUZEK 1983 — Rostislav VERMOUZEK: Středověký vůz, *Archaeologica historica* 8. 311–325

<sup>122</sup> DOLEJŠÍ / KRÍŽEK 2009, 289

poměrně podrobný popis výzbroje osádky a technické vlastnosti vozu.<sup>123</sup> Husitská pěchota se organizačně dělila na oddíly, které byly šikované přímo k válečným vozům pod velením hejtmana vozu. Tvořily tzv. zálohu na bojišti, a byly určeny k výpadům do flanku nepřítele nebo k posílení osádek vozů.<sup>124</sup> Válečný vůz byl nejmenší bojovou jednotkou v armádě. Každý vůz byl pod velením hejtmana vozu, jehož starostí byl dohled na bojeschopnost posádky vozu. Nad velením deseti vozu byl určený desátník, který odpovídal za správné sešikování k bitvám a přesunům.<sup>125</sup> Jeho povinnosti bylo dodržování pořádku při pochodu a dohlížení na správnost srážení vozů při sestavě vozové hradby. Nad všemi jednotlivými řadami vozů ve vojsku stál hejtman nad vozy.

Složení osádky vozu vycházelo ze skutečnosti, že jako nejmenší jednotka měla zajistit určitou sílu střelných zbraní a obranu vozu při boji zblízka. V mladších vojenských řádech je zaznamenáno, že část pěšáků nepřirazených k vozům se členila do rot pod vedením rotmistru nebo padesátníků.<sup>126</sup> V okamžiku boje se všechny celky postupně sdružovaly do houfů pod velením setníků. Všem vozům v armádě, rozděleným do dvou nebo čtyř řad v závislosti na taktických požadavcích při pochodu, velel hejtman všech vozů.<sup>127</sup> Středověké bojové vozy, které se používaly k sešikování do vozové hradby, se postupně začaly výrazně odlišovat od běžně používaných fasuňkových vozů. Konstrukce husitských vozu začala být zpevňována podle jejich přímého úkolu. Každý vůz byl zesilován bočnicemi. K jeho výbavě tak patřila fošnová deska, která se zavěšovala přes bočnici směrem k nepříteli, a tím zesilovala ochranu posádky při defenzivě a částečně před dosahem střelných zbraní. Pro zvýšení ochranných vlastností musely být bojové vozy pravděpodobně také okované.<sup>128</sup> Dalším obranným prostředkem posádky vozu byl „taras s berlú“.<sup>129</sup> Jednalo se o velký štít s opěrnou tyčí, který chránil v boji střelce a taky obsluhu děl. Byl umístěn mezi vozy sešikovanými k obraně proti nepříteli.

Posádka bojového vozu se mohla skládat z cepníků, kopiníků, střelců z kuší a luků a střelců z hákovnic a pavézníků. Celkově posádka vozu dosahovala kolem 20 bojovníků. Poměr střelců k cepníkům a kopiníků byl 1:2. Bojovou jednotku táhlo spřežení dvou nebo čtyř koní a řídili ji dva až tři ozbrojení vozatajové. Jejich počet mohl v případě zabití

---

<sup>123</sup> ŠVEJKOVSKÝ 1952, 43

<sup>124</sup> KLUČINA / PETRÁČEK 1987, 25

<sup>125</sup> DURDÍK 1953, 103

<sup>126</sup> ŠVEJKOVSKÝ 1952, 48

<sup>127</sup> FRANKENBERGER 1938, 22

<sup>128</sup> Tamtéž, 22

<sup>129</sup> SLČ 1980, 66

vozataje umožnit jeho rychlé vystřídání novým.<sup>130</sup> K vozu bylo přiděleno určité množství náradí, náhradních fošen, řetězů, jeden žlab, taras (s berlú a děrú), střelivo a píce.<sup>131</sup> Podle pramenů byli ke každému bojovému typu vozu přiřazeni koně, mohlo se jednat o jednoho i více zvířat, která sloužila jako tažná síla. Na příklad ve spise *Bellifortis* od Konráda Kyesera z roku 1405 zobrazuje knižní malba vozataje v plné zbroji, který sedí na levém sedlovém koni a pravého náručního řídí uzdou.<sup>132</sup>

Aktivní použití válečných vozu jako bojové jednotky je spojeno už s počáteční etapou husitských válek. Na začátku husitští válečníci používali obyčejné vozy v poměru jeden vůz na 15–20 lidí. Později byl vzhled vozu výrazně složitější. Vozy začaly být vybavovány štíty a při spojení vozu do hradby byly vzájemně spojeny železným řetězem. Jednotlivé bojové vozy se srážely „kolo na kolo“.<sup>133</sup> Nejpresnější vysvětlení tohoto způsobu spojení vozu popsal Jan Durdík ve spolupráci s vojenským historikem Eduardem Wagnerem. Popis zní tak, že pravé zadní kolo předního vozu se těsně spojovalo s předním levým kolem druhého vozu. K zpevnění vozové hradby se bojové vozy spínaly řetězy nebo také houžvemi.<sup>134</sup> Díky tomuto spojení byla vozová hradba chráněna před proniknutím nepřátelských vojáků mezi koly. Pravděpodobně tento způsob spojování vozů vycházel z tehdejší absence pohyblivé přední osy vozu a tím také následné horší manévrovatelnosti.<sup>135</sup>

Zajímavý obraz vozové hradby nacházíme ve Vídeňském rukopisu z roku 1450.<sup>136</sup> Husitská hradba je zde zobrazena ve formaci čtyř bojových vozů, které jsou spolu navzájem spojeny řetězem. Předpokládá se, že uprostřed hradby stál stan velení. Samy vozy byly tvořeny pevnou korbou, která kryla posádku vozu ozbrojenou cepy, palicemi, kušemi a hákovnicemi. U bojových vozu je možné si všimnout, že konce ojí jsou okovány plátovým kováním a také doplněny závlačkou. K vozu také patřilo prkno, které se zavěšovalo mezi kola pod vůz. V něm byly umístěny trojúhelníkovité střílny, ze kterých střelci ležící pod vozem mohli pálit na nepřitele.<sup>137</sup> Tato mobilní obranná struktura plně odpovídala svému názvu a účelu. Záhy začala vozová hradba hrát důležitou roli v boji a její využití se rozšířilo i pro řešení nezávislých a zcela nových taktických prvků.

---

<sup>130</sup> ŠVEJKOVSKÝ 1952, 52

<sup>131</sup> DURDÍK 1953, 86

<sup>132</sup> KYESER 1967, 71

<sup>133</sup> DURDÍK 1953, 117

<sup>134</sup> Tamtéž, 177

<sup>135</sup> KLUČINA / MAJOR 1985, 246

<sup>136</sup> DOLEJŠÍ / KRÍŽEK 2009, 288

<sup>137</sup> KLUČINA / PETRÁČEK 1987, 4



## 2.2. Chladné zbraně a zbroj

Husitská výzbroj byla původně výrazně slabší ve srovnání s vybavením panské armády. Bohatší měšťané si mohli dovolit koupit vlastní zbraně a zbroj. Jelikož husitská se armáda skládala převážně z chudších vrstev obyvatelstva, používalo se ze zbraní, jako především kopí a různé sudlice. Názvem sudlice lze pojmenovat veškeré dřevcové zbraně různého druhů s dlouhou dřevěnou násadou. Do výzbroje husitské pěchoty patřily také meče, dýky a další krátké zbraně. Posádka bojového vozu ale využívala především dlouhé zbraně.<sup>138</sup> Díky jejich délce mohli bojovníci posádky lépe odrážet útok nepřátel, a naopak útočit na nepřátele přes bočnice vozu.

Do typu zbraní označovaných jako sudlice patřily také halapartny (něm. *Hellebarde*). Zbraň je představována sekerou s velmi dlouhou hřídelí a železnou špičkou. V podstatě to bylo spojení kopí a sekery do jedné zbraně. Vznik halapartny byl reakcí na stále silnější rytířské brnění, které bylo jen těžko možné probodnout mečem nebo lehčí dřevcovou zbraní. Spis *Bellifortis* je v tomto ohledu ikonografickým zdrojem pro rozbor a podobu středověkých zbraní. Conrad Kyeser ilustroval podobu bojového vozu, kde posádka byla ozbrojena různými typy zbraní včetně halapartny.<sup>139</sup> Díky kombinované konstrukci této halapartny se dalo předpokládat, že pouze silným úderem dlouhé sekery bylo možné prorazit brnění. Postupně se halapartna stala hlavním prostředkem boje pěchoty proti těžce ozbrojeným rytířům. Halapartny byly v mladší éře dále modifikovány. Zadní strana zbraně mohla být vybavena kladivem špičaté formy nebo hákem, který usnadňoval strhnutí rytíře z koně.<sup>140</sup> Nejvíce halapartny proslavila švýcarská pěchota, která úspěšně odrážela rytířské útoky v mnoha bitvách. Postupně se rozšířila do německých regionů a českých zemí, které v tu dobu používaly obdobnou zbroj.<sup>141</sup>

Jednou z oblíbených zbraní husitů byly selské cepy, které se původně používaly k mlácení obilí. Venkovský lid instinktivně začal využívat cepy na počátku husitského hnutí jako zbraň.<sup>142</sup> První etapou přizpůsobení selského nástroje k válečným podmínkám bylo okování násady cepu, pro účinnější sílu úderu. Cep se skládal z dřevěné tyče a byl opatřen železnou výztuží. Násada byla na rozdíl od civilního cepu prodloužena a doplněna

---

<sup>138</sup> KLUČINA / PETRÁČEK 1987, 14

<sup>139</sup> [https://daten.digitale-sammlungen.de/bsb00090291/image\\_8](https://daten.digitale-sammlungen.de/bsb00090291/image_8), vyhledáno 28.03.2021

<sup>140</sup> DELBRÜCK 2006, 331

<sup>141</sup> BIEDERMAN 2015 — Jan BIEDERMAN: Organizace a vybavení vojska v 15. století: paralelní vývoj ve Francii, Burgundsku a střední Evropě (Filosofická fakulta Praha, disertační práce). Praha 2015, 103

<sup>142</sup> DURDÍK 1953, 85

hřeby nebo hroty. Bojovníci byly vycvičeni do té míry, že se svými cepy dokázali uskutečnit až několik desítek úderů za minutu, a každý úder zasáhl cíl. Jeden úder okovaným cepem mohl srazit rytíře v plné zbroji. Stejně tak k tomu účelu mohly sloužit dlouhé oštěpy s háky, které husité nejspíš převzali od flanderské milice.<sup>143</sup> Různé typy pik a kopí v kontextu taktiky vozové hradby nebyly tak užitečné. Můžeme si domnívat, že bojová posádka mohla mít v řadách kopiníka bojujícího s upraveným typem kopí s hákem, v němčině označovaném jako *hakenspiess*.<sup>144</sup>

Ze zbroje pěchota vozu používala především přilby, nejčastěji tzv. železné klobouky a šlapy. Horní polovinu těla bojovníka chránil buď přední plech, plátový kabátec tzv. brigantina. Také bojovníci nosili různé prošívané nebo drátěná košile.<sup>145</sup> Někteří bojovníci měli pláty chráněny i paže. Málokdy používali pěší bojovníci ochrannou zbroj nohou. Mohlo to zhoršit pohyblivost pěšáků na bojišti a zpomalit strategické manévry.<sup>146</sup> Pěchota za frontou, plně ozbrojena dřevcovými zbraněmi a kryta útočnými štíty, byla prakticky nepřístupná vůči útokům nepřátelské kavalérie. Štít, který byl obvykle vyroben ze dřeva, byl ve spodní části pobit železem potaženým kůží.<sup>147</sup> V dolní části štítu byl umístěn hrot, který mohl být případně zabodnut do země. V horní nebo boční části byl otvor, který sloužil jako podpora kuše nebo palné zbraně.

Řemeslná výroba v Čechách disponovala dostatečnou kapacitou výroby, aby pokryla domácí spotřebu. Zejména městská produkce byla schopna uspokojit poptávku po potřebných zemědělských i výrobních nástrojích, jako byly např. nože, pily, lopaty, kosy, vidle, sekery atd. Stejně tak se postupně vyvíjelo i domácí zbrojířství, vyráběly se zde přilby, štíty, brnění, meče, kopí, bojové nože a od druhé poloviny 14. století také střelné zbraně.<sup>148</sup> Při výrobě velkých zbraní – bombardérů byly použity bohaté zkušenosti českých slévárenských dělníků, kteří již dlouho odlévali zvony. Česká děla byla vyvážena i do zahraničí. Významného rozšíření střelných zbraní bylo dosaženo během husitských válek.

---

<sup>143</sup> KOVAŘÍK 2016, 195

<sup>144</sup> TOMAN 1898, 427

<sup>145</sup> KLUČINA / PETRÁČEK 1987, 14

<sup>146</sup> Tamtéž, 14

<sup>147</sup> DOLEJŠÍ / KRÍŽEK 2009, 260

<sup>148</sup> FRANKENBERGER 1938, 30

### 2.3. Mechanické střelné zbraně

Vývoj a popularizace kuše probíhala současně s použitím dlouhého luku a šířením střelných zbraní. Zatímco angličtí vojáci preferovali dlouhý luk, v kontinentální Evropě se používali hlavně kuše. Přenosný luk byl mobilnější a rychlejší palnou zbraní, která byla při použití také pohodlnější než masivní kuše.<sup>149</sup> Luk usnadňoval zaměření na cíl v pohybu a rychlé zasažení nepřítele. Husitská pěchota také používala typy anglického luku, jejichž účinnost se prokázala už u bitev stoleté války, a byly výborným prostředkem obrany proti obrněným rytířům. Členové vozové posádky používali kratší luky pro snadnější pohyb ve vozu, které umožňovaly rychlejší vedení palby na kratší a střední vzdálenost.

V českém království doby vrcholného a pozdního středověku byl nejrozšířenějším typem mechanické střelné zbraně luk s rovným rámem v celkové délce a rozsahu cca 150–190 cm. Tento typ luku vycházel ze staršího vývojového období raně středověké střední Evropy.<sup>150</sup> Aktivní použití luku potvrzují písemné a ikonografické prameny v období 11.–14. stol.<sup>151</sup> Vojenské řády doby husitské uvádějí ve zmínkách o složení a výzbroji vojsk především kuše, hákovnice a ručnice.<sup>152</sup> Je však třeba poznamenat, že pro střelbu z kuše nebylo nutné vyvíjet takovou sílu a mít výcvik jako pro přesný výstřel z anglického luku. Kromě toho byly kuše rozšířenější v chudších vrstvách obyvatelstva, z nichž se skládala husitská armáda. Profesionální lukostřelci začínali výcvik už v dětství, a právě pro délku tohoto výcviku byl lukostřelec mnohem dražší než obyčejný rolník, který mohl za krátkou dobu ovládnout střelbu z kuše. To ale není jediná výhoda kuše. Její střely byly těžší než šípky dlouhého luku a měly velkou průnikovou sílu. Dolet diaboly kuše mohl dosahovat 100 m a některá ocelová kuše o hmotnosti do 10 kg mohla vystřelit až na vzdálenost 350 m.<sup>153</sup> Pokud k tomu připočteme vysokou přesnost, kuše se stala v krátké době vynikající zbraní pro střelbu z obranných a uzavřených pozic, kterými byly bojové vozy. Smrtící síla, kterou měla kuše, byla tak velká, že církví byla považována za ďábelskou zbraň. V roce 1139 druhý Lateránský koncil dokonce zakázal její použití proti křesťanům, ale ponechal výjimku pro války proti nevěřícím, pohanům a kacířům.

---

<sup>149</sup> BIEDERMAN 2015 — Jan BIEDERMAN: Organizace a vybavení vojska v 15. století: paralelní vývoj ve Francii, Burgundsku a střední Evropě (Filosofická fakulta Praha, disertační práce). Praha 2015, 103

<sup>150</sup> Tamtéž, 103

<sup>151</sup> KLUČINA 2004, 426

<sup>152</sup> ŠVEJKOVSKÝ 1952, 50

<sup>153</sup> PAYNE–GALLWEY 1995, 142

V žádném případě však nelze upřít vojenské úspěchy lukostřelců a zpochybnit zjevnou výhodu jejich zbraní oproti kuším z hlediska rychlosti střelby. To vše se jasně projevilo v legendární bitvě u Agincourtu r. 1415. Zatímco se kuše musela natahovat, lukostřelci s dlouhými luky mohli za stejnou dobu vypustit okolo 4–6 šípů. Ještě v polovině 14. století daleko přesahoval dlouhý luk v palebném dosahu kuši.<sup>154</sup>

## 2.4. Palné zbraně a dělostřelectvo

V 15. stol. se palné zbraně postupně stávaly s každou velkou bitvou stále více nedílnou součástí armád jakékoliv strany. Hlavní velitel husitské armády Jan Žižka zdokonalil „husitskou pěst“ – vozovou hradbu tím, že k ní doplnil dělostřelectvo.<sup>155</sup> Proto husité instalovali dělostřelecké zbraně mezi oddělené vozové jednotky spojené řetězy. Po odpojení vozů měla pěchota příležitost uspořádat bojový průzkum případně zajistit rychlý přechod posádky vozové hradby z obrany do útoku. Každé vozidlo bylo bojovou jednotkou s vlastní posádkou. Každý člen posádky plnil v boji svůj úkol. Taková harmonická spolupráce vojáků byla dosažena především díky vypracovanému bojovému výcviku.<sup>156</sup>

Husitské války přinesly na pole bojiště hromadné použití střelných zbraní různého typu. Ruční palné zbraně si mohla pro sebe dovolit poměrně velká část husitských bojovníků. Palné zbraně nebyly zvláštností v husitské armádě, dokonce v ní měly převahu v porovnání s nepřátelskou koalicí na bojišti. Ještě před rokem 1419, tj. na počátku husitských válek, jsou ve většině měst českých zemí doloženy městské zbrojnice a dílny, ve kterých se vyráběly palné zbraně různého typu. Tyto podmínky umožňovaly výrobu velkého množství palných zbraní a také zásobování včetně obsluhy.<sup>157</sup>

Ruční palné zbraně se postupem času začaly šířit v celém vojsku. Kromě velkých děl se zvýšila výroba mobilních a odlehčených palných zbraní, které mohl ovládat jediný střelec. Z ručních zbraní největšího použití dosáhly píšťaly a hákovnice. Mezi těmito zbraněmi byla většinou rozdílná velikost ráži. Hákovnice byla těžší než píšťala a měla hák, který umožňoval zachycení zpětného rázu. Nejrozšířenější husitské palné zbraní

---

<sup>154</sup> Tamtéž, 144

<sup>155</sup> TOMAN 1898, 181

<sup>156</sup> ŠMAHEL 1996a, 226

<sup>157</sup> DURDÍK 1953, 64

nazývaly „píšťaly“. Původně to byl název pastýřské dýmky nebo flétny. Podle tradice dala „píšťala“ v mírně upravené podobě jméno západoevropské pistoli. Píšťala měla poměrně krátkou železnou hlaveň s vnitřní světlostí kolem 15–25 mm s tulejí. Světlost komory byla stejná, jakou měla hlaveň. Celá konstrukce byla nasazená na dřevěném stvolu, jež střelec držel v podpaží.<sup>158</sup>

Střelný prach se zapaloval otvorem přes hlaveň pomocí doutnáku. Vzdálenost dostřelu byla patrně nevelká a vzhledem k absenci mířidel byla střelba také velmi nepřesná. Přesněji byl střelec schopen mířit jen na dosah několika metrů. Podle historika Josefa Dolejšího byl účinek takových husitských ručních palných zbraní spíše psychologický.<sup>159</sup> Masivní palby na útočníky mohly zmást i zkušené rytíře, tím narušit disciplínu a donutit je k útěku.

Poněkud větší ráží (26–30 mm) byly hákovnice. Konstrukce zbraně měla tvar trubky ze železa, mědi nebo bronzu, jak odlité, tak i ukované. Zbraně se nabíjely zepředu od ústí hlavně a zápal prachové směsi se uskutečňoval ručním přiložením doutnáku k pánvičce. V této části pánvičky byl vyhloubený otvor spojený kanálkem a náplní s prachovou směsí v hlavni. Hlaveň zbraně byla připevněna na dřevěné podložce, nebo protažena takovým způsobem, aby ji střelec přidržoval v oblasti podpaží. Pro tlumení zpětného rázu při výstřelu byly zbraně opatřeny hákem pod ústím hlavně. Při výstřelu mohl být hák zachycen za vhodnou oporu jako například za okraj bojového vozu. Díky této součásti dostaly zbraně pojmenování hákovnice.<sup>160</sup>

Nejprve hákovníci obsluhovalo několik střelců. První mohl mířit a druhý nabíjel a odpaloval výstřel přiložením doutnáku. Doutnák byl šnůra z textilního materiálu, která byla napuštěna octanem olovnatým, díky kterému došlo ke tlumení hoření. Osoba, která byla odpovědná za nabíjení a odpalování hákovnice, musela udržovat doutnák neustále doutnající. Toto pravidlo platilo i při přesunu vojska.<sup>161</sup> Pro oba typy zbraní (hákovnice nebo píšťala) se používaly kulaté střely. Střely se mohly vyrábět ze železa, kamene, bronzu nebo olova. Na rozdíl od větších děl, kde se převážně používaly kamenné střely, přesněji koule, zbraně s menší ráží používaly střely odlévané z jiných typů kovů, jako například z olova. Jejich výroba se mohla provádět i v polních podmínkách. V takovém případě můžeme usoudit, že proces odlévání olověných a nemalé míře i železných kulí

---

<sup>158</sup> DOLEJŠÍ / KRÍŽEK 2009, 328

<sup>159</sup> DOLEJŠÍ / KRÍŽEK 2009, 329

<sup>160</sup> BRYCH / JANOUŠEK / PARKAN 2018, 12

<sup>161</sup> Tamtéž, 13

nebyl pro větší část bojovníků složitý.<sup>162</sup> Je však třeba upozornit, že nelze přesně rozlišovat mezi píšťalami a hákovnicemi a že oba hlavní typy ručnic splývají. Vyráběly se také ručnice s jednoduchým držákem doutnáku a zbraně s relativně velkou ráží ale bez opěrného háku. Příkladem velkorážní ruční palné zbraně je „ruční bombardá“.<sup>163</sup> Při střelbě z ručnic bojovníci používali „stojící štít“ (v němčině *setzschild*), v češtině byl označován termínem „velká pavéza“. Tento název je odvozen ze jména italského města Pavia, kde byly údajně vynalezeny, nebo byly ve větším množství vyráběny. Jednou z forem velké pavézy byl takzvaný „útočný štít“. Sloužil především jako kryt pro několik bojovníků najednou.<sup>164</sup>

Z těžších palných zbraní se ve výzbroji husitských vojsk vyskytovaly např. houfnice a tarasnice. Houfnice byly v bitvách využívány převážně jako polní děla. Obě se lily převážně ze železa, ale bezpochyby také z bronzu. Hlavním rozdílem mezi nimi a tarasnicí byla jejich hlaveň, která byla mnohem kratší v poměru světlosti k délce hlavně. Především jejich komora měla menší světlost než hlaveň. Jako střelivo se obvykle používaly kamenné kule nebo hromadné střely. Nejčastěji se používal upravený pískovec nebo žula. Koule byly tesané podle ráží jednotlivých děl, již během 15. století začaly ale pomalu ustupovat kovovým.<sup>165</sup> Název houfnice vznikl z toho, že děla se používala hlavně k palbě do houfu nepřátelského vojska na kratší vzdálenost. Účinný dostřel houfnic se pohyboval v rozmezí 350–500 m. Na rozdíl od houfnice měla tarasnice o něco delší účinný dostřel. Existuje hypotéza, že při střelbě z houfnic se používal způsob pozdější palby známé jako kartáč, který se v dělostřelectvu rozšířil v dalším století. Houfnice se nabíjela menšími projektily, které umožňovaly efektivní palbu proti sešikovanému nepříteli.<sup>166</sup>

Konstrukce houfnic nebyla na svou dobu složitá. Hlaveň byla upevněna železnými pásy v dřevěném ložišti. Díky menší ráží pohybující se mezi 150 a 250 mm se puška upevňovala na prosté dvoukolé lafetě, která umožňovala rychlé přesuny s vozy a větší pohyblivost. Tato inovativní konstrukce začala být používána v průběhu 20.–30. let 15. století nejen husity ale i jejich nepřáteli.<sup>167</sup> Dělem menší ráže, které bylo rozšířeno u

---

<sup>162</sup> DURDÍK 1953, 68

<sup>163</sup> BRYCH / JANOUŠEK / PARKAN 2018, 15

<sup>164</sup> MATUŠKA / SYKA 2016, 123

<sup>165</sup> BIEDERMAN 2015 — Jan BIEDERMAN: Organizace a vybavení vojska v 15. století: paralelní vývoj ve Francii, Burgundsku a střední Evropě (Filosofická fakulta Praha, disertační práce). Praha 2015, 165–168

<sup>166</sup> DURDÍK 1953, 81

<sup>167</sup> Tamtéž, 70

polního dělostřelectva, byla tarasnice. Svůj název dostala od slova taras, které označovalo předsunuté dřevěné postavení před hradbami. Tento typ zbraní původně spadal do kategorie pevnostního dělostřelectva. Konstrukce dvoukolové dřevěné lafety se začala používat až ve 30. letech 15. století. V porovnání s houfnicemi byla ráže tarasnic menší, nejčastěji v rozmezí 40–45 mm. Existovaly také výjimečné případy s ráží 60 mm a více. Díky charakteristickým znakům, jako byly relativně malá ráže a dlouhá hlaveň, se tarasnice nejčastěji umisťovala do vozů. Podle pramenů, které se dochovaly, se účinný dostřel tarasnic pohyboval mezi 250–350 m. Menší ráže a delší hlaveň umožňovala o něco přesnější vedení palby na blízký dostřel a perfektně zvládala takové funkce jako srážení obrněného jezdce z koně.<sup>168</sup>

---

<sup>168</sup> Tamtéž, 71

## 3. Taktické využití vozové hradby v husitských válkách

### 3.1. Zrození taktiky

V počátcích revoluce hrál v polních armádách nejsilnější roli nábožensky a morální faktor. Díky velkému množství vojenských činností se bojovníci stávali zkušenějšími a profesionálněji. Vysoká úroveň výcviku a vnitřní organizace vychovávala každého jednotlivce i taktickou jednotku jako celek. Tyto aspekty umožňovaly nasazení vojska pro rychlé vojenské operace a taktické úkoly. Díky překvapivě rychlé mobilizační schopnosti polních vojsk a strategickým dovednostem velitelů se husitům podařilo kompenzovat jejich počáteční nevýhody ve srovnání s rytířskými armádami. Tento vývoj probíhal na základě odlišné výzbroje a vybavení v důsledku sociálního složení husitských vojsk.<sup>169</sup> Hlavní rozdíl mezi husitskými a katolickými vojsky však spočíval v jejich taktice.

Zkušenost prvních vojenských střetů s katolickým vojskem v letech 1419–1421 ukázala zásadní problém vojska husitů. Jeho pěchota, která tvořila základ vojska, byla velmi neuspořádaná. To že v řadách husitské armády byla přítomná drobná česká šlechta, její nepočtená jízda nemohla naplno konkurovat katolickým rytířům. Hlavní silou husitů byla pěchota, která ovšem nepůsobila v takovém souladu jako angličtí lučištníci nebo švýcarští lancknechti. Byla to různorodá masa lidí, vyzbrojená všemi druhy zbraní, které ještě včera používali k práci. O kvalitním brnění prakticky nemohla být řeč, stejně jako o skutečných vojenských zkušenostech a obecné představě o tom, co je čeká na bojišti.<sup>170</sup> Zatímco mocné panské rody zvětšovaly své statky, majetek chudých rytířů a zemanů se drobil stálým dělením mezi příslušníky rodu a dostatečné příjmy nezajistil ani malý počet. Přitom šlechtic musel mít pro své vojenské uplatnění drahou zbroj, kvalitní brnění a válečného koně.<sup>171</sup> Vše muselo odpovídat jeho stavu. Jelikož výnos jejich statků většinou nestačil, dávali se najímat do vojenské služby k bohatým sousedům, panstvu, purkrabím hradů nebo sloužili za žold ve vojenských službách měst či v cizině.<sup>172</sup> Tito lidé měli

---

<sup>169</sup> ŠMAHEL 1996b, 244

<sup>170</sup> DURDÍK 1953, 29

<sup>171</sup> TOMAN 1898, 417

<sup>172</sup> FRANKENBERGER 1938, 13



často bojové zkušenosti a obecně měli představu, co dělat na bojišti. Nejdůležitějším bylo to, že díky svým bojovým znalostem, věděli jak organizovat vojsko a vypracovat taktiku. Nejvýraznějším příkladem vojevůdce byl samozřejmě Jan Žižka z Trocnova. Žižka kdysi působil ve skupině lapků na jihu Čech. Sloužil taky jako žoldnér na straně polsko-litevské koalice vedené králem Vladislavem Jagellonským a jeho spojenci.<sup>173</sup> Během služby se setkával s použitím vozu pro ochranu vojenských táborů jako běžnou praxi. I proto nelze přijmout připsování vozové hradby Žižkovi některými historiky. Příklady použití vozové hradby jako obranného prostředku vojenského tábora byly známy v Evropě již od stoleté války.<sup>174</sup> Ovšem teprve zkušenosti se střety s jízdou těžkooděnců mohly zanechat poznatky o jejich způsobu vedení boje a případnému vytvoření protiopatření. František Palacký o něm píše jako o vynikajícím válečníkovi s dokonalou znalostí vojenství a vůdcovskými dary.<sup>175</sup> Žižkův přínos k vývoji využití vozové hradby i husitské taktiky není nesporný, je však jisté, že on sám a jeho přímý nástupce Prokop Holý hráli v tomto ohledu výjimečnou roli. Jejich vojenské úspěchy se staly symbolem neporazitelnosti husitských vojsk.

Jádrem tábořské polní armády byli morálně nadšení lidi, kteří byli ochotni bojovat až do samého konce. Již v roce 1420 se k Žižkově družině v Plzni připojily další lidové vojenské skupiny. Někdy v době, kdy Žižka opustil Tábor (1423), vznikl také slavný *Žižkův válečný řád*.<sup>176</sup> Tento soupis pravidel a ustanovení se stal základem pro stanovení přísné disciplíny vojsk, morální a taktickou přípravu polních armád.

Země českého království se staly nadlouho bojištěm nesmiřitelných nepřátel nejen v náboženství ale i taktice. Značný význam k uplatnění strategických a taktických úkolů hrál terén. Jak už bylo zmíněno v kapitolách výše, převážnou část husitských vojsk tvořila pěchota. V 15. století byla jednou z nejsilnějších pěších armád švýcarská městská hotovost po typu milice. Velká část vojenských historiků považuje za jeden z určujících faktorů vojenského úspěchu švýcarské pěchoty hornatou krajinu. Díky terénním „obraným prostředkům“ mohla švýcarská pěchota úspěšně obsadit silnější pozice vůči nepříteli a také skrytě přemísťovat svá vojska.<sup>177</sup>

Polní vojska husitů, jak už jejich název napovídá, byla schopna uplatnit své vojenské dovednosti na daleko nižším, rovnějším a otevřenějším terénu. V takových

---

<sup>173</sup> ČORNEJ 2019, 43

<sup>174</sup> ČORNEJ 2019, 73

<sup>175</sup> PALACKÝ 1968, 192

<sup>176</sup> ŠVEJKOVSKÝ 1952, 23

<sup>177</sup> CONTAMINE 2004, 166

podmínkách bylo ale mnohem těžší provádět pochody a další taktické operace. Byla to převážně jízda protivníka, která je mohla v terénu zahlédnout a uskutečnit rychlý výpad, před kterým pěchota v poli nebyla dostatečně chráněna.<sup>178</sup> Uvedené skutečnosti vedly k tomu, že byla potřeba pro ochranu vojsk zřídit polní opevnění. Příprava stálých opevnění jako příkopy a náspy potřebovala delší dobu, a nemohla vyloučit nebezpečí nečekaného útoku protivníků, než bude připravena. Prostředkem k obraně pěších bojovníků se tak logicky stala vozová hradba. Tento způsob obrany splňoval několik hlavních zásad, které umožnily nejen obstát při mnohonásobné přesile protivníkovy vojska, ale taky přinutit nepřítele k útěku. Vozy poskytovaly obranu pro vojska, která se mohla nacházet uvnitř během pochodu, ale také přímo v boji. Pěchota našla ve vozech bezpečné útočiště, které mohlo úspěšně čelit výrazně vyššímu počtu útočníků. Obranné vlastnosti spojených vozu zvyšovaly bojeschopnost vojsk a dostatečnou obranu v otevřené krajině. Při válečném setkání u Hory v *Kronice velmi pěkné o Janu Žižkovi* se uvádí, jak byl Žižka obklíčen vojskem uherského krále.<sup>179</sup> Sestavená vozová hradba pomohla husitům čelit celodennímu útoku královských sil. K večeru, a přesněji podle kroniky v devět hodin, Žižka a jeho vojsko se dokázali probít obklíčením. „Pak když bylo pět hodin na noc, tehdy Žižka táhl jest na královo vojsko. A tu se jest skrze vojsko probil, neb jest odtud jinudy s vojskem nemohl, a méně než čtvrt mile jest odtáhl, až jest den byl, i kázal se jest vozy otočiti.“<sup>180</sup> Pokud budeme spoléhat na časovou správnost zmíněnou v kronice, můžeme potvrdit, že vojenská operace prováděná Žižkou ukazuje poměrně rychlé sešikování obranné formace vozů. Na rozdíl od náspu a palisád, manipulace s vozy poskytovala pěchotě dost času pro operativní přípravu opevnění. Role výběru terénu byla ovšem stále důležitá. Místo ve kterém vozová hradba byla umístěna, mělo rozhodující vliv na strategickou iniciativu velitele a mohlo se stát velkou výhodou.<sup>181</sup>

Kromě početných pěších bojovníků a vozů se vždycky ve vojsku nacházely také jezdecké oddíly. Husitské jízda se skládala převážně z kališnické drobné šlechty s jejich družinami. Na rozdíl od těžko ozbrojené jízdy, která tvořila kostru křižáckých sil, husitská jízda sloužila jako lehká mobilní jednotka, která většinou plnila pomocné funkce průzkumníků nebo byla používána k drobným vojenským zásahům. V dubnu 1420 tábořské vojsko v dobyté Mladé Vožici ukořistilo jistý počet jezdeckých koní a také

---

<sup>178</sup> DURDÍK 1953, 24

<sup>179</sup> *Kronika velmi pěkná o Janu Žižkovi, čeledínu krále Václava*, (ed. Jaroslav Šůla). Hradec Králové 1979, 18

<sup>180</sup> Tamtéž, 20

<sup>181</sup> ČORNEJ 2019, 206

rytířskou výstroj.<sup>182</sup> Na rozdíl od rytířské jízdy protivníků, která kvůli svému složení mohla vynikat individuálním vojenským výcvikem, se husitům podařilo naučit lidi bojovat v sedle relativně za krátkou dobu. O tom svědčí *Staré letopisy české z Křižovnického rukopisu*, kde se mj. píše, jak činil Žižka nábor do jízdy: „A tu hned sobě jezdcuov naděla, a kterého podobného pacholka viděl, na toho oděnie dađa a kuoň podeň, i vycvičil jeho k jiezďe a k boji.“<sup>183</sup> V bitvách husitská jízda vyčkávala za vozovou hradbou na vhodný okamžik k výpadu po křídlech, k obchvatu nepřítele a k dalšímu pronásledování. V případě, že by jízda provedla neúspěšný tah, a byla pronásledována protivníkem, mohla se vrátit do obranných pozic vozové hradby. Eneáš Silvia se zmiňuje o tom, že z vozové hradby se mohl pokračovat boj jako z měst obklopených hradbami.<sup>184</sup>

Čeští historici, jako např. František Palacký, považovali husitskou taktiku za nový způsob válečného umění, ve kterém je možné sledovat starořímské zkušenosti s disciplínou a organizačním velením. Uvedené zásady se pojily s nejnovějšími pokroky a zisky té doby, která s sebou přinášela také nasazení dělostřelectva.<sup>185</sup> Zmínky o ohromné síle dělostřelectva se dochovaly i díky kronikářům. Ve *Starých letopisech českých* nacházíme příklad rozhodujícího nasazení dělostřelectva v boji. Vypráví o útoku katolické jízdy mající převahu na vozovou hradbu: „řtili valem na Čechy a hned k vozóm přilnuli, a tu jich mocí převrtili již jeden řád sšikovanych“.<sup>186</sup> Dál kronikář pokračuje o tom, jak husité odráželi útok hromadným použitím palných zbraní všeho druhu: „střieleli na ně vozuov, hůfnic a tarasnic, až v nich veliké cesty a pruochoďiště dělali“.<sup>187</sup> Z uvedených údajů je zřejmé, že vozová hradba se skládala z více obranných linií / řad, které se navzájem mohly překrývat. Dopad takové palby působil nejen fyzické ztráty, ale i vyvolával také hrůzu v řadách útočníků. V *Husitském vojenství* Jan Durdík vysvětloval, že husité objevili nejvhodnější způsob vedení palby salvou. Tento účinek byl dosažen použitím více děl, což zvětšovalo oblast zásahu výstřelů.<sup>188</sup> Masová palba dělostřelectva již tehdy nebyla neznámá a působil velice drtivě na útočící vojsko. Aktivní vývoj zbrojnic a dílen ve městech umožňoval výrobu velkého množství různého typu palných

---

<sup>182</sup> FRANKENBERGER 1938, 14

<sup>183</sup> SLČ 1959, 61

<sup>184</sup> PICCOLOMINI 1998, 141

<sup>185</sup> PALACKÝ 1968, 366

<sup>186</sup> SLČ 1980, 77

<sup>187</sup> Tamtéž, 77

<sup>188</sup> DURDÍK 1953, 122

zbraní a zesílení obrany měst i polních vojsk.<sup>189</sup> Použití pušek na vozové hradbě se stalo jednou z neúčinnějších obranných zbraní proti jezdeckým armádám.

Díky pohyblivosti polních vojsk, a především vozové hradby, byl umožněn převoz velkého množství pušek, houfnic a tarasnic při pochodu. Použití vozu jako základny pro umístění děl umožnilo vznik polního dělostřelectva.<sup>190</sup> Delší dobu se dělostřelectvo používalo převážně k dobývání pevností a rozbíjení hradních zdí. Lože pušek se začaly rozmisťovat na kládové lafetě, která umožňovala pohyb děla pro nastavení směru palby. Celá konstrukce se umísťovala na vozy.<sup>191</sup> Iluminaci *Vídeňského kodexu*, zobrazuje vozovou hradbu, kde jsou v jednom z vozů umístěna polní děla.<sup>192</sup> Tak bylo dělostřelectvo spjaté s vozovou hradbou a představovalo v poli reálnou válečnou sílu moderního vedení boje.

Následný vývoj vozové taktiky probíhal tak, že vše, co přinášelo kladné výsledky na bojišti, bylo ponecháno a následně dále rozvíjeno. Tak se vozy z pomocných prostředků postupně staly klíčovým prvkem husitské taktiky. Druh výbroje a vybavení posádky vycházel z taktických pokynů. Obranný charakter vozu, který se používal jako mobilní pevnost, bylo možné využít také k útočné strategii.

Polní vojska táboritů a stoupců Žižky, kteří si po jeho smrti (1424) říkali sirotci, tvořila profesionální páteř husitské vojenské moci. Jejich velikost byla jako u elitních vojsk přizpůsobena tak, aby byla co nejefektivnější, silná a přitom mobilní. Představu o pravděpodobné velikosti táboritské polní armády poskytuje kronika Bartoška z Drahonic. K roku 1424 ještě před smrtí Žižky bylo v tomto vojsku 500 jezdců, 7000 pěších a kolem 300 vozů.<sup>193</sup> Polní armády byly zásobovány z míst, odkud bojovníci pocházeli, nebo z kořisti z válečných tažení. V případě velkých válečných událostí byla polní vojska posílena mobilizací jednotlivých husitských měst, šlechticů nebo žoldnéřů, pokud to bylo možné s ohledem na pokračující soupeření uvnitř husitského křídla.<sup>194</sup>

Celá taktika vozové hradby husitů se formovala kolem provizorních pevností z vozů, které od začátku nesly obrannou povahu.<sup>195</sup> Při přiblížení nepřítele se pěchota a

---

<sup>189</sup> Tamtéž, 64

<sup>190</sup> Tamtéž, 121

<sup>191</sup> FRANKENBERGER 1938, 24

<sup>192</sup> <https://manuscriptminiatures.com/5728/21024>, vyhledáno 10.03.2021

<sup>193</sup> FRB V. 1893, 592

<sup>194</sup> ŠMAHEL 1987 — František ŠMAHEL: Organizace a skladba tábořské strany v letech 1420-1434, HT 9, 1987, s. 20

<sup>195</sup> ŠMAHEL 1996b, 28

kavalérie husitů uchýlila do blízkosti vozů, které hrály roli polního opevnění. Nejlepší pozicí pro vozovou hradbu byla přirozená povaha terénu jako břeh řeky, kopec apod.

Vnější řady vozové hradby sloužily jako zeď, ze které bylo možné provádět aktivní obranu. Jakmile útok nepřítele na tábor začal slábnout, vozy se začínaly odpojovat a husitská kavalérie a pěchota vystupovala skrz mezery mezi nimi a útočila na nepřítele z flanku. Nepřítel vyčerpaný bitvou, který byl neustále pod palbou z kuší a děl z vozu, často nebyl schopen odolat protiútok a obracel se na útěk, dále byl pak pronásledovaný menší husitskou jízdou.<sup>196</sup> Takový průběh události je prezentován jako ideální bitevní scénář, který mnohokrát přinesl pozitivní výsledek. Skutečný boj ovšem probíhal za rozmanitých okolností.

### 3.2. Vozová hradba v pochodu

Důležitým aspektem válečného úspěchu husitů bylo správné řízení pochodu a vojenských tažení. Husitská vojska složená z pěchoty, jízdy a dělostřelectva byla nedílnou součástí v přesunech vozové hradby. Některé vozy se mohly lišit podle taktického úkolu. Takovými typy vozů byly bojové, dělostřelecké a jednoduché vozy určené pro ostatní potřeby jako proviant a munice.<sup>197</sup> Vyobrazení tažení husitů nacházíme mj. v rukopise *Mittelalterliche Hausbuch* z 15. století.<sup>198</sup> V něm je zobrazen vozový šik s krajními bojovými vozy taženými koňským čtyřspřežím. Krajní vozy chránily vozy placní, které se nacházely uprostřed šiku. Husitskou bitevní formaci tvořila dvě křídla, každé se dvěma řadami vozů, ve kterých byly vnější řady delší. Z pozdějších německých vojenských řádů lze zjistit, že počet řad mohl dosahovat i pěti.<sup>199</sup> Ve vozovém šiku se vozy řazené z vnitřní strany nazývaly placními nebo špižními. Vnější řada vozů byla označována jako krajní. Od vnitřních se mohly lišit posílenou posádky a mohutnější konstrukcí. Vnější řada byla hlavní obrannou linií před eventuálním a náhlým přepadem nepřítele.<sup>200</sup> Z bočních stran vozů byly umístovány dvě pavézy, za kterými se nacházeli střelci. Jejich úkolem bylo zabránit při případnému vniknutí do vozu při přesunu.<sup>201</sup>

---

<sup>196</sup> DURDÍK 1953, 172

<sup>197</sup> DOLEJŠÍ / KŘÍŽEK 2009, 289

<sup>198</sup> DOLEJŠÍ / KŘÍŽEK 2009, 91

<sup>199</sup> TOMAN 1898, 189

<sup>200</sup> DURDÍK 1953, 112

<sup>201</sup> SLČ 1980, 93

Přední a zadní vozy vyčnívaly z vnějších řád a pravidelně měly větší počet vozů než řady vnitřní. V případě nebezpečí museli vozatajové na příkaz hejtmana řádu otočit na stranu, aby mohli uzavřít vozovou hradbu z obou stran.<sup>202</sup>

Každý vůz byl tažen dvěma koňmi, které ovládali vozatajové. Pohyb vozové hradby byl řízen pomocí korouhví. Vlček zmiňuje použití 8 korouhví pro 2 vnější a 2 vnitřní řady vozů. Na přední a zadní vozy krajních řad se umisťovaly korouhve. Barva korouhví se lišila podle levé a pravé strany. Nejzřetelnějšími barvami byly černá a bílá. Každá strana měla kontrolovat svůj pohyb při uzavření obranné formace, aby jejich lidé nezůstali venku při spojení vozu. Ostatní čtyři vozy byly umisťovány vpředu a zezadu vnitřních řad vozů. Při spojení řady zůstávali v centru vozového šiku koně, protože vnější řady vozů by při bitvě nestačily k jejich obraně.<sup>203</sup> Také podle korouhví se mohl označovat směr, ze které může útočit blížící se nepřítel. Tento signál sloužil pro vojsko ve vnitru vozové hradby a měl připravit osádku vozů k boji.<sup>204</sup>

Vojsko, které bylo složeno hlavně z pěchoty a z vozů, se nemohlo rovnat pochodovým výkonům jezdeckých vojsk. Průměrný vozový šik za normálních podmínek mohl urazit kolem 25-35 km.<sup>205</sup> Ovšem výsledky se mohly lišit. Historici uvádějí příklad, že v roce 1420 Žižka dorazil s vojskem z Tábora do Prahy za několik dní, průměrně tak urazil asi 37 km denně, což odpovídá rychlosti pochodu jezdeckého vojska.<sup>206</sup> Případy, kdy vojsko mohlo pochodovat ve čtyřech vozových řádech, byly řídké. Podle Petra Čorneje, pozdně středověké komunikace byly úzké a málo propustné pro využití takového počtu vozových šiků. Při delších pochodech, pokud se objevovala hlavní širší silnice, se vojsko mohlo pohybovat ve dvou řadách, ale toto platilo za podmínek suchého a rovného terénu.<sup>207</sup> Stejného názoru byl i historik vojenství Otakar Frankenbergem, který již před Petrem Čornejem psal, že pochod ve vozovém šiku v době pozdního středověku byl velmi náročný a jeho použití bylo určeno jako předbitevní formace pohybující v bezprostřední blízkosti nepřátelských vojsk.<sup>208</sup> Žižka ve svém *Vojenském řádu* se především věnoval disciplíně a organizaci vojsk. V jeho člancích nacházíme ustanovení o pochodu a poučení při tažení: „Item. Kterémuž vojsku dostane se napřed tažení, aby se druhé nehýbalo, až první své vozy zriedelo. Pakli by se kto s svými vozy vytrhl a vtrhl v jiné šiky vozy

---

<sup>202</sup> ŠVEJKOVSKÝ 1951, 51–52

<sup>203</sup> DURDÍK 1953, 110

<sup>204</sup> ŠVEJKOVSKÝ 1952, 52

<sup>205</sup> FRANKENBERGER 1938, 45

<sup>206</sup> Tamtéž, 45

<sup>207</sup> ČORNEJ 1987, 176

<sup>208</sup> FRANKENBERGER 1938, 55

z svého šiku, takový bude kázán obyčejem vojenského práva a slušnou kázní”.<sup>209</sup> Ovšem odpovědnost ležela taky na hejtmanech všech druhu vojsk: „Item. Kterí houfové mají a dostane se jim který den za vozy jeti neb pěším jiti, aby se žádní nikam nerozjížděli ani rozcházeli”.<sup>210</sup>

Udržení disciplíny bylo velmi složité. Pro dohled nad ní při pochodu jeli podél vojska koněberky. Byly to jezdcí, který měli dbát na to, aby vojsko dodržovalo houfy a v případě porušení mohli udělit trest peněžní pokuty, zabavení koně nebo zbraně.<sup>211</sup> Přijatá opatření měla velký vliv na fungování armády a byla důležitá při zvládnutí vojenských operací, buď to v pochodovém šiku, nebo sestavení vozové hradby.<sup>212</sup> Před vozy šli mostaři, opraváři s nástroji, sekerami, prkny a poleny. Úkolem mostařů byla operativní oprava mostů a vytváření cesty pro pohyb vozu. Opraváři měli na starosti údržbu vozu. Tato kategorie lidí byla nezbytnou součástí vojska, které převážně putovalo a bojovalo na vozech. O jejich důležitosti svědčí podrobný popis z Vlčková řádu: „Aby před každým řádem vozuov, když se táhne, šli s motykami, kratcemi, rajči, lopatami a s sekyrami, bylo-li by kde cest potřebie opravovati, a odtud aby neodcházeli pod vsazením do řetězuov za tři dni.”<sup>213</sup> V některých případech vojsko muselo vytvářet novou cestu, aby bylo možné pokračovat v tažení. Cesta mohla být vysekávána v lesích, mohly být vyrovnávány strže nebo celkově upravován terén terénu pro potřeby průchodu vozového šiku.<sup>214</sup>

V čele vozového šiku pak šli hejtmani s jízdní družinou. Velitel musel vždy počítat s tím, že vytvoření obranné formace potřebuje určitý čas. Křižácké jezdeckto obvykle táhlo bez předního nebo zadního voje, a obešlo se bez oddílů zásobování.<sup>215</sup> Vysvětluje se to tak, že rytířstvo válčící na koních a ozbrojené poměrně těžkou výzbrojí nemohlo vést zajišťovací nebo obranné boje. Vedle toho aktivně využívali zvědy, kteří mohli jistit rytířskou jízdu před náhlým přepadením nebo alespoň přinést informaci o počtu nepřátelských sil.<sup>216</sup> Kvůli těmto aspektům se zvyšovala rychlost pochodu a možnost překvapivého útoku na šik.

---

<sup>209</sup> ŠVEJKOVSKÝ 1952, 38

<sup>210</sup> Tamtéž, 38

<sup>211</sup> Tamtéž, 39

<sup>212</sup> ČORNEJ 2019, 526

<sup>213</sup> ŠVEJKOVSKÝ 1952, 46

<sup>214</sup> DURDÍK 1953, 112

<sup>215</sup> FRANKENBERGER 1938, 42

<sup>216</sup> KLUČINA / MAJOR 1985, 245

Sestavení vozové hradby v pochodovém proudu do dvou nebo případně více řad se muselo řídit počtem vozů a vyžadovalo určitý čas. Další doba byla třeba, aby velitele vojska mohl vyhledat vhodnou pozici a vojsko ve vozové hradbě náležitě rozdělit a připravit k obraně. Za příklad průměrného vojska Josef Dolejší uvádí to o dvou krajních řadách po 90 vozech a dvou vnitřních po 60 vozech. Celkem vychází počet na 300 vozů, který představoval 7500 lidí.<sup>217</sup> Stejného čísla se drží i Otakar Frankenberger při výpočtu potřebného času pro vytvoření obranné formace vozů. Při sestavování vozové hradby z 300 vozů bylo nutné počítat s dobou asi 1 hodiny a pro ostatní úkony kolem 1/2 hodiny. Celkem vychází, že doba na přípravu k boji vyžadovala nejméně 1½ hodiny.<sup>218</sup> Pokud přihlídneme k tomu, že ke zřízení vozové hradby nebylo zdaleka každé místo vhodné, musel velitel vybrat nejvhodnější terén pro případné odražení útoku, což jen zvětšuje celkový čas přípravy spíše ke dvěma hodinám.<sup>219</sup> Aby vojsko mohlo být zajištěno v přípravě vozové hradby, byl v čele šiku vyslán předvoj. Pohyboval se na větší vzdálenosti od hlavních sil, aby v případě zahlédnutí nepřátelských vojsk, mohl včas dorazit k velitelům šiku a nahlásit hrozící nebezpečí. Předvoj se skládal z jezdců, a dělil se na několik oddílů. Ve vojenském řadě Václava Vlčka z Čenova nacházíme podrobné pokyny a zmínky týkající složení předvoje. V čele předvoje byly honci, kteří byli vysíláni dopředu a na strany a sloužili buď jako jednotlivé pátrači, nebo v skupině hlídky.<sup>220</sup> Za nimi jel silnější oddíl jezdců, který v případě potyčky s předvojem nepřítele ho mohl zadržet na potřebnou dobu, než honci dorazili k hlavním silám a vojsko začalo sestavovat vozovou hradbu.

K hlavním nevýhodám vozového šiku patřila jeho značná délka. Při pochodovém proudu v počtu 100 vozů se čtyřspřežím se mohl šik roztáhnout až na 2 km. Při středním počtu asi 300 vozů mohl proud dosahovat délky až 6–7 km. Z uvedených aspektů vyplývá, že husitském vojsku hrozilo nebezpečí přepadení nebo bleskového útoku jezdeckých oddílů nepřítele z flanku. Táhnoucí sílu šiku tvořili koně, kteří byli nejzranitelnější částí šiku. V případě, kdy se nepříteli povedlo postřílet určité množství tažných koní, mohl vyvolat chaos v koloně a rozdrobit ji na části.<sup>221</sup> Šik se proto nemohl obejít bez předvoje, jehož úkolem bylo nepřítele odhalit a včas zadržet. Za stejnou dobu, kterou potřebovali husité na přípravu vozové hradby, nepřátelské jezdeckvo mohlo urazit

---

<sup>217</sup> DOLEJŠÍ / KŘÍŽEK 2009, 289

<sup>218</sup> FRANKENBERGER 1938, 43

<sup>219</sup> KLUČINA / PETRÁČEK 1987, 36

<sup>220</sup> ŠVEJKOVSKÝ 1952, 46

<sup>221</sup> ČORNEJ 1987, 176



kolem 6–8 km.<sup>222</sup> Pokud nebudeme přihlížet ke složitosti terénu a dalším detailům, husitský předvoj se musel nacházet orientačně ve vzdálenosti 13 km před vozovým šikem.<sup>223</sup> Právě na dobře koordinované průzkumné jednotce mohla záviset bojeschopnost armády a následně výsledek střetnutí.

Při táboření vozového šiku bylo důležité přihlédnout k terénním podmínkám. O organizaci a životě tábora se dozvídáme pouze z pohusitských bojových řádů. Pro zřízení vozové hradby vybírali vyvýšené místo, jako například široké a táhle návrší, ideálně s přírodní terénní překážkou. Vozový šik byl tažen velkým počtem koní a o výběru místa rozhodoval nejbližší přístup k pitné vodě z řek nebo jezer.<sup>224</sup> V centru tábora byl umístěn stan velitele. Hlavní prostor tábora tvořila vnitřní řada spízních vozů, které stály blíž k vnějším, takže uvnitř vozové hradby byl vytvořen dostatečný prostor pro „plac“ k táboření.<sup>225</sup> Velikost tábora přímo závisela na počtu vozů v šiku. Průměrný počet, kterým disponovalo polní vojsko, byl asi 360 vozů. Seřazený tábor se stavěl obvykle do obdélníkové nebo kruhové figury. Takové vyobrazení vojenského ležení se dochovalo v rukopisu *Mittelalterliche Hausbuch*.<sup>226</sup> Ovšem typ tvaru tábora se mohl měnit podle terénu. Bojový vůz mohl měřit asi 3 m, a tak celková část hradby měřila kolem 180 m a boční strana asi 90 m. Celková střežená plocha mohla pokrýt 16000 m<sup>2</sup>, z níž třetina plochy sloužila pro umístění jezdeckých a tažných koní a zbytek pro rozmístění hlavních vojsk.<sup>227</sup> Pro komunikaci v táboře ležení byl užíván systém bran opatřených závorami. Obvod tábora chránily stráže před vozy a v branách. Uvnitř vozové hradby nesli službu pořádkové hlídky. V noci byly rozdělávány vně tábora ohně, aby bylo možné vyloučit nepozorované přiblížení nepřítele k vozům.<sup>228</sup> Nedá se zjistit, jestli všechny pokyny byly skutečně při ležení dodržovány. Celkově se způsob vytvoření táborů a komunikačního systému nelišil od raného středověku. Při převážném množství pěchoty ve vojsku a vysoké obranné schopnosti husitského tábora je možné nalézt mnoho paralel v přirovnání s římským táborem legionářů.

---

<sup>222</sup> FRANKENBERGER 1938, 43

<sup>223</sup> KLUČINA / PETRÁČEK 1987, 36

<sup>224</sup> DOLEJŠÍ / KRÍŽEK 2009, 289

<sup>225</sup> KLUČINA / MAJOR 1985, 246

<sup>226</sup> DOLEJŠÍ / KRÍŽEK 2009, 287

<sup>227</sup> KLUČINA / MAJOR 1985, 247

<sup>228</sup> DOLEJŠÍ / KRÍŽEK 2009, 290

### 3.3. Taktika v boji

Na počátku husitských válek bylo cílem husitů zejména odrážet invazi nepřátelských vojsk. Taktika vedení boje vycházela z typu oddílů protivníků, které tvořila převážně těžká jízda. Rytíři vědomi si své převahy v počtu, výcviku a kvality výzbroje nebrali husity za seriózního nepřítele. Vozová hradba se tak stala účinným defenzivním prvkem, který dokázal odrážet ofenzivní způsob boje říšských vojsk. Tradičně to byl masivní útok těžké jízdy, přičemž většinou stačil útok frontální čili „čelo na čelo“.

Typický průběh bitvy s vozovou hradbou se dá rozdělit na tři fáze. První fáze boje začíná palbou ze všech typu střelných zbraní po blízcím útočnicím. Pokud první fáze nezastavila útok, následovala druhá fáze – boj o hradbu. V případě odrazu ofenzivy, následovala třetí a závěrečná fáze – protiútok a pronásledování nepřítele. Jak již bylo zmíněno v předešlých kapitolách, terén hrál významnou roli v bojové taktice husitů. Užití vozové hradby jako pojízdného opevnění bylo závislé na otevřeném a sjízdném terénu. Při výběru bojiště husité kladli důraz na maximální použití přírodních překážek pro zajištění jedné ze stran vozové hradby. Umožňovalo to soustředění větších sil a prostředků k ohroženým stranám válečné fronty. Návrší a příkopy byly nejvhodnějším místem pro postavení vozové hradby. Vyvýšené umístění mohlo poskytnout husitskému vojsku kontrolu okolního prostoru, cest a komunikací.<sup>229</sup> Z krytého postavení mohli husité snadno ohrozit palbou blízcího se protivníka, jelikož vysoké postavení mohlo zvyšovat dostřel palných zbraní. Navíc při útoku rytířské jízdy na návrší se velmi snižovala rychlost koní, což zvyšovalo dobu, po kterou se útočníci nacházeli pod husitskou palbou.<sup>230</sup>

Dalším krokem bylo postavení vozové hradby. V pramenech nacházíme tvrzení, že při uzavření vozové hradby mohli husité vzít část nepřátelských vojsk „do kleští“ (obklíčení) a zničit je uvnitř hradby. Eneáš Silvius popisuje, že když se chystalo k bitvě, vytvářela se z vozů dvě křídla s uzavřenými pěšáky uvnitř a jízdním oddílem, který se pohyboval vně hradby. Tvrdí se, že vozové šiky objížděly nepřítele po stranách. Jakmile se husitům zdálo, že je čas vstoupit do boje, na rozkaz velitele řádu vozatajové řídicí křídla šiku začínali srážet vozy, a tím odřezávali část nepřátelských sil. Obklíčení bojovníci nemohli spoléhat na pomoc z vnějšku a byli uvnitř pobiti.<sup>231</sup> Pozdější vojenští

---

<sup>229</sup> ČORNEJ 2019, 208

<sup>230</sup> Tamtéž, 208

<sup>231</sup> PICCOLOMINI 1998, 139

historici velmi kriticky reagovali na podobné zmínky. Tak např. německy historik Hans Delbrück ve svém díle *Geschichte der Kriegskunst* v kapitolách o husitském válečnictví dokázal tuto teorii o manévrování vozové hradby spolehlivě vyvrátit. Kdyby došlo k tomu, že by se takové šiky opravdu se přesouvaly v blízkosti protivníka, prvním, kdo by utrpěl nepřátelskou střelou, by byly koně. Smrt jednoho koně by způsobila velké potíže pohybu šiku, kdyby jich ale bylo zasaženo více, hrozilo by rozpadnutí vozového šiku a následná katastrofa. Navíc je těžko představitelné, že by křižácké jednotky nereagovaly na to, jak se husitští vozatajové řady řídí signálem korouhví a projíždí vedle nich.<sup>232</sup> Papež Pius II. (Eneáš Silvius Piccolomini) byl současníkem husitských válek, ale ve své *Historia Bohemica* poskytuje neúplný, leč barvitý obraz válečnictví husitů. Eneáš Silvius byl také v Čechách osobně přítomen, dokonce se dostal do husitského vojenského tábora.<sup>233</sup> Delbrück píše, že v pozdějších letech papež hovořil s přeživšími vůdci hnutí a mohl zjistit, jak fungovala vojenská organizace husitů. V hledání odpovědi na otázky ohledně fantastického způsobu manévrování s vozy popisované Eneášem Silviem, byla Delbrückem uvedena předpokládaná teorie, že autor psal své dílo až 25 let po válečných událostech a detailech nehleděl na rozdíly mezi vojenským cvičením, skutečnou bitvou a pochodovým řádem vozů a jejich bojovou formací. Toto sloučení všech možných variant práce s vozy dalo vzniknout obrazu manévrující a útočící vozové hradby.<sup>234</sup>

Tvar hradby se uzavíral buď do obdélníku, nebo kruhu, v závislosti na podmínkách krajiny. Většinou se hradba skládala z několika řad, ale v případě většího počtu vozů mohlo být řad i více.<sup>235</sup> Jak bylo řečeno v předešlé kapitole o pochodu vozového šiku, průběh uzavření hradby byl pod dozorem hejtmana nad vozy, který řídil hejtmány nad jednotlivými řadami. Rohy ležení byly vyznačovány korouhvemi. Pokud na vytvoření vozové hradby měli více času, husité velmi často vykopávali příkop před vozy a kola vnějších řad zasypávali zeminou, což z vnějšku dělalo efekt zaryté hradby.<sup>236</sup> Uspořádání vozů spojených železnými řetězy bylo důkladně promyšleno tak, aby každé pravé zadní kolo jednoho vozu bylo spojeno s levým předním kolem sousedního vozu. Tento způsob sestavení přinášel několik taktických výhod. Vnější vozy tvořily hřebenovitou linii o mnoha úhlech se sevřenými boky a zadní částí vozů. Postavení

---

<sup>232</sup> DELBRÜCK 2006, 317

<sup>233</sup> Tamtéž, 317

<sup>234</sup> Tamtéž, 318

<sup>235</sup> DURDÍK 1953, 117

<sup>236</sup> DELBRÜCK 2006, 318

umožňovalo skrytě zapřáhnout potahy pro koně, v případě přesunu.<sup>237</sup> Mezery mezi články vozové hradby byly překrývány pávezami, které byly vhodným místem pro palebné pozice. Podle historiků umožňoval hřebenový tvar hradby vzájemnou spolupráci osádek vozů mezi sebou v případě blížícího se boje nepřitelem. Postavení vozů nutilo útočníky rozptýlit své síly na jednotlivé vozy, které se navzájem překrývaly boční palbou, což činilo značně potíže při dobývání hradby. Po uzavření formace byli koně přemístěni do centra mezi pícní vozy. Druhá řada vozů se stavěla kolmo na podélnou osu bojového ležení tím způsobem, aby mezi nimi a řadami krajních bojových vozů vznikl průchod. Husitská pěchota a jízda byly umístěny v prostoru uvnitř vozové hradby a byly připraveny k obraně nebo případnému protiútoky.<sup>238</sup>

Rozmístění sil ve vozové hradbě bylo dále děleno na obránce vnější řady vozů a vnitřní zálohu. Obvod hradby nebyl rovnoměrně pokryt stejným počtem bojovníků, jelikož některé strany formace mohly být chráněny terénní překážkou, přes kterou nebyl útok nepřitele možný, nebo těžko realizovatelný. Případně takové úseky chránili pověření dozorcí a v případě ohrožení mohli být doplněni záložními oddíly zprostřed hradby. Díky těmto aspektům husité mohli soustředit větší síly na ohroženém úseku hradby a posílit osádku vozu. Velký důraz byl kladen na kumulování palebné síly. Střelci s ručnicemi, kušemi a praky se nacházeli uvnitř bojových vozů, mezi nimi a také se ukrývali pod vozy. Větší děla jako houfnice a tarasnice se nacházela také na vozech nebo v mezerách vozových článků.<sup>239</sup> K nim se přiřazovala část cepníků nebo pěších s oštěpy, aby tyto střelné pozice mohli chránit v případě, kdyby se protivník přes střelbu přiblížil k vozům. Mezi řadami pěších se mohli nacházet i rytíři a jezdci, kteří svou přítomností udržovali bojový duch vojsk. Rytíři sesedali z koní, které nechávali v centru hradby a zařazovali se mezi cepníky, střelce a kopiníky.<sup>240</sup> Z taktického hlediska bylo zapojení rytířů a jezdců v obraně předních řad vozové hradby vojensky logické, jelikož jejich vojenské zkušenosti a taktická prozíravost napomáhala obráncům v boji.<sup>241</sup> Výše uvedený postup vycházel z podmínek určitého dostatku času na přípravu a sestavení vozové hradby, a také splnění všech organizačních nařízení velení.

Po sestavení vozové hradby a rozmístění obránců hradby dle taktických úloh přecházíme k první fázi boje typické husitské bitvy, totiž fázi defenzivní. Převážný počet

---

<sup>237</sup> DURDÍK 1953, 117

<sup>238</sup> KLUČINA / MAJOR 1985, 245

<sup>239</sup> FRANKENBERGER 1938, 57

<sup>240</sup> SLČ 1980, 196

<sup>241</sup> FRANKENBERGER 1938, 57

bitev od začátku husitské revoluce se omezoval pouze na obranu a zadržení postupujícího nepřítele vozovou hradbou. Hlavní problematiky první fáze bitvy bylo otrástit útočníky, zastavit jejich vojsko a nedopustit jeho přiblížení k vozové hradbě. Pro tento úkol bylo nutné zajištění spolupráce osádky vozů jezdeckou zálohou a dělostřelectvem. Protější vojsko protivníků bojovalo obvyklou taktikou pro panská vojska té doby. Jejich taktika spočívala v seřazení těžkooděnné jízdy a provádění masivního útoku na pozice nepřítele. Právě takové útoky očekávali husitští bojovníci ve vozové hradbě. První zasahovali do boje střelci a dělostřelectvo. Palba pravděpodobně začínala v okamžiku, kdy se nepřátelská jízda blížila k vozům. Pokud nepřátelští rytíři prováděli útok na výše umístěnou hradbu, museli sesednout s koňů, vystoupat na kopec či horu v těžké zbroji, kde je obránci hradby vítali palbou.<sup>242</sup> Jednalo se o palbu salvou nebo také současným vypálením ze všech typů střelných zbraní vozové hradby.<sup>243</sup> Střelba se vedla na kratší vzdálenost, protože byla podmíněna nepřesností tehdejších palných zbraní a dostřelem děl. Husité používali děla především pro zásah co největšího počtu nepřátel, což bylo za tehdejších technických parametrů možné pouze na kratší vzdálenost. V pramenech nacházíme zmínky o drastickém účinku děl. O jejich nasazení v bitvách vypovídá např. Vavřinec z Březové, který zmiňoval boj sedláků s pány z Ledče a na Lipnici. Ve své kronice vypráví, jak se sedláci obklopili vozy, stříleli po dobře ozbrojených jezdcích *kamením a střelami z děl a samostřílů*.<sup>244</sup> Výsledkem bylo ustoupení nepřátelské jízdy. Z dnešního pohledu měla palba především morální účinek na protivníka a byla chápána jako prvek boje, který měl spíše zastrašit. V období před husitskými válkami nebylo masové použití palných v bitvách tak široce nasazováno.

Na obraně ohrožené strany vozové hradby složené průměrně z 360 vozů se mohlo podílet kolem 400–500 střelců. Účinný dostřel ručních střelných a palných zbraní dosahoval okolo 250 metrů, ale reálně v boji dosahoval mnohem menší vzdálenosti. Nejnižší účinný dostřel měly ruční zbraně pěchoty, tedy hákovnice, ručnice a pišťaly, které byly schopny přesněji mířit na maximální hranice okolo 100 metrů. O něco větší dostřel měly tarasnice a houfnice. Jejich hranice účinného dostřelu mohla dosáhnout až 300 metrů.<sup>245</sup> Na jeden bojový vůz přicházelo po 6–8 střelcích. Na článek hradby se počítalo jedno dělo. Průměrně obranná strana vozové hradby mohla celkově nasadit

---

<sup>242</sup> DELBRÜCK 2006, 319

<sup>243</sup> DURDÍK 1953, 76

<sup>244</sup> FRB V. 1893, 428

<sup>245</sup> BIEDERMAN 2015 — Jan BIEDERMAN: Organizace a vybavení vojska v 15. století: paralelní vývoj ve Francii, Burgundsku a střední Evropě (Filosofická fakulta Praha, disertační práce). Praha 2015, 103

přibližně 20 děl.<sup>246</sup> V otázce užití palných zbraní, musíme zvážit všechny bojové faktory, zároveň nesmí být přeceňována jejich role. Střelné zbraně dosáhly velkého pokroku v pozdním období středověkého válečnictví, ale jejich použití nemohlo samo o sobě odrazit útok nepřátelské jízdy. V průběhu přibližování protivníka stíhala palebná síla vozové hradby vypálit jedenkrát z palných zbraní a několikrát z kuší. Podle Petra Klučiny za tento krátký časový úsek jízda protivníků překonala oněch 250–300 metrů.<sup>247</sup> Útočníci se dostávali do palebné smršťe a mohli být zasypáni kolem tisíce střel všeho druhu. Nesmíme ale zapomenout, že kvalitní těžká zbroj rytířů mohla odrazit určité množství střel vypálených z ručních palných zbraní a zabránit zranění rytíře. Ani v případě, že by třetina střel zasáhla cíl, nemohlo toto stačit k výrazné ztrátě protivníka. Avšak v důsledku vedlejších faktorů prováděné střelby (jako např. hluku či dýmu) se plašili koně a psychika útočníků mohla být otřesena, což bylo vlastně nejdůležitějším účinkem palby.<sup>248</sup>

Pokud oddíly rytířů dorážely na vnější řady, následovala druhá část první fáze bitvy přecházející v boj o vozovou hradbu. Osádky vozu vedly s nepřítelem boj muže proti muži pomocí kontaktních zbraní. Příklad popisu boje na blízko nacházíme v pracích Josefa Dolejšího. V jeho knize *Husité; vrchol válečného umění v Čechách 1419-1434* je použita kresba Eduarda Wagnera s představou podoby obrany osádky proti jezdci.<sup>249</sup> Bojový vůz je zobrazen v bočním řezu, ve kterém stojí husitský bojovník a za vozem útočící rytíř na koni. Wagner dělil způsoby obrany osádky na pět etap. První začíná tím, že při přiblížení jezdce s kopím zůstává obránce ukryt za korbou vozu. Pokud kopí minulo cíl, bylo dalším dějstvím vztyčení obránce a pokus o sražení jezdce. Třetím dějstvím protiútokem kopím byl boj obránce cepem, sudlicí nebo další dřevcovou zbraní. Jestliže rytíř chtěl použít meč, nemohl se jím rozmáchnout, aniž by natočil koně bokem, o čemž svědčí čtvrté dějství. V takovém případě přichází páté dějství, které ukazuje rytíře jako snadný terč pro úder dřevcovou zbraní.<sup>250</sup>

Mezitím střelci mohli také přejít do boje na blízko, nebo zatímco část osádky odrážela ofenzivu, měli čas nabít palné zbraně. Případně mohla záloha umístěná na place (v hradbě) doplňovat bojovníky přední linie, nebo se shromažďovat na dalších ohrožených místy hradby. Placní vozy uvnitř hradby byly pravděpodobně také osazeny posádkou pro případ protržení krajní řady. V případě prolomení vnější linie docházelo k

---

<sup>246</sup> KLUČINA / MAJOR 1985, 247

<sup>247</sup> Tamtéž, 247

<sup>248</sup> DELBRÜCK 2006, 319

<sup>249</sup> DOLEJŠÍ / KRÍŽEK 2009, 286

<sup>250</sup> DOLEJŠÍ / KRÍŽEK 2009, 287

možnosti proniknutí nepřítele do hradby. Protivník narážel na další řady vozů, které pokračovala vedení boje a současně podporovaná palbou z boků, ze stojících vozů vnějšího řádu. Palba vnitřních řád byla pravděpodobně prováděna z několika stran formace, směrem k prorvanému úseku hradby. Křížová palba z obou křídel zabraňovala hrozbu zasažení přední řady vozu a umožňovala koncentraci palebné síly na protrženém úseku.<sup>251</sup> Teorii uvedenou Janem Durdíkem ve značné míře popírá Petr Čornej. Podle něj bylo vedení palby z vozu vnitřního prstence po protivnících elementárně nelogické, jelikož v takovém zmatku bylo těžké rozlišit spolubojovníky od nepřátel.<sup>252</sup> Kromě palby a odporu osádky vozu husité vyčkávali na možnost nasazení vnitřní zálohy pro vytlačení protivníka.

Jako další dějství následoval protiútok jezdecké zálohy husitů buď z levého, či pravého, nebo obou flanku protivníka upoutaného čelním bojem o vozovou hradbu. Tím přecházíme do druhé fáze bitvy, tedy k odražení ofenzívy a ústupu vojsk nepřítele. V podstatě tato fáze dovršuje obranný boj a mění ho na protiútok.<sup>253</sup> Odražení útoku poskytovalo nejen strategickou výhodu, ale i pronásledování a zničení nepřítele. Třetí fáze bitvy se projevovala v protiútku a následném pronásledování husitskou záložní jízdou, k níž se mohli připojit i osádky vozů v pěších houfech. Josef Dolejší zmiňuje, že husité často používali k pronásledování vozový šik, v případě vytlačení nepřítele z původních zaujatých pozic po boji.<sup>254</sup> Podobný příklad nacházíme v kronice Vavřince z Březové, který popisuje, jak Žižka pronásledoval královská vojska u Kouřimi v roce 1421. Také Vavřinec kladl důraz na efektivní využití dělostřelectva, a uvedl, jak královské houfy chtěly útokem napadnout vozové šiky, ale byly odraženy palbou z vozu.<sup>255</sup> Takové taktické prvky najdeme v mnoha bitvách polních vojsk, ale naopak je postrádáme v prvních bojích husitů. V té době Žižka zaváděl tento způsob vedení boje a teprve konstituoval husitskou taktiku. Vlastní husitské síly, které měl Žižka v počátku války k dispozici, nestačily k dovršení vítězství pronásledováním protivníka, ale pouze k aktivní obraně.

---

<sup>251</sup> DURDÍK 1953, 153–157

<sup>252</sup> ČORNEJ 1987, 220

<sup>253</sup> KLUČINA / MAJOR 1985, 247

<sup>254</sup> DOLEJŠÍ / KRÍŽEK 2009, 281

<sup>255</sup> FRB V. 1893, 480

### 3.4. Nevýhody taktiky

Jakmile taktika, kterou používali husité, začala přinášet vítězství, bylo samozřejmé, že se užívání vozové hradby rozšířilo také mezi protivníky husitů. Křižácké vojsko hledalo klíč k úspěchu husitské taktiky. Po řadě neúspěchů přímého útoku na vozovou hradbu, se začali naopak této taktice vyhýbat. Šablonovitý typ boje s užitím husitské vozové hradby popsany v předešlé kapitole musíme chronologicky omezit na léta 1420–1426. Zásadním mezníkem pro změnu taktiky rytířských vojsk byla bitva u Ústí nad Labem v roce 1426. Po tomto datu se již začínáme setkávat s jiným příkladem vedení boje, kde husitská a katolická vojska stojí proti sobě již krytá vozovou hradbou.

Nepřítel se snažil přejímat taktiku husitů a měnit dokonce organizační složení svých vojsk. V říši začaly být sepisovány nové válečné řády popisující šikování vozů. Jeden z prvních spisů k tomuto tématu je datovaný do roku 1428, dochovaly se v něm také články o detailním popisu vybavení a složení vozů a také jejich posádky. O rok později vznikl spis o šikování vozů také ve Slezsku. Tento spis kladl větší důraz na výzbroj a menší na organizaci vojska.<sup>256</sup> Po celou dobu aktivních fází husitských válek a celé pohusitské období vznikaly další řády, které detailně rozpracovávající poměrnou většinu organizačních a taktických otázek husitského vojenství s výjimkou pro aplikaci na německý poměr.<sup>257</sup> Tak norimberský návrh předpisů pro vozové šiky uvádí, že na 100 bojových vozů má být 100 vozů špižních. Ve skutečnosti při rovnocenném počtu bojových a špižních vozů, mohlo dojít ke komplikacím při uzavírání vnější řady bojových vozů do hradby, a nedostatku místa pro špižní vozy uvnitř. Takové disproporční omyly, pravděpodobně vznikali v důsledku těžko srozumitelnému pro Němci překlada husitské terminologie užívání vozových šiku.<sup>258</sup> Příklady prvních konfrontací armád vybavených vozovou hradbou ukázali křižákům sami husité. Mezi lety 1422–1423 dochází k rozkolu mezi husitskými stranami a odchodu Jana Žižky s družinou z Tábora. Jeho bývalý spojenec Diviš Bořka z Miletínka přešel na stranu umírněných kališníků a pražanů, která se začínala sblížovat s českým katolickým křídlem. V roce 1423, došlo k bitvě u Strauchova dvora ve východních Čechách, kde oba polních hejtmani použili proti sobě stejnou taktiku. O této bitvě se dochovalo velmi málo zpráv a informace o ní nestačí k možnosti rekonstruovat bitvu. Z Bartoškovy kroniky se dozvídáme, že Žižka zvítězil a

---

<sup>256</sup> DOLEJŠÍ / KRÍŽEK 2009, 286

<sup>257</sup> KLUČINA / MAJOR 1985, 248

<sup>258</sup> DURDÍK 1953, 173



nepřítel po porážce prchl.<sup>259</sup> Podle Františka Šmahela z údajů uvedených prameny lze vyvodit, že Žižka nechal postavit vozovou hradbu na návrší, aby přehradil protivníkům přístup k Hradci Králové směrem od Kunětické hory a Prahy.<sup>260</sup> Zde můžeme předpokládat, že Žižka měl nejen terénní výhodu umístění vozové hradby, ale především dostatečný čas na přípravu svého vojska. Z tohoto líčení vyplývá jedna z hlavních nevýhod užití vozové hradby v ofenzivních dějstvích bitev. Hlavní příčinou byla především primitivní konstrukce vozu té doby. Bojový vůz byl pro ofenzivu příliš těžký, jelikož byl často okován a doplněn ochrannými fošnami, což zvětšovalo celkovou masivnost konstrukce. V kapitole o technických vlastnostech vozové hradby jsme uvedli, že vozy nebyly opatřeny pohyblivou osou, která se začala používat až ve druhé polovině 15. století. Tento technický aspekt naznačuje, že manévrování s vozy nebylo lehké a pro ofenzivní úkoly nevhodné. Mylná představa, do které spadají všechny pozdější příběhy, jako např. objíždění nepřítele, vytváření umělých figur, pochod šiku spojeného řetězy, pochází z chyb některých primárních zdrojů. Tvrzení Eneáše Silvia nejsou dostatečně založena na realitě a spíše dokládají nepochopení specifik boje, kterou by historicky autor mohl doložit, protože mohl mít k dispozici zcela spolehlivé údaje.<sup>261</sup>

Otázkou husitského vojenství a taktiky se zabývali také němečtí badatelé jako Max Wulf a již dříve uvedený Hans Delbrück. Oba historici byli toho názoru, že husitská taktika založená na využití vozové hradby měla výhradně obrannou povahu a neumožňovala rozvinutí útočné činnosti.<sup>262</sup> Odpůrcem jejich výkladu byl česky historik a medievista Rudolf Urbánek. V tvrzení německých kolegů spatřoval záměrné snižování husitského vojenství, kde taktika vozové hradby byla považována za slepou větev vojenského vývoje. Oproti tomu se Rudolf Urbánek snažil dokázat, že taktika vozové hradby se používala již od počátku revolučního hnutí nejen v obraně, ale i v útoku.<sup>263</sup> Zde nacházíme střet českých a německých historiků, který byl pravděpodobně výrazně ovlivněn politickým i historickým vývojem obou zemí i tehdejší historiografií, resp. jejím hodnocením husitského hnutí. Mladší historici, jako např. Petr Čornej, vysvětlovali pozici Urbánka velkou sympatií k osobnosti Jana Žižky jako národního hrdiny s tím, že jeho geniální taktika nemohla mít nedostatky nebo být omezena pouze obrannými dějstvími. K vyvracení ofenzivních vlastností vozového šiku Čornej uváděl obtížnost zacházení

---

<sup>259</sup> HLAVÁČEK 1981, 233

<sup>260</sup> ŠMAHEL 1996b, 137

<sup>261</sup> DELBRÜCK 2006, 319

<sup>262</sup> DELBRÜCK, 2006, 319

<sup>263</sup> ČORNEJ 1987, 175

s vozy při pochodu vojsk. Kladl důraz na nedokonalost středověkých cest a náročnosti přesunu v terénu celkem. Také kladl důraz na vysokou zranitelnost šiku v pochodové formaci. V případě poměru pěších a jízdních 10:1, bylo velmi problematické ukrýt vojsko při náhlém útoku v případě selhání hlídek jízdních jednotek. Ohroženi byli zejména koně, kteří byli tažnou silou vozového šiku. Jako další nevýhody Čornej uváděl i značnou délku šiku, která neumožňovala uskutečnit ofenzivu, i pouhý obranný manévr byl velmi obtížný z důvodu časově náročného spojení sil a přípravy formace.<sup>264</sup>

Organizované zahraniční výpravy husitů známé jako „spanilé jízdy“ v letech 1427–1433, byly v podstatě ze strategického hlediska útočnými operacemi, nikoliv ale z hlediska taktického. Německé oblasti neměly čas shromáždit dostatečná vojska, která by mohla konkurovat intervenci husitů, a boje se tak omezily na drobné potyčky nebo obranu opevněných míst. Informace o použití vozového šiku a vozové hradby v útoku nenacházíme v žádných dalších pramenech. Pokud se v pramenech dochovaly popisy, které zmiňují válečné aspekty, většinou jsou zaměřené na výsledky střetnutí nebo jeho určité fáze. Popisy jsou převážně zaměřené na zastavení a odražení útočícího protivníka, které svědčí o vysloveně obranném charakteru použití vozu. Konečně pak vychází, že úvahy o útočném využití vozové hradby nemají potvrzení ve věrohodných pramenech a lze je označit za spekulace.<sup>265</sup> Po rozboru technických a taktických parametrů uvedených výše lze usoudit, že pokud bojové vozy byly použité během pochodu nebo výpadu z obklíčení k ofenzivním manévřům, jednalo se o výjimečná nouzová opatření, nikoliv o taktický princip.<sup>266</sup>

Defenzivní princip využití vozy měl své nevýhody. Válečná historie zanechala několik možností zdolání vozové hradby. Jak bylo zmíněno výše, nejnebezpečnější fáze byla příprava obranné formace. V případě, že hradba nebyla v čas uzavřena, stával se z ní snadný cíl. Známe několik příkladů dobytí vozové hradby podobným způsobem. Tak se např. v roce 1431 v bitvě u Weidhofenu při spanilé jízdě husitům nepodařilo formaci uzavřít. Druhým příkladem je bitva u Schönbergu (1504), kde vojsko Albrechta Bavorského přepadlo vozový šik českých žoldnéřů.<sup>267</sup> Pokud už byla obranná formace uzavřena, jedinou možností zůstávalo vylákání části obránců z hradby, a tím získání příležitosti proniknout otevřeným místem ve formaci a pobít pěchotu uvnitř. V bitvě u

---

<sup>264</sup> Tamtéž, 175

<sup>265</sup> BLÁHOVÁ / FORLÍK / PROFANTOVÁ 2000, 446

<sup>266</sup> DOLEJŠÍ / KRÍŽEK 2009, 288

<sup>267</sup> FRANKENBERGER 1938, 64

Domažlic (1431) ke konfrontaci vozových hradeb obou válčících stran ani nedošlo. Bartošek z Drahonice píše, že Němci přechali před husity v takovém zmatku, že pěší oddíly opuštěné v hradbě nebyly vůbec schopné ji bránit.<sup>268</sup> K jinému případu došlo v bitvě u Lipan (1434), kde formace obou vojsk sestavených do hradeb vyřešila panská vojska svým manévrem, při němž vylákala husity z hradby a rozbila ji.

Po Lipanech došlo k podobnému střetnutí v severních Čechách u Želenic (1438), kde se v bitvě sešla vojska saského kurfiřta s oddíly Lounsko-žateckého svazu. Husité, vycvičení praxí, postavili vozovou hradbu a odrazili útok Sasů.<sup>269</sup> Dále pak otevřeli mezery mezi vozy a nechali projít svou jízdu do protiútoků. Tento manévř dobře znal původně husitský hejtman Jakoubek z Vřesovic, který po Lipanech přestoupil ke katolické straně a velel vojskům Albrechta Habsburského. Jakoubek okamžitě pochopil, co má vojsko protivníka v úmyslu. Jakmile se vozy odpojily a vytvořily průchody, ustupující jízda křižáků se prudce otočila a vrhla se do protiútoků. Tento manévř husitská jízda nestihla včas postřehnout a byla rozdrčená křižáckou jízdu. Rytíři se vrhli do průchodů mezi vozy a došlo k masakru, který rozhodl o výsledku bitvy.<sup>270</sup>

Docházelo ovšem také k případům, kde obrannou taktiku zvolily obě strany. V srpnu 1438 se nedaleko Tábora střetla vojska příznivců Kazimíra IV. Jagellonského a Albrechta II. Habsburského. Obě armády se uzavřely pod ochranu vozových hradeb, vzdálených jen několik set metrů od sebe, a nepodnikly žádné pokusy zaútočit na nepřítele. Dle tehdejších vojenských zkušeností byla vozová hradba považována za nedobytnou pevnost, proti níž byl každý útok a priori neúspěšný. Podle obvyklé husitské taktiky hejtmani obou vojsk proto zásadní útok neprováděli. Situace tak zůstávala patová. Omezily se na pomalou palbu z děl, která bitvu ukončila.<sup>271</sup> Podobná situace se opakovala začátkem roku 1450 v bitvě u Rokycan. Armáda Strakonické ligy pod vedením Jindřicha z Rožmberka čekala na nepřítele ve své vozové hradbě. Druhé straně velel budoucí zemský správce a pozdější český král Jiří z Poděbrad, který však po posouzení situace také nařídil vybudovat hradbu z vozů a opevnil se v něm, aniž by se pokusil zaútočit na nepřítele. Ani jedna ze stran se nepokusila o manévry s vozy, každá z nich chtěla přesunout iniciativu ofenzivy na druhou. Několik dní bojovaly strany bez toho, aby šly otevřeně do bitevního pole, poté ligistům došly zásoby a Rožmberk se svými lidmi přchl

---

<sup>268</sup> HLAVÁČEK 1981, 252

<sup>269</sup> SLČ 1959, 61

<sup>270</sup> DURDÍK 1953, 174

<sup>271</sup> ČORNEJ 2019, 208

směrem k Plzni. Účinky palných zbraní zřejmě nestačily rozhodnout boj a žádný z protivníků se nevzdal ochrany vozové hradby a svých pozic. Jiří z Poděbrad se následně prohlásil za vítěze s odůvodněním, že bojiště zůstalo jeho.<sup>272</sup>

V souhrnu můžeme říci, že nevýhody vozové hradby musíme rozdělit na technické a taktické aspekty. První omezovaly manévrování s vozy kvůli jejich těžké, masivní a primitivní konstrukci. Taktické využití vozu bylo soustředěno především na obranné vedení boje, což v podstatě omezuje výběr vojenských řešení a chování v boji. Defenzivní povaha úspěšné husitské taktiky přinesla také velké změny ve způsobu válčení rytířských vojsk, která dokázala přebírat a obrátit taktiku proti jejich tvůrcům. Následná zrcadlová metoda vedení bitev přivedla užití vozové hradby k úpadku a stagnaci.

---

<sup>272</sup> KLUČINA / MAJOR 1985, 249

## 4. Významné bitvy a role vozových hradeb v husitských válkách

Husitské války tvoří slavné bitvy, který přinesly českým bojovníkům slávu a seznámily svět s jejich statečností a vírou. V této kapitole nebudou rozebrána všechna tažení, která probíhala během pěti křížových výprav, ale jen těm bitvám, v nichž je možné sledovat vývoj použití vozové hradby. Etapy takového vývoje je možné rozdělit na počáteční či dobu zrození husitské taktiky, kterou budeme sledovat v prvních srážkách s panským vojskem. Druhou etapu představují bitvy, ve kterých je válečná taktika husitů dovedena na svůj vývojový vrchol. Závěrečnou etapu tvoří aspekty poslední velké bitvy, v níž se objevuje způsob protipatření vůči taktice a následně počátek konce dominance vozové hradby v husitském konfliktu.

### 4.1. Křest ohněm – bitvy u Nekmíře a Sudoměře

Za první doložené použití vozu v husitských válkách se označuje bitva u Nekmíře. O tomto střetnutí víme velmi málo. Předpokládá se, že se bitva odehrála počátkem roku 1420, poblíž Nekmíře severozápadně od Plzně.<sup>273</sup> Zde se Žižka se svým nepočetným vojskem vrhl z Plzně směrem k tvrzi Nekmíř, kde se nacházela královská posádka. Podle *Starých letopisů českých* víme, že Žižka měl tři sta mužů a sedm vozů, na kterých „*hady vezl, jimž zdi bouřili*“.<sup>274</sup> Výrazem „had“ se pravděpodobně označovala děla, která měla sloužit na pomoc obléhání tvrze. Na cestě byli husité dostiženi vojskem Bohuslava ze Švamberka, hejtmana krajského (katolického) landfrýdu. Z pramenů se dále dozvídáme, že pod jeho velením se nacházelo přibližně 2000 jízdních a pěších. V plánu velení vojska landfrýdu bylo jedním valem jízdy smést husity. Detailní popis přípravy Žižkova vojska k útoku na panskou jízdu bohužel neznáme. Z pramenů je ale známo, že se husitský hejtman ohradil vozy a odrazil útok panské jízdy. Po neúspěšném útoku se jízda obrátila na útěk.<sup>275</sup> Ztráty panského vojska byly velmi značné. K nejznámějším padlým patřil například majitel nekmířské tvrze Hynek z Nekmíře. Zbylá pěchota Bohuslava ze

---

<sup>273</sup> BLÁHOVÁ / FORLÍK / PROFANTOVÁ 2000, 225

<sup>274</sup> SLČ 1959, 58

<sup>275</sup> Tamtéž, 58

Švamberka pravděpodobně prchla za jízdu, jelikož o dalších potyčkách prameny nic neuvádí.<sup>276</sup> Z taktického hlediska tak jedinou možností uspořádání Žižkova malého počtu vozů byl pravděpodobně polokruh. Sestavit hradbu nebo kruh mohlo být problematické nejen kvůli menšímu počtu vozů, ale také i případného nedostatku chráněného prostoru pro tři sta bojovníků. Důležitým aspektem bylo především použití defenzivní metody pomocí vozů, kterou husité po dobu válek dále rozvíjeli.

První větší střetnutí husitských a katolických vojsk se odehrálo 23 března 1420 poblíž usedlosti Sudoměř v jižních Čechách.<sup>277</sup> Informace o této bitvě jsou k dispozici díky početným zmínkám v pramenech, o této bitvě tak víme o něco více než o výše uvedeném střetnutí. Kvůli hrozícímu napětí v Plzni se vojsko husitů pod velením Jana Žižky a Břeňka ze Švihova přesouvalo k Táboru. Počet husitských bojovníků dosahoval podle pramenů čtyři sta pěších, přičemž se mezi nimi uvádějí také ženy a děti, dvanáct vozů a devět jízdních koní.<sup>278</sup> Kolonu husitů pronásledovaly oddíly strakonických johanitů a jinou cestu husitům blokovala těžká královská jízda, které se pro železné brnění říkalo *železní páni*.<sup>279</sup> Jejich počet se v pracích historiků velmi liší. Podle *Kroniky starého kolegiáta pražského* se Josef Macek a Jan Durdík shodují na 2000 bojovníků. Současní historici jako Petr Čornej se drží názoru, že k přihlédnutím k možnému počtu šlechticů, mohlo síly jízdy tvořit 700 jezdců.<sup>280</sup> Daná situace nenechávala husitům jinou možnost než bojovat. Historici uvádějí, že velitelem husitské kolony byl Břeňek ze Švihova, zatímco taktické záležitosti byly na Janu Žižkovi.<sup>281</sup> Extrémní okolnosti donutili hejtmana jednat operativně. Nejprve byl vybrán vhodný terén pro přípravu obranné formaci. Žižka umístil vojsko na vyvýšenině mezi rybníky Škaredý a Markovec, který představoval spíše bahnitou plochu. Výběr místa byl odůvodněn tím, že krajina byla poměrně rovinná, což bylo výhodou pouze pro nepřátelskou jízdu.<sup>282</sup> Úmysl Žižky spočíval v tom, že panská vojska mohla útočit pouze přes úzkou hráz rybníku, na které byla postavena vozová pevnost. Na tento taktický trik se nechala nalákat nepřátelská jízda a boj začal přímým útokem rytířů po hrázi na pozice husitů. Převaha panského vojska, na kterou spoléhali bojovníci katolické strany, byla nepoužitelná kvůli menšímu prostoru pro bojové manévry. Zde se setkáváme se začátkem aktivního použití střelných zbraní,

---

<sup>276</sup> MACEK 1955, 25

<sup>277</sup> FRB V. 1893, 549

<sup>278</sup> SLČ 1980, 63

<sup>279</sup> Tamtéž, 63

<sup>280</sup> ČORNEJ / BĚLINA 1993, 47

<sup>281</sup> MACEK 1955, 28

<sup>282</sup> DURDÍK 1953, 160

jejichž použití oslabovalo útok. Vypálené salvy ze střelných a palných zbraní prakticky znemožnily dostat se k těsné blízkosti vozové hradby.<sup>283</sup> Konečně byli rytíři zastaveni vozovou hradbou, někteří byli zabiti, ostatní se snažili obrátit na útěk. Početní převaha rytířů zde přinesla pouze nevýhodu. Zadní řady útočníků tlačily na přední, čímž blokovaly jejich ústup. V panice rytíři začali pobíjet mezi sebou, a unesly značně ztráty.<sup>284</sup>

Panské vojsko se neomezilo na jeden útok. Následný výpad šel přes bahnitý rybník, kde se rytíři na koních začali bořit. Začalo se stmívat a na bojiště začala padat mlha. Přírodní podmínky zhoršily viditelnost už tak trápícím se útočníků. To vše způsobilo chaos v řadách rytířů, který ve tmě těžko mohli poznat kdo koho bije.<sup>285</sup> Přesto ale pánům se podařilo přiblížit k vozům, kde došlo k boji na krátké čelní frontě s obránci vozové hradby. V průběh bitvy bylo zraněno za zabito velké množství lidí z obou stran, mezi kterými zahynul i sám Břeněk ze Švihova. Boj trval trval několik hodin, a skončil okolo západu slunce, ústupem rytířů z bojiště.<sup>286</sup> Uvedené bitvy svědčí nejen o vysoké morální síle husitských bojovníků, ale hlavně se zde projeví základní body husitské taktiky. Je třeba tu také zdůraznit důležitost výběru terénu pro bitvu, jednotnost všech druhů vojsk bránících tábor proti přesile a vysoké organizační schopnosti velitelů.

## 4.2. Zenit slávy – bitva u Malešova a Ústí nad Labem

V prvních létech války husité dále zdokonalovali své válečné dovednosti. Vozová hradba se stala synonymem jejich úspěchu a vítězství na bojišti. Za vrcholnou etapu polních vojsk se považuje doba hejtmanství Jana Žižky. Jeho poslední bitva se odehrála 7. června 1424 v blízkosti tvrze Malešov nedaleko Kutné Hory. Rozkol husitů na umírněné a radikální křídlo, do kterého patřil i trocnovský hejtman, vyústilo v otevřený boj. Pražané a část panské jednoty zastihli vojsko Jana Žižky a Jana Hvězdy z Vícemilic a oblehli je u Kostelce nad Labem. Vojsko ale bylo rozmístěno v nevýhodné situaci. Město bylo ze třech stran obtékáno řekou a na čtvrté bylo blokováno početnými houfy pražanů. Díky dorazivší posile oddílu Hynka Bočka z Kunštátu a Poděbrad se vojsku táboritů podařilo opustit město.<sup>287</sup> Ovšem i přes snahu Hynka Bočka zadržet koaliční

---

<sup>283</sup> ŠMAHEL 1996b, 33

<sup>284</sup> SLČ 1980, 64

<sup>285</sup> Tamtéž, 64

<sup>286</sup> Z BŘEZOVÉ 1979, 50

<sup>287</sup> ŠMAHEL 1996b, 110

vojska Žižka a jeho spojence pronásledovaly nepřátelské houfy s konečným cílem porazit nenáviděného hejtmana.<sup>288</sup> Díky zásahu spojence měli táborité čas zvolit vhodný terén pro přípravu vozové hradby a odrazení útoku. Tou dobou byl Jan Žižka už slepý na obě oči a opíral se při výběru vhodného terénu o pomoc svých hejtmanů. Přesné místo boje není dodnes známo, ale prameny tvrdí, že Žižka rozkázal sestavit vozovou hradbu na návrší, odkud vedla cesta, po níž se blížila vojska pražanů.<sup>289</sup>

O průběhu bitvy se dochovaly velmi útržkovité zprávy. Základním taktickým bodem Žižky bylo neutralizovat početní převahu nepřátelských vojsk. Žižka vybral vrchol údolí protože věděl, že dolní terén byl velmi úzký, a nepřítel nemohl tam rozvinout své šiky.<sup>290</sup> Pronásledující koaliční vojsko bylo kvůli rychlému pochodu a také terénu značně roztaženo. Nepřátelské oddíly tak neměly možnost seskupit celé vojsko pro generální útok. Malešovská operace byla z hlediska husitských válek unikátní. Pokud v předchozích bitvách můžeme sledovat obranný způsob husitského válčení, u Malešova se setkáváme s prvky aktivní obrany, která přerůstá v útok. Prameny uvádí, že Žižka nechal před vozovou hradbu postavit několik pícních vozů naplněných kamením. Hejtman také nechal vysunout dopředu pěchotu a před ní jízdu, která obstoupila připravené vozy tak, aby nebyly vidět protivníky. Posléze následoval protiútok, kdy se ve správný okamžik jízda rozestoupila před šiky překvapených pražanů a nechala rozjet vozy s kamením.<sup>291</sup> Tento manévr přinesl protivníkům Žižky značné ztráty a morální újmu. Dále pak následoval útok jízdy a pěších na šokované houfy pražanů, čímž bylo dílo dovršeno. Kvůli roztaženým silám protivníka zadní houfy nepostřehly protiútok až do momentu, kdy rozprášené zbytky předního voje začaly utíkat. Nakonec se panika postupně rozšířila po celém koaličním vojsku, které tak definitivně obrátilo na útěk celou armádu, což umožnilo hned po bitvě dobít Kutnou Horu.<sup>292</sup>

Zprávy o použití vozů s kamením nacházíme pouze ve *Starých letopisech českých*, které jsou ale až mladším zdrojem. Přesto použití takových vozů nelze jednoznačně vyloučit, i když tato teorie je spíše historiky odmítána. Je otázkou, zda by Žižka mohl stihnout připravit vozy a kameny, když byl sám v situaci pronásledovaného. K tradování tohoto válečného manévru mohla přispět iluminace z dobového vojenského traktátu *Bellifortis*, na níž je zobrazen bojovník, který se chystá svrhnout vůz s kamením na vojsko

---

<sup>288</sup> SLČ 1980, 139

<sup>289</sup> DURDÍK 1953, 149

<sup>290</sup> PICCOLOMINI 1998, 133

<sup>291</sup> SLČ 1980, 139

<sup>292</sup> ČORNEJ / BĚLINA 1993, 67



pochodující roklinou.<sup>293</sup> Technické aspekty husitských vozů nepředpokládaly přední rejď, což mohlo částečně vysvětlit, proč vozy mohly jet rovně a neměnit trajektorii bez řízení vozataje. Podle verze Petra Čorneje se Žižka mohl seznámit s Kyeserovým spisem v době, kdy se Žižka pohyboval mezi jihočeskými lapky. Ovšem reálné použití vozů s kamením nejde s jistotou potvrdit, ani odmítnout.<sup>294</sup> V důsledku bitvy podle došlých do nás zpráv padlo čtrnáct set mužů z obou stran.<sup>295</sup>

Malešovská bitva se stala pro Jana Žižku posledním velkým vítězstvím jak taktickým, tak i politickým. Porážka stoupenců umírněného křídla přispěla k rozpadu koaličních vojsk a podlomení moci pražanů. Její přínos byl ale neocenitelný pro celé další husitské válečnictví. Některé z prvků použitých v této bitvě byly po další léta využívány při defenzivní metodě boje s vozy jako klíčovým bodem na bojišti. Po smrti Jana Žižky počítala katolická vojska s oslabením vojenské moci sil radikálních husitů. Relativní klid a snížení aktivity zahraničních vojsk umožnil husitům uplatnit ofenzivní strategii v částech českých zemí, které již byly pod kontrolou nepřítele. Takovým místem bylo Ústí nad Labem, které sloužilo jako operní bod katolických vojsk. Začátkem června 1426 oblehlo město vojsko husitského svazu v přibližném počtu 11 000 mužů a 500 vozů.<sup>296</sup> Ze zpráv Bartoška z Drahonic je známo, že se město snažili dobít pomocí podkopání hradeb a příkopů. Husité také aktivně používali dělostřelectvo k zničení hradních zdí.<sup>297</sup> Na pomoc katolické posádce poslal saský vévoda Fridrich Bojovný posilu 13 000 mužů pod velením míšenského zemského fojta Bosa z Fictumu. Už 15. června, jeho vojsko překročilo pohraniční hory a k večeru téhož dne zahlédlo husitské ležení.<sup>298</sup> České vojsko mělo čas připravit se ke střetnutí a seskupit zbylé bojovníky obléhající město. Výchozím místem postavení bylo nevysoké návrší, na kterém byla postavena vozová hradba 500 vozů spojených řetězy. Díky velkému počtu vozů byla hradba postavena ve dvou řadách. Dne 16. června těsně před bitvou došlo k pokusu o vyjednávání mezi dvěma stranami, ve kterém čeští hejtmani nabízeli protivníkům zachovat život, pokud se vzdají. Ovšem Sasové, jistí si svou silou a početní převahou, nabídku odmítli.<sup>299</sup>

Boj začal známým útokem jízdy na pozice husitů. Posádka vozové hradby přivítala útočníky masivní palbou. Prameny tvrdí, že do boje byly zapojeny všechny typy

---

<sup>293</sup> ČORNEJ 1987, 194

<sup>294</sup> ČORNEJ 1987, 196

<sup>295</sup> HLAVÁČEK 1981, 233

<sup>296</sup> ČORNEJ / BĚLINA 1993, 67

<sup>297</sup> HLAVÁČEK 1981, 236

<sup>298</sup> DURDÍK 1953, 153

<sup>299</sup> Tamtéž, 153

střelných a palných zbraní jako ručnice, houfnice a tarasnice.<sup>300</sup> Část nepřátelských vojsk se i přes palbu dostala k vozům a v některých úsecích hradby za využití háků a kotev začala vozy převracet.<sup>301</sup> Díky druhé řadě vozů se útočníci nedostali dovnitř chráněného prostoru a postupně byli vytlačeni ze svých pozic. Čerstvá záloha podnikla jezdecký a pěchotní protiútok, který přinesl vítězství husitům. Protivník byl pronásledován až na saskou hranici, kde byl nakonec obklíčen a pobit.<sup>302</sup> Ztráty katolické strany se velmi liší podle zdroje. Podle historiků udává nejvěrohodnější údaje Bartošek z Drahonic, který uvádí počet 4000 padlých.<sup>303</sup> Ústecká bitva se stala vrcholnou etapou použití vozové hradby v husitských válkách. Důsledky této bitvy přivedly katolickou stranu k ujasnění si nevýhod přímých útoků, a tím také k následnému napodobování husitské taktiky.

### 4.3. Klín klínem – bitva u Lipan

K finální etapou použití vozové hradby v husitském konfliktu bylo střetnutí mezi vsí Hřiby a Lipskou horou. Vojska umírněného křídla husitů a katolíků stála proti silám radikálního křídla. Utrakvisticko – katolickou alianci vedl bývalý radikální hejtman, přeběhlý k umírněné straně – Diviš Bořek z Miletínka. V čele polních vojsk tábořského a sirotčího svazu byl kněz a vojevůdce Prokop Holý.<sup>304</sup> Oba velitelé z vlastních zkušeností znali taktiku a způsob vedení boje zavedeným Žižkou od počátku hnutí. Počet bojovníků zúčastněných v bitvě na obou stranách nedával spát mnoha historikům. Nejcitovanějším zdrojem informací o bitvě je relace Bartoška z Drahonic, který byl katolickým vojákem a také mohl získat svědectví přímých účastníků bitvy. Velmi nejednoznačně jsou však přijímány jeho údaje týkající se počtu aliančních sil (stanovuje je na 19000 mužů).<sup>305</sup> Starší badatelé, jako např. Hugo Toman, nepodrobovali Bartoškovu dílo historické kritice. Moderní odhad historika Petra Čorneje vychází z počtu posádek bojových vozů a poměru jízdy k pěchotě, který obvykle činil 1:10. Alianční síly disponovaly kolem 660–720 vozů, z čehož vychází, že při průměrné posádce vozu 15–20

---

<sup>300</sup> SLČ 1980, 68

<sup>301</sup> DURDÍK 1953, 155

<sup>302</sup> ČORNEJ / BĚLINA 1993, 68

<sup>303</sup> HLAVÁČEK 1981, 236

<sup>304</sup> ŠMAHEL 1996b, 294

<sup>305</sup> HLAVÁČEK 1981, 269

obránců, celkový počet 12000 až 13000 pěších a okolo 1200 jezdců.<sup>306</sup> Vojsko radikálního husitského křídla Bartošek odhadoval na 10000 lidí.<sup>307</sup> Pokud se nadále opíráme o modernější výpočty, vojsko táborského svazu podle Františka Šmahela tvořilo kolem 6000–8000 lidí.<sup>308</sup> Přepočtením dle metody Petra Čorneje uvádí 9000 pěších, na 480 bojových vozů a 700 jezdců.<sup>309</sup> Obě vojska postavila obranné formace vozů naproti sobě. Alianční síly díky většímu počtu vozů postavily vozovou hradbu do jedenácti řad. Vojsko svazu disponovalo menším počtem vozů, sestavilo pouze šest řad. Svou početní nevýhodu, radikálové částečně kompenzovali výběrem vhodné pozice na Lipské hoře, což mohlo problematizovat případný útok. Velitel aliančních sil Diviš Bořek z Miletínka dokonale pochopil plány Prokopa Holého. Svou armádu postavil v nížině poblíž vesnice Hříby.<sup>310</sup>

Odpoledne 30. května začali radikálové ostřelovat pozice panského tábora. Zkušené velení na obou stranách vědělo, že tato palba na dálku nemůže vážně nikoho poškodit. Přesto faktor střelby vojáky velmi znervózňoval a nutil k neobjektivním činům. Hejtmanům umírněných sil se podařilo potlačit paniku v řadách vojska a najít způsob, jak zbavit tábority jejich strategicky výhodné polohy. Byl přijat riskantní plán vyžadující vysokou organizaci a disciplínu spojeneckých vojsk, kterou v tu dobu ovšem vojsko mělo. Následkem palby radikálů bylo bojiště plné prachu a dýmu, což značně snižovalo viditelnost. Tento moment byl využit jejich protivníkem a vojsko v pevné formaci vyrazilo na vozovou hradbu svazu.<sup>311</sup>

Detailní průběh boje je velmi obtížné rekonstruovat. Skládá se z mozaiky kusých zpráv a úvah starších historiků či tvrzení vyvolávajících v dnešní době spíše skepsi. Pojetí mladších historiků jako Petr Klučina a Petr Čornej ale umožňuje složit celkovou představu o bitvě nejen pomocí pramenů, ale především vědeckým bádáním taktických možností každé ze stran. Patovou situaci, která byla odůvodněná použitím vozové hradby oběma vojsky, netrvala dlouho. Vojsko Diviše Bořka z Miletínka vyrazilo pod ochranou vozového šiku co nejbliž na možnou vzdálenost dostřelu. Vystřelilo na pozice radikálů, ale vzápětí alianční vojsko začalo nečekaně ustupovat. Zde se znovu setkáváme s otázkou problematiky manévrování s vozy. Pokus o přesun vozových šiků byl velmi riskantní a

---

<sup>306</sup> ČORNEJ 1992, 181

<sup>307</sup> HLAVÁČEK 1981, 270

<sup>308</sup> ŠMAHEL 1996b, 294

<sup>309</sup> ČORNEJ 1992, 181

<sup>310</sup> DURDÍK 1953, 168

<sup>311</sup> ČORNEJ 1992, 186

mohl způsobit chaos především v řádech umírněných vojsk. Diviš Bořek spoléhal na to, že jeho manévr bude považován tábority za ústup. Jeho odhad se splnil a nadšení radikálové se pustili do pronásledování „ustupujícího“ nepřítele.<sup>312</sup> Předstíraný útek se náhle obrátil v útok proti pronásledovatelům. Nastala krvavá bitva, ve které pronásledovací oddíly začaly ustupovat směrem k vozové hradbě. Pro ten případ Diviš Bořek vyčlenil oddíl, jehož cílem bylo využít moment ústupu radikálů, vniknout otevřenými mezerami v hradbě a umožnit vniknutí hlavních sil dovnitř obranné formace. Manévr alianční armády se povedl a udělal z vozové hradby smrtící past. Vniknuvší vojsko rozpoutalo masakr a nenechalo obráncům hradby šanci na přežití.<sup>313</sup> Výsledkem bitvy byla tragická porážka vojsk sirotčího svazu. Historici oceňují jejich ztráty kolem 1300 padlých, a zhruba 200–500 mrtvých ze strany aliance.<sup>314</sup>

Bitva u Lipan zahájila stagnaci etapy využití vozové hradby jako páteře velkých armád střední Evropy. Mnohaletý konflikt zrodil mnoho vojenských řádů, schopných velitelů či zkušeností a taktických znalostí, které umožňovali použití bojových vozů proti novým nepřítelům.

---

<sup>312</sup> ČORNEJ 1992, 187

<sup>313</sup> PICCOLOMINI 1998, 98

<sup>314</sup> ČORNEJ 1992, 204

## 5. Šíření vozové hradby v Evropě

Země Svaté říše římské a nejbližší sousedé českých zemí aktivně přijali taktiku vozové hradby. Po husitském konfliktu také rostl zájem o české bojovníky. Dlouhá léta nepřetržité války po sobě zanechaly vojenské oddíly, které ve svém životě uměly pouze dobře bojovat. Některé z nich zůstaly v domácích službách velkých měst, nebo si bojovníci vybírali žoldnéřství ve vojenských družinách jednotlivých šlechticů, ať už jsou katolických, nebo kališnických.<sup>315</sup> Čeští žoldnéři přinášeli s sebou i způsob válčení pomoci vozů prověřený mnoha bitvami. V západních zemích se užití vozové hradby příliš neujalo a nebylo široce používáno. Mnohem lépe se taktika zakořenila ve východní Evropě. Bývalí členové tábořských a sirotčích polních vojsk se svými oddíly hledali místo pro lepší život na Moravě, v Horních Uhrách a ve Slezsku. Nejvíce se jich dostalo do severních oblastí Horních Uher, dnešního Slovenska. Díky zachované vojenské organizaci se tzv. „bratřící“ začali zmocňovat hradů a drancovat okolní vesnice. Maďaři nebyli schopni reagovat na tuto novou hrozbu a v dalších letech byly severní oblasti země doslova okupovány. Bratřící bojovali proti všem, neměli jasnější strategii.<sup>316</sup>

Ve čtyřicátých letech 15. století se nad Evropou rozšiřoval stín Osmanské říše. Uherský regent Jan Hunyadi zcela dobře pochopil neustále narůstající tureckou hrozbu, která ho ale nutila nejprve vyřešit problém „bratříků“. Mj. proto také ve válkách s nimi převzal jejich původní taktiku vozových hradeb. Poslední velký tábor „bratříků“ padl v roce 1467 pod útoky vojska Matyáše Korvína. Dalším dokladem užití vozové hradby byla bitva u Varny (1442), v níž se střetli polský král Vladislav III. Jagellonský s Turky. Pro války s Turky Uherský král naléhavě potřeboval zkušené válečníky. Korvín se zachoval jako zkušený a pragmatický vládce, nechal popraviti hlavní hejtmany „bratříků“ a ostatním bojovníkům nabídl službu ve své armádě.<sup>317</sup>

Úspěšné použití vozové hradby si vypůjčily nejen východoevropské země, ale i jejich sousedé – Turci. Osmanská vojsko, a především elitní pěchota jako např. janičáři zpravidla nemělo brnění a bylo zranitelné jak palbou ze střelných zbraní, tak i útoky nepřátelské jízdy. Pragmatictí turečtí velitelé přihlíželi k již osvědčené vozové taktice. Vojsko se začalo učit operativně stavět dřevěné a zemní opevnění na bojišti, které bylo doplněno o vysoké štíty a zejména vozy. Turecké vozové hradbě se říkalo „tabur çengi“

---

<sup>315</sup> ČORNEJ 1987, 190

<sup>316</sup> HOFFMANN 1959, 26

<sup>317</sup> Tamtéž, 38

(bitevní tábor).<sup>318</sup> Osmanská vojska používala pro tábor obyčejné pícní vozy sestavené do formy kruhu a spojené řetězy. Obránci tábora složeného z janičářů a arkebuzérů vyzbrojených pomalu nabíjecími a málo přesnými palnými zbraněmi ne vždy bylo schopno odrazit útok těžké jízdy. Pro takové případy vojenští vůdci začali přiřazovat k vozům děla menšího kalibru, která používali čeští žoldnéři v uherské armádě, stejně jako dříve v armádě husitské.<sup>319</sup>

Taktika obranné formace se také objevila v zemi „třetího Říma“ – v Ruském carství. Polním opevnění se říkalo „gulyay-gorod“, což se překládá jako „pohyblivé město“. Opevnění se vyrábělo z velkých dřevěných štítů, ve kterých byly vyříznuty střílny. Pro pohyb se k nim připevňovala menší dřevěná kola a v zimě se umísťovalo na velké sáně. Při delším pochodu se štíty stavěly na pícní vozy, kterým se říkalo „grad-oboz“. Opevněním velel speciální velitel „gulyayev-voevoda“. Na bojišti sloužily velké přesouvací štíty jako mobilní úkryt před nepřátelskou palbou. Více štítů se spojovalo po stranách háky, řetězy nebo provazovým spojením. Tak vznikala obranná formace jako základna nebo tábor, ze kterého střelci s píšťalami mohli podporovat hlavní vojsko.<sup>320</sup> Myšlenka na použití polních opevnění v Rusku se podle názoru historiků pravděpodobně objevila pod vlivem západoevropských zemí. Již ruský kníže Vasilij III. měl ve službách německé a polské žoldnéře, kteří s sebou přinášeli nové vojenské taktické inovace.

První doložené použití „gulyay-gorodu“ je datováno rokem 1530 v konfliktu Moskevského knížectví proti Kazaňskému chanátu. Dřevěná opevnění dobře se osvědčila sebe proti zkušeným nájezdníkům chanátu. Velkou roli „gulyay-gorod“ měla i při dobytí Kazaně v roce 1552, kdy při obléhání města opevnění sloužila jako záštita střelcům ž pušek a také pěchotním oddílům. Ruský car Ivan IV. po dobytí Kazaňského chanátu aktivně používal mobilní opevnění i v dalších taženích.<sup>321</sup> Slabá místa pohyblivého města byla stejná jako u husitské vozové hradby. V roce 1571 se krymský chán Devlet Geraj I. se svým vojskem střetl s ruskými oddíly na předměstí Moskvy. Během bitvy utrpěla ruská jízda velké ztráty a pokusila se úkryt za dřevěná opevnění. Ovšem pronásledujícímu oddílu Tatarů se podařilo vniknout do prostoru táborů a dovést bitvu ve svůj prospěch.

---

<sup>318</sup> STEEL / DORLAND 2005 — Brett STEEL / Tamera DORLAND: *The Heirs of Archimedes: Science and the Art of War through the Age of Enlightenment*. Cambridge: MIT Press, 2005, 112

<sup>319</sup> DELBRÜCK 2006, 288

<sup>320</sup> RAZIN 1999, 337

<sup>321</sup> Tamtéž, 402

Taková možnost se jim naskytla díky tomu, že vnitřní oddíly pěších nestihly uzavřít mezi sebou štíty.<sup>322</sup>

Za rozhodující bitvu pro existenci Ruského carství považují historikové osudové střetnutí u vesnici Molodi v roce 1572. Krymský chán měl za hlavní cíl dobýt Moskvu a zničit svého geopolitického soupeře. Invazní vojsko mělo kolem 40000–60000 bojovníků a bylo jedním z největších v regionu. Ruské carství oslabené livonskými válkami a minulými nájezdy Tatarů mohlo postavit pouze 20000–25000 mužů.<sup>323</sup> Ruské velitelství připravilo plán, podle kterého krymská vojska musela být zastavena již na předměstí Moskvy. Zadržet přesilu tatarského vojska mohlo jen díky vozovým hradbám, protože v otevřeném poli nebylo možné odolat početní převaze krymských nájezdníků. I proto se ruští velitelé rozhodli použít „gulyay-gorod“ jako polní hradbu, která bude k sobě přitahovat mnohonásobné útoky jízdy, a tím také zvětší její budoucí ztráty. Zde můžeme podtrhnout výbornou práci jezdeckého výzkumného oddílu, který včas informoval hlavní vojsko, aby se stihlo připravit k boji. Vojáci pod velením knížete Michaila Vorotynského postavili vozy do formy kruhu a obsadili obranné pozice. Ačkoliv byly vozy opevněné fošnami a štíty, velitel si uvědomoval, že obranná formace nemůže dlouho vydržet delšímu obléhání. V bitvě prokázal ruský plán svou úspěšnost a vojsko Devleta Geraja I. uvázlo u polního opevnění, kde utrpělo obrovské ztráty. Tataři nebyli připraveni k delším potyčkám a vsadili vše na rychlé manévry a nájezdy jízdy. To také vysvětluje nízký počet těžkých palných zbraní, které s sebou přivezli. Nakonec bitva skončila velkým protiútokem ruské jízdy a pěších oddílů, které za podpory střelců z obranných pozic přinesly drtivou porážku krymskému chánovi a přinutily jeho vojsko k útěku.<sup>324</sup> Význam bitvy byl doložen ve spise přímého účastníka bitvy Heinricha von Stadena. Původně to byl německý žoldněř, který později sloužil u dvora Ivana IV. Ve svém díle psal o tom, že kdyby u ruského vojska neměli „pochodové město“, ruské carství by přestalo existovat a ruské země by ovládl krymský chán.<sup>325</sup> Historie „gulyay-gorodu“ byla poměrně krátká. Posledním konfliktem, kde bylo použito polní opevnění, se staly rusko-polské války mezi léty 1609–1618.

Na základě zjištění v této kapitole je možné sledovat rozvoj polních opevnění v pohusitské době. Myšlenka použití polních opevnění není husitským objevem, ale byla

---

<sup>322</sup> VOLKOV 2004, 157

<sup>323</sup> Tamtéž, 157

<sup>324</sup> RAZIN 1999, 446

<sup>325</sup> SHTADEN 2002, 70

známa již od starověku. Použití vozových pevností dokazují faktory cykličnosti vojenských prostředků za doplnění technickými inovacemi. Takovou inovací bylo masové použití palných zbraní a dělostřelectva, které se v kombinaci s mobilním opevněním stalo přelomovým bodem válečnictví pozdního středověku.



## 6. Zánik užití vozové hradby v boji

Účinnost mobilních opevnění byla dokázána v mnoha válečných konfliktech a bitvách. Vrchol taktiky vozových hradeb spadl do doby pozdního středověku, kdy výrazně poklesla důležitost rytířské jízdy. Husitské válečnictví posloužilo jako významný stupeň pro vývoj vojenství celé Evropy. Dlouhodobý konflikt v českých zemích ukázal neschopnost a zastaralost dosavadních způsobů vedení boje rytířské jízdy. Feudální armády postrádaly nejen recepci technického pokroku, ale i přijetí nových technik vedení boje. Úloha pěších vojsk postupně rostla, pěchota byla také rychleji schopna se přizpůsobovat válečným proměnám. Husitské války se staly přelomovou etapou přehodnocení role pěchoty a její bojeschopnosti. Hlavní ideu tvoří přechod z počáteční taktiky defenzívy do aktivních útoků.

Burgundské války na konci 15. století přinesly slávu švýcarským pikenýrům po celé Evropě. V zhruba stejné době začíná stoupat hvězda německých landsknechtů. Už to nebyly jen narychlo shromážděné oddíly nezkušeného a slabě ozbrojeného lidu. Pěchota nového věku byla dobře organizovaná, vycvičená a vyzbrojená podle nových podmínek boje. Aktéři „pěchotní renesance“ – Švýcaři byli jedni z prvních, kdo zavedl v tehdejší evropské válečné praxi „zcela“ novou, byť zároveň historickou a opomíjenou taktiku starověku. Prototypem se stala makedonská „falanga“. Bitevní formaci tvořily hluboké kolony linkové pěchoty s dlouhými kopími. V kombinaci se střelci ozbrojenými lehkými arkebuzy a v pozdější době těžkými mušketami byly ohrožující silou pro každou evropskou armádu té doby.<sup>326</sup> Taková formace byla připravena odrazit nepřátelský útok ze všech stran, a to především v boji proti těžké jízdě. Obratnější pěšáci už méně záviseli na těžkých a složitějších manévrování vozových šiků. S poklesem používání těžké jízdy jako páteře armády se také následně snižovala potřeba použití vozové hradby. Dalším faktorem zániku vozové hradby byl rychlý rozvoj dělostřelectva. Husité položili základ masovému šíření palných ručních zbraní, což vedlo k rozšíření taktických úloh pěchoty. V období 16. – 17. století použití polních děl dále rostlo. Jejich účinnost nahrazovala dokonce i poměrně složitou obsluhu. Původně byla tato velkorážní děla využívána především při obléhání měst, hradů nebo pevností. Technický vývoj kolových

---

<sup>326</sup> DELBRÜCK 2006, 318

lafet dovolil častější používání děl přímo na bojišti. Tyto nové aspekty boje v podstatě předurčily zánik taktiky mobilních opevnění.<sup>327</sup>

Jedna z posledních bitev, znamenající apoteózu vozové hradby, se stala v zimě roku 1655 u vesnice Okhmatovo, na dnešní Ukrajině. Bitva byla součástí rusko-polské války, ve které se střetly síly 60000 mužů polsko-krymské armády proti 34000 mužům rusko-kozáckého vojska.<sup>328</sup> Prakticky dvojnásobnou převahu nepříteli se rusko – kozácké vojsko rozhodlo kompenzovat obranným bojem pomocí vozových hradeb. Několik útoků na vozová opevnění způsobilo velké ztráty útočícímu vojsku. Po řadě neúspěchů se polská strana rozhodla vytáhnout polní dělostřelectvo na bojiště. Spuštěná palba za krátkou dobu zničila značný počet dřevěných vozů a do otevřených míst táborů vtrhlo jezdeckvo. Začal divoký boj obránců s útočníky, ale v konečném důsledku polsko – krymské vojsko bylo vytlačeno rezervní ruskou jízdou. Podobné bitevní scénáře se ještě budou opakovat několik dalších let, ale celkově byla doba rusko – polských válek dobou konečného úpadku vozové hradby v novověkém válečnictví. Klasicky způsob použití polních opevnění vyžadoval možnost ukrytí bránících vojsk za překážkou. Mobilní opevnění v otevřeném terénu se stalo pro dobové dělostřelectvo příliš pohodlným cílem a brzy bylo vnímáno jako přežitek středověké válečné epochy.

---

<sup>327</sup> DURDÍK 1953, 176

<sup>328</sup> SHEFOV 2007, 394

## Závěr

V každé z válečných epoch, se lidstvo snažilo vytvořit nejúčinnější nástroj pro vedení boje. Vozy sloužily lidem od nejstarších dob, z běžného života se postupně dostaly až na bitevní pole. Ve své práci jsem se snažil sledovat celý vývoj, kterým prošly vozy jako válečný prostředek. Samotný princip vozových táborů nebyl v 15. století nějakou inovací, ale husité jej rozvinuli dále než všichni jejich předchůdci. Husitské války znamenají vrcholnou etapu ve vývoji mobilních polních opevnění.

Taktika použití vozových hradeb se stala přirozenou cestou, jak se bránit rytířským armádám. Převážně pěchotní vojsko potřebovalo bariéru, která mohla zastavit útočící jízdu v těžkém brnění. Hlavní inovací, kterou přinesli husité, bylo začlenění střelných zbraní do jejich vojenské strategie. Vozová pevnost sloužila jako platforma pro masové použití ručních palných zbraní a nasazení dělostřelectva. Primitivní a z počátku nedokonalá konstrukce raných ručnic, hákovnic a tarasnic byla kompenzována obrannou schopností vozové hradby, která přispěla k jejich úspěšnému nasazení v boji. Dohromady s vysokou úrovní organizace vojsk i díky zkušeným velitelům, následovníkům Jana Husa, dokázali husité prolomit dominanci staršího panského (rytířského) vedení boje a položit základní kámen nové epochy válečného umění.

V práci jsem narazil na řadu předpokládaných protirečení mezi prameny a následnými badateli z celého historického chronologického spektra. Mým cílem bylo dodržet kritický přístup a vytěžit ze všech zpráv maximálně vyváženou informaci, která přispěje k osvětlení nejasných míst použití a podoby vozové pevnosti. V průběhu bádání jsem došel k závěru, že vozová hradba nemohla být použita k ofenzívním akcím na bojišti, jak tvrdí některé prameny a starší historici. Technické možnosti vozů byly omezené kvůli jejich nedokonalé konstrukci. Navíc byl pohyb vozů omezen také nedostatečnou tažnou silou, která znemožňovala přemístění k útočným manévřům v blízkosti nepřítele. Uvedené faktory absolutně vylučují ofenzivu. Vozová hradba byla především defenzívním válečným prostředkem pro zadržení útočícího vojska a vedení aktivní obrany. V práci jsem nevynechal ani téma nevýhod vozové taktiky, které byly podrobně rozebrány v samostatné kapitole.

Na základě výzkumů moderních badatelů o válečnictví pozdního středověku se mi také podařilo popsat fenomén vozové hradby, která se stala důvodem počátečního neúspěchu rytířských vojsk. Jedním z klíčů, který se mi na základě studia jeví jako velmi

podstatný, bylo masového využití střelného prachu na bojišti mimo obléhací války, v této podobě se tak dělo poprvé v evropské historii. Ze studovaného materiálu dále vyplývá, že nejdůležitějším aspektem husitské taktiky byla kombinace použití všech typů vojsk. Táborové opevnění se stalo sjednocujícím faktorem pro spolupráci pěchoty, jízdy a dělostřelectva, která předurčila moderní typ vedení boje. Napodobování husitské taktiky katolickými vojsky je dokladem bojového potenciálu mobilních polních opevnění i přehodnocení role pěchoty v bitvách. Metody válčení zavedené husity se staly základem pro organizaci a strukturu žoldněřských armád, jež v budoucnu přispějí ke vzniku regulérních vojsk.

Konec epochy bojových vozů způsobilo to, co kdysi přineslo jejich slávu. V období husitských válek daly palné zbraně vozovým hradbám nový impuls, později se právě rozvoj palných zbraní stal i počátkem jejich konce. Rozvoj polního dělostřelectva v 16. – 17. století přivedl taktiku tábora ke stagnaci. Mobilní pevnosti se aktivně užívaly ve východních zemích Evropy, kde byla delší dobu hlavní silou jízda. Přestože slabá místa taktiky byla objevena již v období husitských válek, procento úspěšného jejího užití po nějakou dobu nevýhody převyšovalo. Zánik polní taktiky byl výsledkem technického pokroku a proměny válečné strategii, ve které se stala vozová hradba přežitkem staré doby.

## **Prameny a literatura**

### **Prameny:**

- FRB V. 1893 — Josef EMLER / Jan GEBAUER / Jaroslav GOLL (ed.): Fontes rerum Bohemicarum V. Praha 1893
- JORDANES 2012 — JORDANES: Gótské dějiny / Římské dějiny. Praha: Argo, 2012
- KYESER 1967 — Conrad aus Eichstätt KYESER: Bellifortis. Umschrift und Übersetzung von Götz Quarg. Düsseldorf: V.D.I. Verlag, 1967
- KNONIAT 2003 — Nikita KHONIAT: Istoriya so vremeni tsarstvovaniya Ioanna Komnina. Tom 1. Ryazan: Aleksandria, 2003
- KOMNÉNA 1996 — Anna KOMNÉNA: Paměti byzantské princezny. Praha: Odeon 1996
- Kronika velmi pěkná o Janu Žižkovi, čeledínu krále Václava, (ed. Jaroslav Šůla). Hradec Králové 1979
- MARCELLINUS 1975 — Ammianus MARCELLINUS: Soumrak římské říše. Praha: Odeon 1975
- MAREŠ 1878 — František MAREŠ (ed.): Popravčí kniha pánův z Rožmberka. Praha 1878
- PICCOLOMINI 1998 — Enea Silvio PICCOLOMINI: Historia Bohemica – Historie česká. Dana Martínková, Alena Hadravová, Jiří Matl (ed.). Praha: KLP, 1998
- SHTADEN 2002 — Genrikh SHTADEN: Zapiski nemtsa-oprichnika, Per. I. I. Polosina, ROSSPEN, 2002
- SLČ 1959 — František ŠIMEK / Miloslav KAŇÁK (ed.): Staré letopisy české z rukopisu křížovnického. Praha: SNKLHU, 1959 Z BÍŘKOV
- SLČ 1980 — Jaroslav KAŠPAR / Jaroslav PORÁK (ed.): Ze starých letopisů českých. Praha: Svoboda, 1980
- ŠVEJKOVSKÝ 1952 — František ŠVEJKOVSKÝ: Staročeské vojenské řády. Hájek Vlček, Žižka, listy a kronika. Praha: Orbis, 1952
- Z BŘEZOVÉ 1979 — Vavřinec z BŘEZOVÉ: Husitská kronika; Píseň o vítězství u Domažlic, ed. J. B. Čapek, M. Bláhová. Praha: Svoboda, 1979

### **Literatura:**

- BLÁHOVÁ / FORLÍK / PROFANTOVÁ 2000 — Marie BLÁHOVÁ / Jan FORLÍK /  
Nad'ea PROFANTOVÁ: Velké dějiny zemi Koruny české V. Litomyšl: Paseka, 2000
- BRYCH / JANOUŠEK / PARKAN 2018 — Jan BRYCH / Ladislav JANOUŠEK /  
František PARKAN: Historie střelectví z ručních palných zbraní. Praha: Karolinum,  
2018
- ČERNÁ / ČORNEJ / KLOSOVÁ 2003 — Alena M. ČERNÁ / Petr ČORNEJ / Markéta  
KLOSOVÁ (ed.): Staré letopisy české, Fontes Rerum Bohemicarum, Series nova  
tomus II. Praha: Filosofia, 2003
- CLAUSEWITZ 2008 — Carl von CLAUSEWITZ: O válce. Vyd. 3. Praha: Academia,  
2008
- CONTAMINE 2004 — Philippe CONTAMINE: Válka ve středověku. Praha: Argo, 2004
- ČORNEJ / BARTLOVÁ 2007 — Petr ČORNEJ / Milena BARTLOVÁ: Velké dějiny  
zemí Koruny české. Svazek 6. 1437-1526. Praha: Paseka, 2007
- ČORNEJ / BĚLINA 1993 — Petr ČORNEJ / Pavel BĚLINA: Slavné bitvy naší historie,  
Praha: Marsyas, 1993
- ČORNEJ 1987 — Petr ČORNEJ: Tajemství českých kronik, Praha: Vyšehrad, 1987
- ČORNEJ 1992 — Petr ČORNEJ: Lipanská křižovatka, příčiny, průběh a historický  
význam jedné bitvy. Praha: Panorama, 1992
- ČORNEJ 1992 — Petr ČORNEJ: Lipanská křižovatka: příčiny, průběh a historický  
význam jedné bitvy. Praha: Panorama, 1992
- ČORNEJ 2000 — PETR ČORNEJ: Velké dějiny zemí Koruny české. Svazek 5. 1402-  
1437. Praha – Litomyšl: Paseka, 2000
- ČORNEJ 2002 — Petr ČORNEJ: Husitské válečnictví, in: Od velké Moravy k NATO,  
ed. Josef Tomeš. Praha 2002
- ČORNEJ 2003 — Petr ČORNEJ: Tajemství českých kronik. Praha – Litomyšl: Paseka,  
2003
- ČORNEJ 2011 — Petr ČORNEJ: Světla a stíny husitství, (události, osobnosti, texty,  
ČORNEJ 2019 — Petr ČORNEJ: Jan Žižka, život a doba husitského válečnictví. Praha:  
Odeon, 2019
- DELBRÜCK 2006 — Hans DELBRÜCK: Die Geschichte der Kriegskunst. Das  
Mittelalter / Die Neuzeit. Hamburg: Nikol, 2006
- DENISON 1877 — George T. DENISON: A History of Cavalry from the earliest times  
with lessons for the future. London 1877

- DOLEJŠÍ / KŘÍŽEK 2009 — Jan DOLEJŠÍ / Ladislav KŘÍŽEK: Husité: vrchol válečného umění v Čechách 1419-1434. Praha: Elka Press 2009
- DOLEJŠÍ / KŘÍŽEK 2009 — Josef DOLEJŠÍ / Leonid KŘÍŽEK: Husité: vrchol válečného umění v Čechách 1419–1434. Praha: Elka Press, 2009
- DUBS 1938 — Homer H. DUBS (trans.): The History of the Former Han Dynasty. 3 vols. Baltimore 1938
- DURDÍK 1953 — Jan DURDÍK: Husitské vojenství. Praha: Naše vojsko, 1953
- FRANKENBERGER 1938 — Otakar FRANKENBERGER: Husitské válečnictví. Praha: Svaz československého důstojnictva v Praze, 1938
- HLAVÁČEK 1981 — Ivan HLAVÁČEK: Ze zpráv a kronik doby husitské. Praha: Svoboda, 1981
- HOFFMANN 1959 — Ladislav HOFFMANN: Bratřici – slavní protifeudální bojovníci 15. století. Příspěvek k dějinám husitství na Slovensku. Praha: Naše vojsko, 1959
- KLUČINA / MAJOR 1985 — Petr KLUČINA / Pavel MAJOR: Vojenské dějiny Československa I. díl. Praha: Naše Vojsko, 1985
- KLUČINA / MARSINA / ROMANÁK 1985 — Petr KLUČINA / Petr MARSINA / Andrej ROMANÁK: Vojenské dějiny Československa I. Do roku 1526. Praha: Naše vojsko, 1985
- KLUČINA / PETRÁČEK 1987 — Petr KLUČINA / Jiří PETRÁČEK: Jak válčili husité. Praha: Naše vojsko, 1987
- KLUČINA 2004 — Petr KLUČINA: Zbroj a zbraně. Evropa 6.–17. století. Praha: Paseka, 2004
- KOVAŘÍK 2016 — Jiří KOVAŘÍK: Rytířská krev – Rytířské bitvy a osudy II. 1208–1346. Praha: Akcent, 2016
- LI 2012 — Xiaobing LI: China at War: An Encyclopedia. Santa Barbara: ABC-CLIO, 2012
- MACEK 1955 — Josef MACEK: Tábor v husitském revolučním hnutí. II. Díl. Praha: Rovnost, 1955
- MATUŠKA / SYKA 2016 — Matěj MATUŠKA / Jan SYKA: Husitský válečník: Kdo byli boží bojovníci...Praha: Grada, 2016
- PALACKÝ 1968 — František PALACKÝ: Dějiny národu českého III. Praha: Odeon, 1968
- PAYNE–GALLWEY 1995 — Ralph PAYNE–GALLWEY: The book of the crossbow. New York: Dover Publications, 1995

- RAZIN 1999 — Evgenii RAZIN: Istoriya voennogo iskusstva. Tom I. Sankt-Peterburg: Poligon, 1999
- SHEFOV 2007 — Nikolai SHEFOV: 1000 boev i srazhenii russkogo oruzhiya IX–XXI veka. Moskva: AST, 2007
- ŠMAHEL 1996a — František ŠMAHEL: Husitská revoluce II. Kořeny české reformace. Praha: Karolinum, 1996
- ŠMAHEL 1996b — František ŠMAHEL: Husitská revoluce III. Kronika válečných let. Praha: Karolinum, 1996
- ŠMAHEL 1996c — František ŠMAHEL: Husitská revoluce IV. Epilog bouřlivého věku. Praha: Karolinum, 1996
- ŠMAHEL 2001 — František ŠMAHEL: Husitské Čechy. Praha: NLN, 2001
- ŠMAHEL 2001 — František ŠMAHEL: Husitské Čechy. Praha: NLN, 2001
- STEEL / DORLAND 2005 — Brett STEEL / Tamera DORLAND (ed.): The Heirs of Archimedes: Science and the Art of War through the Age of Enlightenment, Cambridge: MIT Press, 2005
- TOMAN 1898 — Hugo TOMAN: Husitské válečnictví za doby Žižkovy a Prokopovy, Praha: Královská česká společnost nauk, 1898
- tradice). Výbor z úvah a studií. Praha: NLN, 2011
- TRESP 2004 — Uwe TRESP: Söldner aus Böhmen. Im Dienst deutscher Fürsten: Kriegsgeschäft und Heeresorganisation im 15. Jahrhundert (Krieg in der Geschichte 19). Paderborn 2004
- VOLKOV 2004 — Vladimir VOLKOV: Voiny i voiska Moskovskogo gosudarstva. Moskva: Eksmo, 2004

### **Disertační práce:**

- BIEDERMAN 2015 — Jan BIEDERMAN: Organizace a vybavení vojska v 15. století: paralelní vývoj ve Francii, Burgundsku a střední Evropě (Filosofická fakulta Praha, disertační práce). Praha 2015

### **Články:**

- ŠMAHEL 1986 — František ŠMAHEL: Organizace a skladba táborské strany v letech 1420–1434, HT 9. Tábor: Muzeum husitského revolučního hnutí, 1986, 7–90



VERMOUZEK 1983 — Rostislav VERMOUZEK: Středověký vůz, *Archaeologica historica* 8. 311–325

**Internetový zdroj:**

[https://daten.digitale-sammlungen.de/bsb00090291/image\\_8](https://daten.digitale-sammlungen.de/bsb00090291/image_8), vyhledáno 28.03.2021

<https://manuscriptminiatures.com/5728/21024>, vyhledáno 10.03.2021

## Obrazová příloha

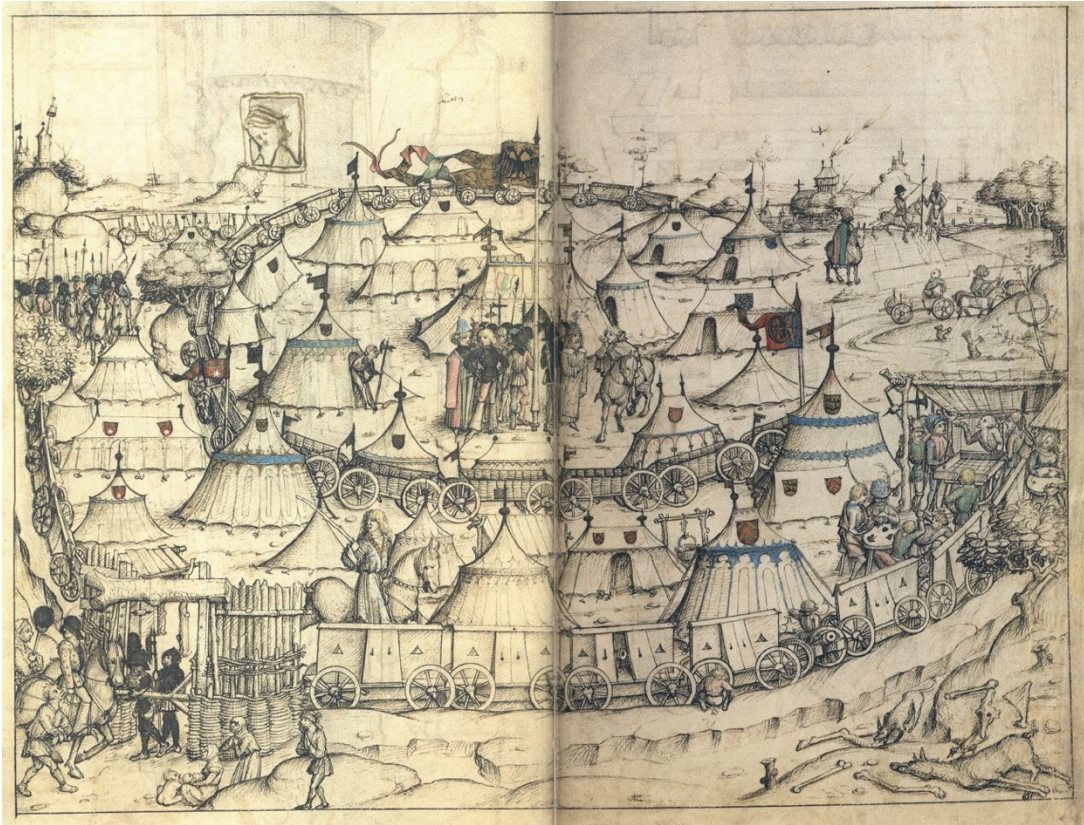


1. Vídeňsky rukopis (kolem r. 1450), zobrazuje vozy tvořící tábor a osádku vyzbrojenou střelnými zbraní

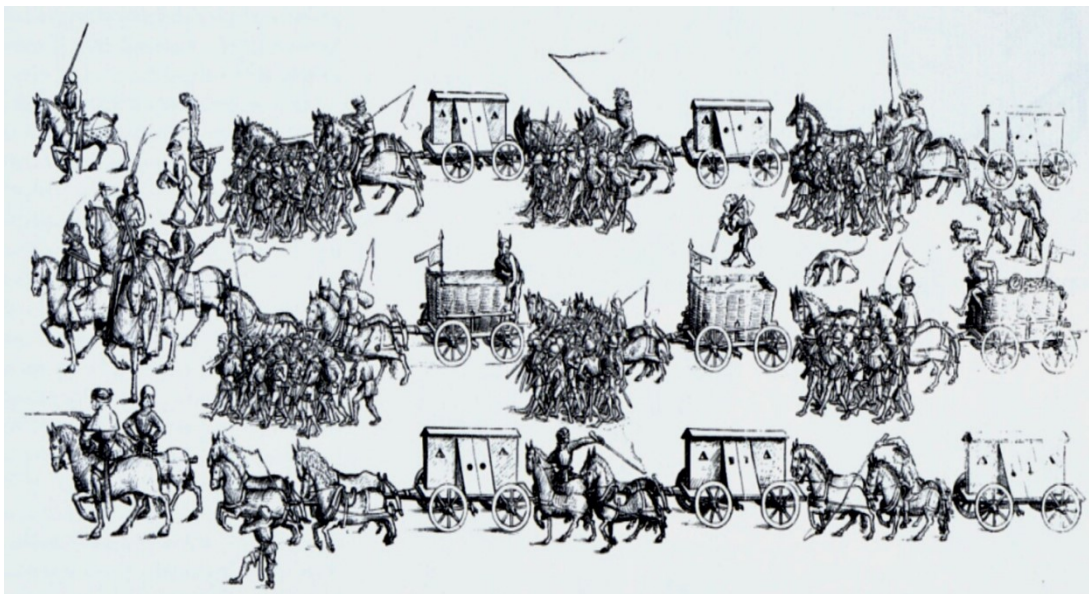


2. **Bellifortis** od **Konráda Kyesera** z r. 1405 zachycuje pěchotu ve válečném voze řízeném vozatajem v plné zbroji



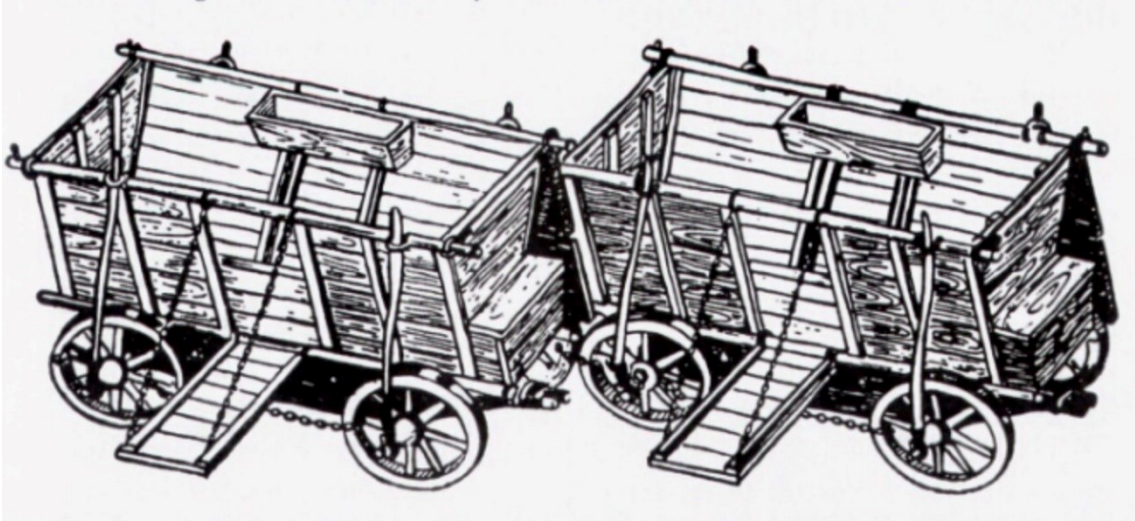


3. **Mittelalterliches Hausbuch** ze zámku Wolfegg, po r. 1480, ležení armády opevněné vozovou hradbou

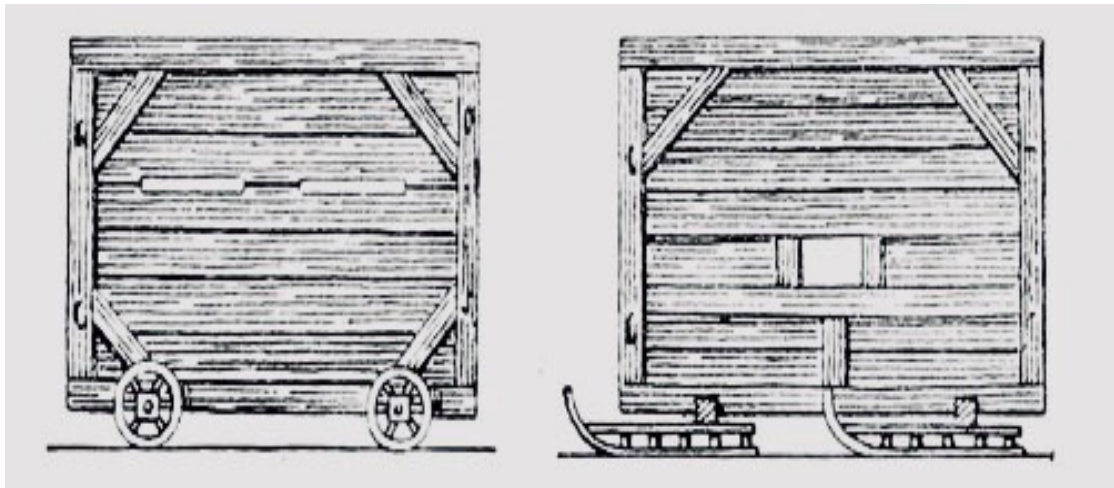


4. **Mittelalterliches Hausbuch** ze zámku Wolfegg, po r. 1480, vojsko táhnoucí ve vozovém šiku





5. Kresba Jana Durdíka a Eduarda Wagnera (1953) zobrazuje srážené vozy „kolo na kolo” spojené řetězem



6. Kresba štítu „gulyay-gorod”, zleva varianta na kolech, vpravo varianta na saních



**7. Rekonstrukce bojového vozu husitů, Husitské muzeum v Táboře**

## Seznam vyobrazení

1. **Vídeňský rukopis** (kolem r. 1450), zobrazuje vozy tvořící tábor a osádku vyzbrojenou střelnými zbraní. Reprodukce: DOLEJŠÍ / KŘÍŽEK 2009, 288
2. **Bellifortis od Konráda Kyesera** z r. 1405 zachycuje pěchotu ve válečném voze řízeném vozatajem v plné zbroji. Zdroj: [https://daten.digital-sammlungen.de/bsb00090291/image\\_8](https://daten.digital-sammlungen.de/bsb00090291/image_8)
3. **Mittelalterliches Hausbuch ze zámku Wolfegg**, po r. 1480, ležení armády opevněné vozovou hradbou. Zdroj: [http://warfare.gq/15/Hausbuch\\_Wolfegg-Heerlager.htm](http://warfare.gq/15/Hausbuch_Wolfegg-Heerlager.htm)
4. **Mittelalterliches Hausbuch ze zámku Wolfegg**, po r. 1480, vojsko táhnoucí ve vozovém šiku. Reprodukce: DOLEJŠÍ / KŘÍŽEK 2009, 287
5. **Kresba Jana Durdíka a Eduarda Wagnera (1953)** zobrazuje srážené vozy „kolo na kolo” spojené řetězem. Reprodukce: DOLEJŠÍ / KŘÍŽEK 2009, 219
6. **Rekonstrukce bojového vozu husitů**, Husitské muzeum v Táboře. Foto: autor
7. **Kresba štítu „gulyay-gorod”**, zleva varianta na kolech, vpravo varianta na saních. Reprodukce: RAZIN 1999, 448