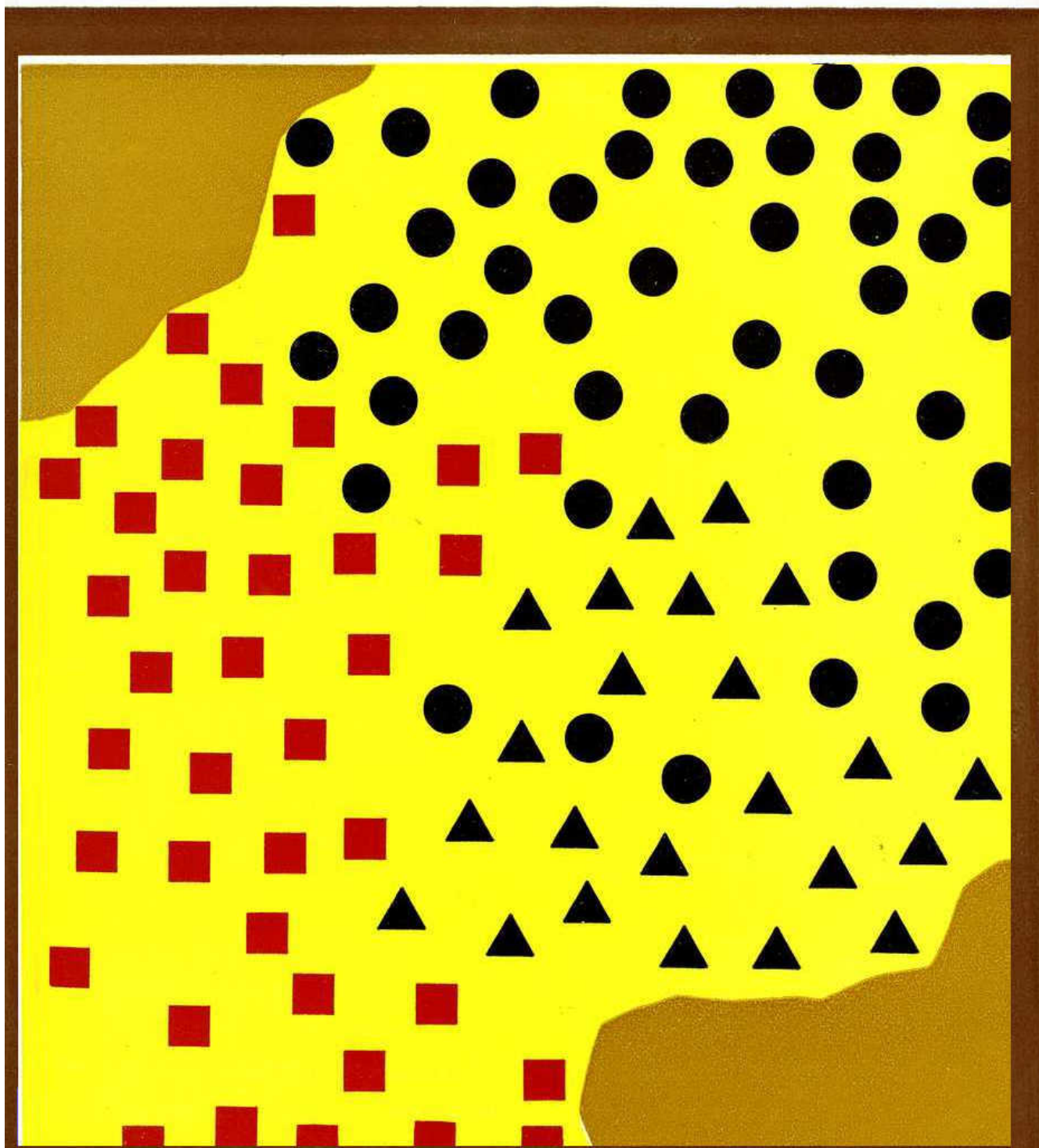


slovenský národopis

3 | 22

VEDA, VYDAVATELSTVO
SLOVENSKEJ
AKADÉMIE VIED, 1974



OBSAH

STÚDIE

- Božena Filová: Význam Etnografického atlasu Slovenska pre slovenskú národopisnú vedu 345
- Soňa Kovačevičová: Tri roky vedeckovýskumných prác na Etnografickom atlase Slovenska 351
- Józef Gajek: Z histórie kartografie v Poľsku 361
- Józef Gajek: Etnografické regióny na základe Poľského etnografického atlasu 374
- Janusz Bohdanowicz: Hlavné otázky Poľského etnografického atlasu a techniky kartografovania 389
- Jenő Barabás: Teoretické a praktické poznatky prác na Maďarskom etnografickom atlase 399

MATERIÁLY

- Ján Mjartan: Dvojkoľosové vozidlo v ľudovom transporte 409
- Ján Podolák: Rozšírenie jednozáprážného jarma 426
- Elena Prandová: Príspevok k rozšíreniu rubáša a jeho názvom 435

ROZHLEDY

- Pokusné spracovanie kartogramov a komentárov Etnografického atlasu Slovenska (Soňa Kovačevičová) 448
- Kartogramy jednotlivých tém č. 1—40 450
- Kartografické vyhodnotenie vybraných tém 493

DISKUSIA

SPRÁVY

RECENZIE A REFERÁTY

СОДЕРЖАНИЕ

СТАТИ

- Боженa Филова: Значение Этнографического атласа Словакии для словацкой этнографической науки 345
- Соња Ковачевичова: Три года научно-исследовательских работ над Этнографическим атласом Словакии 351
- Йозеф Гайек: Из истории этнокартографии в Польше 361

- Йозеф Гайек: Этнографические области на основе Польского этнографического атласа 374
- Януш Богданович: Главные вопросы Польского этнографического атласа и приемы картографирования 389
- Ене Бараш: Теоретический и практический опыт работы над Венгерским этнографическим атласом 399

МАТЕРИАЛЫ

- Ян Миартан: Двухкольная повозка в Словакии 409
- Ян Подолак: Распространение одноупряжного ярма 426
- Елена Прандова: К распространению рубахи и ее названиям 435

ОБЗОРЫ

- Пробная обработка картограмм и комментариев Этнографического атласа Словакии (Соња Ковачевичева) 448
- Картogramмы отдельных тем NoNo 1—40 450
- Картoграфическая оценка избанных тем 493

ДИСКУССИЯ

СООБЩЕНИЕ

РЕЦЕНЗИИ И РЕФЕРАТЫ

INHALT

STUDIEN

- Božena Filová, Die Bedeutung des Ethnographischen Atlases der Slowakei für die slowakische Volkskunde 345
- Soňa Kovačevičová, Drei Jahre wissenschaftlicher Arbeit am Ethnographischen Atlas der Slowakei 351
- Józef Gajek, Aus der Geschichte der Ethnokartographie in Polen 361
- Józef Gajek, Ethnographische Regionen aufgrund des Polnischen Ethnographischen Atlas 374
- Janusz Bohdanowicz, Kardinalfragen des Polnischen Ethnographischen Atlas und die Technik der Kartographierung 389
- Jenő Barabás, Theoretische und praktische Erkenntnisse aus der Arbeit am Ungarischen Ethnographischen Atlas 399

Na 1. strane obálky: Výsek schematickeho kartogramu znázorňujúceho rozšírenie stavebného materiálu na Slovensku.
Auf der Vorderseite: Ausschnitt eines Schemakartogrammes, das die Verbreitung des Baumaterials in der Slowakei vorstellt.

DVOJKOLESOVÉ VOZIDLO V ĽUDOVOM TRANSPORTE NA SLOVENSKU

JÁN MJARTAN

Národopisný ústav Slovenskej akadémie vied, Bratislava

V národopisnej metodológii je dnes už všeobecne platný náhľad, že kartografické zachytenie jednotlivých zložiek ľudovej kultúry pozitívne prispieva k určeniu celkovej charakteristiky skúmanej oblasti alebo etnickej skupiny. Etnokartografickou metódou sa dá skúmať aj užšia čiastková otázka, lebo vo výsledku aj tá môže mať širší interetnický alebo kultúrnohistorický význam.¹ Z materiálu doterajších výskumov na prípravu *Etnografického atlasu Slovenska* vybral som si čiastkovú otázku z ľudového transportu, a to výskyt a používanie dvojkolesových vozidiel na území Slovenska, ako to určuje skúmať 50. otázka nášho atlasového dotazníka.

V dejinách ľudového transportu je totiž veľmi dôležitým medzníkom vznik kolesového vozidla. Znamená v ňom významný pokrok, pretože uľahčuje a zrýchľuje nielen prenášanie bremien a osôb, ale všeobecne urýchľuje pohyb človeka na zemskom povrchu, jeho ľahší presun, presídlenie z jednej oblasti do druhej a tým

aj zintenzívnenie a zrýchlenie pohybu a presídľovania väčších ľudských a v tom aj etnických skupín a ich kultúr, čo malo ďalekosiahle následky nielen hospodárske, ale aj politické a kultúrne. Preto sa právom hodnotí ako najvýznamnejší vynález pravekej techniky a ako najdôležitejší pevninový dopravný prostriedok pravekej spoločnosti,² a práve preto sa tejto otázke aj v etnografii venuje primeraná pozornosť a literatúra o nej je veľmi hojná.

Všeobecne sa predpokladá, že vznik a vývin vozu bol dlhodobý proces. Konkrétne môžeme jeho históriu sledovať od 4. tisícročia pred n. l. Pôvodne sa predpokladalo, že správy o kolese z rokov okolo 3000 pr. n. l. zo sumerského mesta Uruku na Eufrate sú najstaršie. Tu ide o doklady o štvorkolesovom dopravnom prostriedku podobajúcom sa saniam. Teraz sa však našli v hrobch pri Kaspickom mori zvyšky kár, ktoré možno datovať okolo roku 4000 pr. n. l., a to je zatiaľ najstarší doklad o existencii

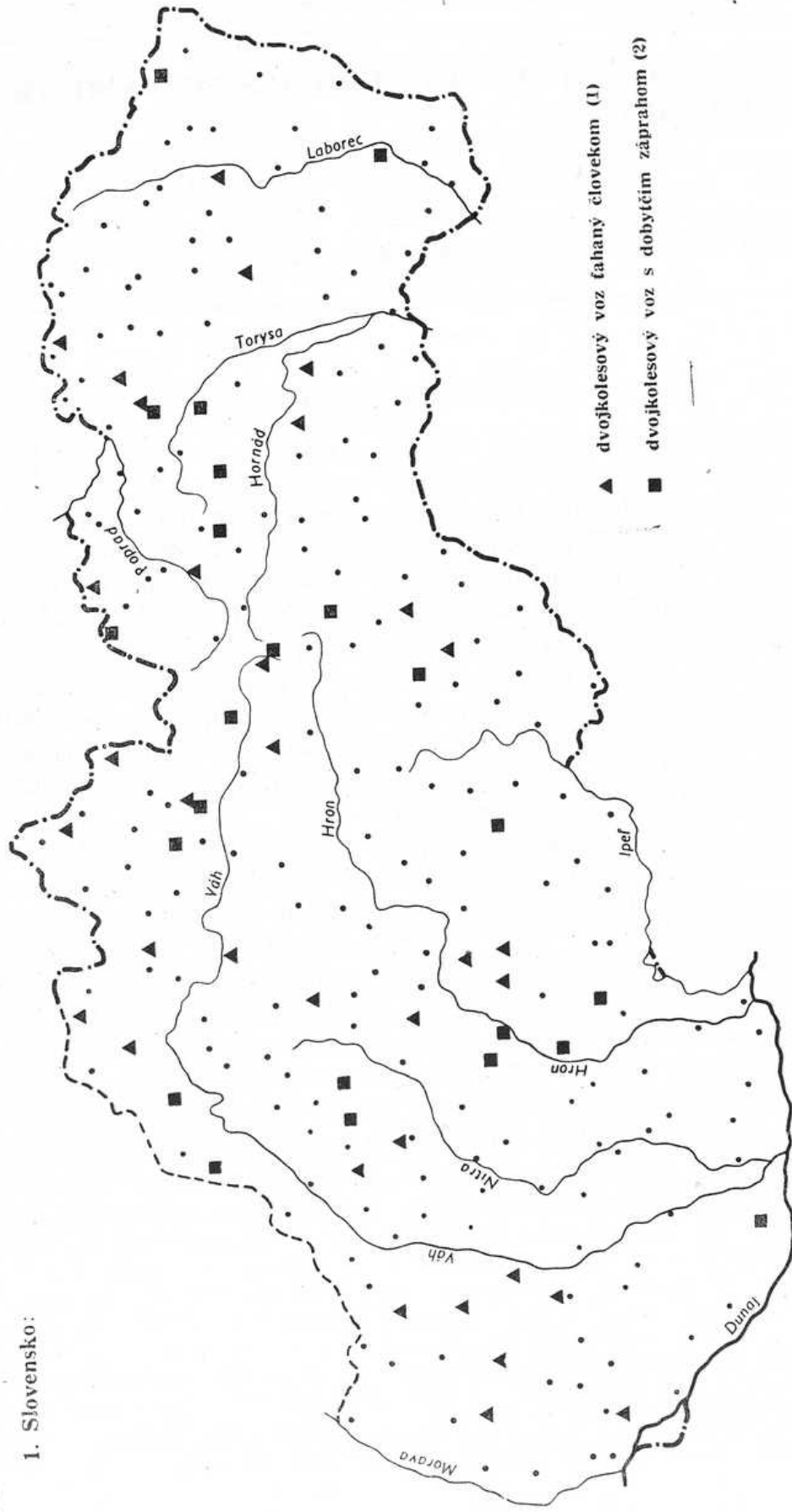
¹ Obširnejšie rozoberať tieto otázky pri tejto príležitosti nepokladám za potrebné. Boli už viac ráz pretriasané a literatúra o nich je bohatá. Okrem toho touto problematikou sa zaoberá aj v tomto čísle uverejnená štúdia S. KOVÁČEVIČOVEJ: Tri

roky vedeckovýskumnej práce na Etnografickom atlase Slovenska.

² KLISKÝ, M.: Štvorkolesová história. Príd. Spol., 16, 1967, č. 20, s. 20.

50. DVOJKOLESOVÝ VOZ

I. Slovensko:



tencii dvojkolesového vozidla.³ Pokiaľ ide o vlastný vývinový proces voza, viac odborníkov sa prikláňa k náhľadu, že dvojkolesové vozidlo sa vyvinulo zo saní, či z vlačúh. V nich treba hľadať základný typ voza, veď mnohé primitívne vozy sú v základe iba vlačuhami, ktorým pridali kolesá.⁴ Typologické rozdiely medzi nimi vznikli tým, že z vlačúh tvaru H, čiže pozostávajúcich z dvoch rovnobežných drúčikov, spojených priečnymi drabinkami vzniklo dvojkolesové vozidlo s dvoma ojami a z vlačúh „rozvidlených“, čiže tvaru V (alebo A), aké napr. ešte aj teraz používajú pod pluh, vznikla dvojkolesová kára s jedným ojom, a to v oboch prípadoch spojením vlačúh s kolesami.⁵ Ba nie je vylúčené, že dvojkolesová kára vznikla modifikovaným použitím pluhových koliesok. V prospech tejto hypotézy svedčí aj doklad z Moravského Slovenska, kde roľníci si sami zhotovovali *vozík* (dvojkolesové vozidlo), „navleknuce kolečka plužné na dřevěné osy. Na takovém vozíku (vl. káře) vozí pluh, bránu, semeno, ale i hnůj na pole, jež leží většinou po stránách“.⁶

Z týchto predpokladov vzniká potom náhľad, že dvojkolesové vozidlo je staršie ako štvorkolesové, veď aj konštrukčne je jedno-

duchšie a pohyblivejšie, a že štvorkolesový voz vznikol vlastne spojením dvoch dvojkolesových vozov⁷ tak, že k oske prednej dvojkolesovej káry pripojili oje zadnej.⁸ Pravda, sú aj odlišné náhľady. Podľa niektorých najstarším jednokolesovým vozidlom boli jednokolesové táčky,⁹ iní zasa pokladajú za starší štvorkolesový voz. Našli sa totiž štvorkolesové vozy, ktoré nemajú spodnú rázvoru, čiže podstatnú súčasť pre spojenie prednej a zadnej osovej nápravy, a obe osi sú spojené len hornou „supernápravou“ (korbou, drabinami a pod.).¹⁰

Zostáva však nezvratným predpokladom, že pre vznik voza akéhokoľvek typu, základnou podmienkou bolo vynájdenie koleasa, ako jeho najdôležitejšej súčiastky, ktorá robí voz vozom. Nasadením koleasa redukovalo sa trenie, čo umožnilo rýchlejší pohyb a ľahšie premiestňovanie aj ťažších bremien.¹¹ Práve preto venovali odborníci otázke vzniku koleasa značnú pozornosť a vyslovili o tom viac hypotéz: 1. Koleso vzniklo náhodou, keď človek pozoroval, ako sa očistený kmeň stromu guľa po zemi. Takto človek prišiel na výhody guľania a použil ich pri transporte.¹² 2. Koleso mohlo vzniknúť aj z praxe podkladať válcovité predmety, guľatinu, klátiky a pod. pod ťažké bremená

³ Umění, 17, 1969, č. 2. — BIRKET — SMITH, K.: A Kultúra ösvényein. Budapest 1969, s. 200. Autor nepokladá za vylúčené, že vozy jestvovali už v 5. tisícročí pred n. l.

⁴ CZEKANOWSKI, J.: Z dziejów wozu i zaprzegu. Lud, 39, 1948—1951, s. 113. Porovnaj aj BIRKET — SMITH, K.: c. d., s. 199.

⁵ VORÁČEK, J.: Několik poznámek k studiu evropského vozu a přežitků po starších formách u nás. Národop. Věst. čs., 31, 1949—1950, s. 239—248. — TARR, L.: A kocsí története. Budapest 1968, s. 12 n. — BIRKET — SMITH, A.: c. d., s. 201.

⁶ Moravské Slovensko. I. 2. vyd. Praha 1923, s. 346.

⁷ NIEDERLE, L.: Život starých Slovanů. III.

2. Praha 1925, s. 444. — FILIP, J.: Vůz pravěký a vznik vozu moderního. Věst. Čs. zeměděl. Muz., 9, 1936, s. 101.

⁸ HOERNES, M.: Natur- und Urgeschichte des Menschen. II. Wien und Leipzig 1909, s. 475. — Porovnaj aj A magyarszág néprajza. II. 2. vyd. S. a, s. 261.

⁹ HOERNES, M.: c. d., s. 475. — LIPS, E.: U zroděl cywilizacji. 1957, s. 28. Porovnaj aj Horňácko. Brno 1966, s. 48.

¹⁰ VORÁČEK, J.: c. d., s. 248. — MÁRKUS, M.: A nyíregyházi taliga. Nép. Ért. 30, 1938, s. 213 n; tu aj literatúra.

¹¹ LIPS, E.: c. d., s. 207.

¹² TARR, L.: c. d., s. 14—15.

a takto ich posúvať.¹³ 3. Ďalším krokom k vývinu kolesa bolo, že človek z kmeňa stromu, z guliča odpíli hrubé kotúče a medzi dva takéto kotúče vložil os. Táto hypotéza sa veľmi prijímala, pretože sa pre ňu našlo viac dokladov takmer zo všetkých končín zemského povrchu. Známe boli aj Slovanom, ba recentné doklady máme aj z Československa.¹⁴ Kotúčové kolesá nemohli však priniesť trvalé riešenie, lebo pri používaní sa čoskoro rozpadli podľa ročných prstencov kmeňov. Lepšie sa osvedčilo, keď človek ponechal valcovitý kmeň na jeho dvoch koncoch v pôvodnej hrúbke. Kým prostrednú časť stenčil vyrúbaním. Tak dostal dve kotúčové kolesá, tvoriace nerozdielnú súčasť s osou, a preto trvácnejšie.¹⁵ 5. Praveká matka na zábavu svojmu synovi vzala dva vretenové kotúčiky, nastokla ich na dva konce vretena, položila na zem a takto vzniklo koleso. K vzniku kolesa z vretena nechýbajú ani výklady kultické, či mystické. Kňazi uctievačov slnka nastokli dve vretenové záťažky, kotúčiky na dva konce tyčky a keď to položili na zem, začalo sa to kotúľať. Iný kňaz uctievačov slnka vyformoval (z dreva, hliny, prípadne z kovu) podobu slnka, teda okrúhly kotúč, cez jeho stred prestrčil tyčku

a v tom treba hľadať pôvod kolesa.¹⁶ Väčšina odborníkov túto hypotéku odmieta. Koleso pre svoj mimoriadny význam stáva sa teda symbolom slnka. Do okruhu tohto solárneho kultu patrí aj zvyk spúšťania ohnivých (zapálených) kolies dolu svahmi na fašiangy, na veľkonočnú nedeľu, ale hlavne v deň letného slnovratu.¹⁷

Kotúčové či klátikové koleso pre spomenutú labilnosť, lámavosť, najmä pri transporte ťažších bremien, ustupuje v ďalšom vývine kolesu zloženému z viacej častí, obyčajne z kusov tenších dosák. Známe je aj Slovanom¹⁸ a z nášho hľadiska nie je bez významu, že ako recentný doklad zachovalo sa donedávna ako studňové koleso v Jasenici na Orave (obr. 1). Ďalším stupňom vo vývine boli kolesá, ktorých obvodové rámy boli z jedného kusa dreva ohnutého do okruhu.¹⁹ Technickou nevýhodou všetkých prvotných kolies bolo, že boli pevne spojené s osou, tá sa s nimi spolu krútila, čiže bola pohyblivá. Vývin sa dovršuje kolesami so špicami, ktoré sú nasadené do osobitnej „hlavy“ v strede kolesa a pomocou ktorej sa koleso otáča na nepohyblivej osi. Týmto bol vlastne vývin kolesa zavŕšený a vozidlá na takýchto kolesách nachádzame, pravda, v rôznych ča-

¹³ MOSZYŃSKI, K.: Kultura ludowa Słowian. I. Kraków 1929, s. 634 n. — HOERNES, M.: c. d., s. 475. — LIPS, E.: c. d., s. 207. — KLISKÝ, M.: Vývoj voza v praveku so zreteľom na nálezy v Československu. Agríkultúra, 6, 1967, s. 8. — FILIP, J.: c. p., s. 101.

¹⁴ MOSZYŃSKI, K.: c. d., s. 635. — VORÁČEK, J.: c. p., s. 244—246, kde sú aj fotografie plných (kotúčových) kolies o. i. z Turzovky a z Vikartoviec na Slovensku. Foto L. Baran r. 1948. Porovnaj aj Moravské Slovensko. C. d., s. 346: „... kola ... byla z kusu (bukového kmene) určená, s provrtanými otvory pro osu“.

¹⁵ LIPS, E.: c. d., s. 207. — TARR, L.: c. d., s. 14 n.

¹⁶ HOERNES, M.: c. d., s. 475 n. — TARR, L.: c. d., s. 16 n. — KLISKÝ, M.: Vývoj voza... c. p., s. 8. — BIRKET — SMITH, K.: c. d., s. 200. Najstarší takýto symbol je známe slnčové koleso

z Trundholmu na Seelande v Dánsku, pochádzajúce z mladšej doby bronzovej. Kruhový kotúč ako symbol slnka je postavený na dvojkoľosovom vozidle a pred ním na štvorkolesovom voze je figúra koňa, ktorý ťahá voz so slnčným kotúčom. Pozri HOERNES, M.: c. d., s. 476—477; ďalej FILIP, J.: c. p., s. 103; porov. FETTICH, N.: Ujabb adatok az őskori kocsizoz a Kárpát-medencében. Ethnographia, 80, 1969, s. 30—32.

¹⁷ WOLFRAM, R.: Die Jahresfeuer. Wien 1972, s. 46: Das Räderrollen. Porov. aj VAKARELSKI, Ch.: Praznični ognove v Bulgarija. Etnol. Pregl., (Beograd), 1966—1968, s. 19—25.

¹⁸ NIEDERLE, L.: c. d., s. 444. — MOSZYŃSKI, K.: c. d., s. 635. — KLISKÝ, M.: Vývoj voza... c. d., s. 10.

¹⁹ KOSTRZEWSKI, J.: Kultura prapolska. Vyd. 3. Warszawa 1962, s. 190 n.

sových úsekoch, v mnohých oblastiach zemského povrchu, neskôr, prirodzene, v oblastiach starých kultúrnych centier. A z takýchto dvojkolesových kár vznikli aj ľahké dvojkolesové bojové vozy, známe v Oriente, u Keltov, Skýtov, Grékov, Rimanov atď. Odkedy Slovania používali voz, nie je presne zistené. Archeologické doklady nemáme zo slovanských hrobov a písomné doklady sú od 4., resp. od 6.—7. storočia, v ktorých sa uvádzajú názvy *kola*, *kolesnica*, *vozъ* a *povoзъ*. Najrozšírenejšie sú u južných Slovanov, no vyskytovali sa aj v Rusku a v Poľsku, pravda, popri štvorkolesovom vozidle.²⁰

Na Slovensku najstarším dokladom dvojkolesového vozidla je nález v obci Veľké Raškovce, okres Trebišov. Tu sa v roku 1968 v žiarovom hrobe našla hlinená popolnica zo strednej doby bronzovej (1500—1200 pred n. l.), pilinskej kultúry. Na krčku popolnice sú symetricky rozložené štyri vryté a na bielo inkrustované ozdoby. Znázorňujú dvojkolesové vozidlo s konským záprahom. Kolesá vozidla sú štvoršpicové a spojené sú oblúkovou čiarou, ktorá má znázorňovať osovú súpravu, z ktorej uprostred vychádza dopredu čiara znázorňujúca oje. Na oboch stranách oja je schematicky znázornený záprah, dve figúry koní. Vzadu,

za vozidlom je schematicky vrytá ľudská postava, ktorá má dopredu, v smere oja vystreté ramená, akoby držala opraty. Nález je veľmi významný, lebo dokazuje, že na Slovensku už v strednej dobe bronzovej bolo známe dvojkolesové vozidlo so špicovými kolesami, ktoré reprezentujú už ich dokonalejšiu formu. Z kresby je ďalej zjavné, že v tom čase do týchto vozidiel bol už bežný aj konský záprah. Pokiaľ ide o funkciu, či symbolické vyobrazenie podľa celkovo vyobrazenej scény, autor je toho náhľadu, že tu ide o statické znázornenie voza a nie je vylúčené, že scéna má znázorniť smrť a pohreb zomretého.²¹

Z ďalších storočí zatiaľ nemáme priame doklady, i keď sa v hojnom počte našli hlinené modely štvoršpicových koliesok na sídliskách maďarovskej kultúry na Slovensku, veteřovského typu na Morave a na ďalších sídliskách staršej a strednej doby bronzovej v stredodunajskej kotline v Československu, Maďarsku a v Juhoslávii (u nás Nitriansky Hrádok, Veselé, Barca atď.).²² Sú síce dokladom existencie kolesového vozidla, no typologicky neurčitého. Písomné doklady v oblasti býv. Uhorska, výslovne o dvojkolesovom vozidle, sú už z 11. stor. a uvádzajú sa latinským názvom *biga*.²⁵ V písomných prameňoch zo 17. stor.

²⁰ NIEDERLE, L.: c. d., s. 440 n. — MOSZYŃSKI, K.: c. d., s. 634—638. — FILIP, J.: c. p., s. 100. — FILIP, J.: Keltové ve střední Evropě. Praha 1956, s. 264 n. — VORÁČEK, J.: c. d., s. 245 n.

²¹ Podrobný opis: VIZDAL, J.: Erste bildliche Darstellung eines zweirädrigen Wagens vom Ende der mittleren Bronzezeit in der Slowakei. Slov. Archeol., 20, 1, 1972, s. 226 n. — Porovnaj aj Pravda (Bratislava) 20. 9. 1973, r. 54, č. 224.

²² KLISKÝ, M.: Vývoj voza . . ., c. p., s. 21—24.

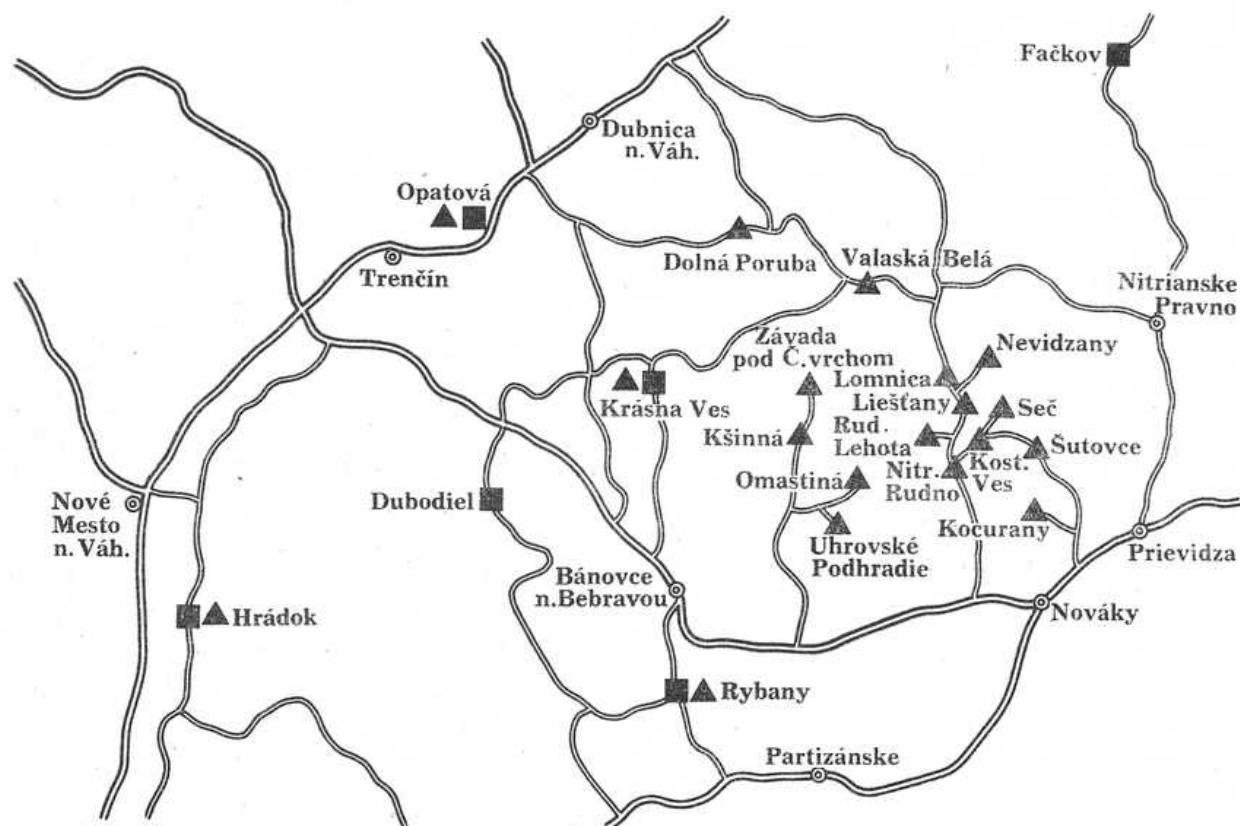
²³ K. KOVÁCS, L.: A magyar népi közlekedés kutatása. Budapest 1948, s. 5 a pozn. č. 3. Tu aj početná literatúra k tejto otázke, hlavne maďarská. Aj v budínskych colných sadzbách z r. 1255 sa uvádza biga a uhorskí kronikári ju uvádzajú aj

pod názvom „voz kráľa Ladislava Kumána“. O tom DOMANOVŠZKY, S.: Mázsaszeker. In: Fejérpataky-Emlékkönyv. Budapest 1917, s. 50.

²⁴ GREGOR, F.: Ung. kocsí „Wagen“ und die Namen ähnlicher Fahrzeuge sowie einige Bestandteile im Slowakischen. Studia slav. Acad. Sci. Hung. T. 16. Budapest 1970, s. 193—218. Autor cituje aj pramene: BENICKÝ, J.: „Co jeden kun vest muž, Taliga gmeno jeho.“ Ďalej SASINEK, Fr.: Archív starých česko-slovenských písomností 1872—73; NĚMCOVÁ, B.: Národopisné a cestopisné obrazy ze Slovenska. Praha 1955: „Ještě jedno domácí zvíře musím připomenout, totiž osla (somár), kterého obyčejně viděti při dvoukolové kařici (taliga) zapřaženého.“

50. DVOJKOLESOVÝ VOZ

2. Mikroregión Horná Nitra:



■ dvojkolesový voz ťahaný človekom (1)

▲ dvojkolesový voz s dobytčím záprahom (2)

uvedené je dvojkolesové vozidlo pod názvami *kočiarok*, *kuchynský koč*, *kuchársky koč*, a to z lokalít: Bytča r. 1678, Trenčín 1624, 1649–1658, Blatnica 1685 a Hrádok 1702. Napokon sú písomné doklady z 18. a 19. stor., kde pod názvami *taliga* a *kára* rozumie sa dvojkolesové vozidlo.²⁴

Z bývalej Trenčianskej stolice je záznam z prvej polovice 19. stor., že tu do kár (*taliga*) zapriahali junce.²⁵ V slovenských mestečkách používali dvojkolesové káry aj remeselníci, o čom máme záznam z Brezovej

(okres Senica): „Brezovania chodia obyčajne s dvojkolesovými kárami, do ktorých zapriahajú jedného silného koňa... Obyčajne ide štyri-šesť, často aj dvanásť-pätnásť kár spolu. Na trhy nosia vypracovanú kožu na podrážky. Cestou naspäť si dovážajú surovú kožu, dubovú kôru a iný garbiarsky materiál...“²⁶ Na Horehroní sa zachovala tradícia (v osade Červená Skala), že dávnejšie, keď tu neboli riadne cesty pre väčšie povozy, používali sa dvojkolesové káry.

Z etnografického hľadiska je iste závaž-

²⁵ Regélő. Szépművészeti első magyar folyóirat, 7, 1839, s. 140.

²⁶ URBANCOVÁ, V.: Počiatky slovenskej etnografie. Bratislava 1970, s. 255.

né, že dvojkolesové vozidlá v rôznych variantoch pretrvali na európskom kontinente až do súčasnosti,²⁷ a z nášho hľadiska pre potreby Etnografického atlasu Slovenska je rovnako dôležité, že tento dopravný prostriedok zachoval sa do súčasnosti aj u nás. K 1. novembru 1973 v 120 obciach na Slovensku z celkového počtu 250 obcí atlasovej siete, čiže 48 % zistilo sa atlasovým dotazníkom spolu 54 lokalít s výskytom dvojkolesových vozidiel (mapka 1). Toto číslo vôbec nie je konečné. Ďalšími atlasovými výskumami možno odôvodnene predpokladať ďalšie lokality. Už doterajšie skúsenosti pri atlasových výskumoch svedčia, že kde sa zistí dvojkolesové vozidlo v lokalite pre atlas, tam ho možno predpokladať aj v ďalších obciach na okolí. Okrem toho už doterajšie výskumy mimo rámca národopisného atlasu zistili viac lokalít, kde sa tieto vozidlá vyskytujú. Ludvík B a r a n uvádza predovšetkým Oravu, Vilém P r a ž á k pokladá toto vozidlo pre Oravu za príznačné.²⁸ V dedine Okrut, okr. Považská Bystrica, zaznamenáva používanie dvojkolesových kár Pavol K u k a.²⁹ Vo viacerých obciach v Moravskosliezskych Bezkydách „u žiadneho domu nechybí... »pulvuzek« alebo »kára«. Vyskytuje sa takisto na Horňácku a zo severozápadnej časti uhersko-hradištského kraja uvádzajú káry,

ktoré sa vyskytujú aj na Valašsku.³⁰ Československá vlastivěda, řada II, Národopis. Praha 1936, s. 255 uvádza: „Zajímavý, pravděpodobně starý typ dřevěného dvoukolového vozu je užíván ve středním Slovensku a snad i jinde. Je to lehký dvoukolový vůz s pletenou košatinou a ojí na konci s hákem pro jařmo. Zapřahají do něj jen volky. Jmenuje se »põlvõz« na rozdíl od podobného, jenže s tenkou dvojitou ojí pro člověka, původu asi německého, který se nazývá důsledně »kára«.“ Výstižne je tu zachytený rozdiel medzi *polvozom* a *károu* (o čom pozri ďalej), i keď je chybné zaznačený jeho názov a ničím nie je odôvodnené, že kára na Slovensku je nemeckého pôvodu.³¹ Štúdia M a r k u š a a A n d e l a svedčí, že dvojkolesové káry patrili do inventáru ľudového transportu aj na východnom Slovensku.³² Autor tohto príspevku zistil viac lokalít na hornej Nitre,³³ v Uhrovskej doline a v okrese Považská Bystrica, kde dvojkolesové vozidlo pretrvalo do nedávnej minulosti. O obyvateľoch obce Vrúcko, okres Martin, bolo známe, že ešte do prvej svetovej vojny chodili po žatve mlátiť na menšie gazdovstvá v Turci a v okrese Prievidza. Skupinu mlacov tvorili vždy štyria chlapi, ktorí putovali po dedinách pešo a pracovné nástroje a osobné potreby si vždy viezli na dvojkolesovej ká-

²⁷ Land Transport in Europe. Edited by A. Fenton, J. Podolák and H. Rasmussen. Copenhagen 1973. Štúdie v zborníku uvádzajú aj dvojkolesové vozidlá, pokiaľ sa v príslušnej európskej krajine vyskytujú.

²⁸ BARAN, L.: Transport in Czechoslovakia as an Ethnographical and Social Phenomenon. In: Land Transport in Europe, c. d., s. 57–89; uvádza paušálne Oravu, južné Slovensko a na obr. č. 16 (s. 79) prináša fotografiu z obce Dlhá, okr. Dolný Kubín. — STRÁNSKA, D. prináša doklad o káre z obce Dolná Poruba, býv. okr. Ilava. Sbor. Matice slov., 5, 1927, s. 42–65. — PRAŽÁK, V.: K studiu lidové architektury a způsobu bydlení na Oravě. Slov. Národop., 9, 1961, s. 103.

²⁹ KUKA, P.: Niekoľko údajov o poľnohospodárstve v Okrute (okr. Pov. Bystrica). Slov. Národop., 13, 1965, s. 563–574.

³⁰ BARAN, L.: Zpráva o výzkumu Národopisné společnosti československé. Čes. Lid, 40, 1953, s. 239–240. — Horňácko, c. d., s. 48–49.

³¹ Ani názvom kára nie, lebo ten, ako aj nemecký Karre (alebo Karren), angl. cart, franc. char alebo carriole, všetky sú odvodené z latinského carrus.

³² MARKUŠ, M. — ANDEL, K.: Ludový transport v strednom Zemplíne. Slov. Národop., 19, 1971, s. 377–412.

³³ Lokality sú uvedené na mapke č. 2.



Studňové koleso zbité z dosák. Jasenica, okr. Dolný Kubín. Foto J. Mjartan, 1955.

re, ktorú si sami ťahali. Na nej si potom doviezli domov aj zarobené zrnó, lebo mlátili za čiastku.

Treba ešte spomenúť, že dvojkolesové vozidlo pod názvom *taliga* bežné je aj v slovenskej enkláve na okolí Nyíregyházi, v stolici Szabolcs v Maďarsku. Predpokladá sa, že taligu si Slováci doniesli sem zo svojich pôvodných sídiel na strednom Slovensku. Kým vo vrchovatých oblastiach sa používala na transport do kopcov, tu sa jej používanie odôvodňuje piesočnatou pôdou, na ktorej sa dvojkolesová taliga ľahšie pohybuje ako štvorkolesový voz. Zvláštnosťou nyíregyházskej taligy je, že jej vylepšenú formu používali tu mestskí fiakristi na prepravu osôb.³⁴ Jej rozšírenie neobmedzuje

³⁴ MÁRKUS, M.: A nyíregyházi taliga. C. p. — TENZE: A bokortanyák népe. Budapest 1943, s. 156—162.

³⁵ ECSEDI, I.: A debreceni fogatokról. Népr. Ért. 6, 1901, s. 36—42. — A magyarország néprajza. II. C. d., s. 214.

sa však len na oblasť slovenskej enklávy. Najskôr pre jej uvedené výhody na piesočnatej pôde je známa aj v oblastiach maďarského etnika, napríklad v okolí Debrecína a i.³⁵

Zo stránky technickej konštrukcie delí sa aj slovenské dvojkolesové vozidlo na niekoľko variantov. Ponajprv je to pôvodné a pravé dvojkolesové vozidlo s vlastnou a samostatnou konštrukciou, jeho jednotlivé časti, osová súprava s kolesami a vrchná skladovacia plocha, korba, tvoria kompletný celok. Základom tejto konštrukcie je nepohyblivá os s dvoma špicovými kolesami. Na menších kárach na ľudský poťah sú nad osovou súpravou pripevnené dva rovnobežné drúčky, ktoré sú spojené priečnymi latkami a do ktorých sú zvisle začapované stĺpiky rebriny. Tieto drúčky sú dopredu predĺžené, takže tvoria dve rovnobežné oja káry, ktoré drží osoba, ktorá medzi nimi stojí a káru ťahá. Na niektorých kárach bývajú konce ojí spojené priečnou latkou (obr. 6), takže káru možno okrem ťahania za ojká aj tlačiť. Pri dvojkolesovej

Dvojkolesový bojový voz z obdobia mykénskej kultúry. Reprod. z knihy P. Demargne, Die Geburt der Griechischen Kunst. München 1965, s. 195. Foto T. Ševčíková.



káre na zvierací záprah sú dva rovnobežné drúčky pevnejšie, hrubšie a osová súprava často býva zosilnená oplnom a klanicami. Nechýbajú však ani káry na ľudský poťah s jedným ojom, ako vidíme na obraze č. 7 zo Štiavnika (okr. Pov. Bystrica). Podľa údajov v atlasovom dotazníku dvojkoľové káry na ľudský poťah tvoria 67 ‰.

Osobitný variant tvoria dvojkoľové vozidlá upravené zo štvorkolesových vozov. Konštrukčne pozostávajú z dvoch častí, zložených zakaždým pre prípad potreby. Základom je tu predná časť z rozobratého štvorkolesového voza, čiže takzvané *predné snice* s kolesami a s ojom, prípadne aj s oplnom a klanicami. Tieto vozidlá sú preto vždy len jednokoľové a používajú sa len so zvieracím záprahom. Správne usudzuje **Ludvík Baran**, že tieto dvojkoľové vozidlá nemajú historickú alebo typologickú súvislosť so starovekými dvojkoľovými vozidlami.³⁶ Tento náhľad možno ešte doplniť, že tu vôbec nejde o súvislosť so vznikom a vývinom dvojkoľového vozidla. Naopak, skôr možno predpokladať,

Popolnica z pilinského pohrebiska s kresbou dvojkoľového vozidla s konským záprahom, nález z Veľkých Raškoviec, okr. Trebišov. Zemplínske múzeum, Michalovce. Foto J. Vizdal, 1968.



Detail kresby dvojkoľového vozidla na pilinskej popolnici. Zemplínske múzeum, Michalovce. Foto J. Vizdal, 1968.

že tieto *polvozy*, ako ich aj ľud priliehavo nazýva, vznikli neskôr, len adaptáciou prednej časti už vyvinutého štvorkolesového voza na osobitné vozidlo.

Pri oboch variantoch je dôležitá skladová či ložná časť vozidla zvaná bežne *korba*. *Holý polvoz* sa bežne používal na sťahovanie guľatiny v horách, na odvoz haluzia a pod., pričom jeden koniec nákladu je naložený na kolesá (na oplno), druhý sa kľže po zemi (obr. 13). Veľmi časté, najmä na pôvodných kárach, sú rebrinové bočnice, ktoré tvoria hlavnú kostru korby a ktoré bez ďalšej úpravy bolo možné použiť na odvoz vriec so zrnom (na siatie alebo do mlyna), na odvoz vriec so zemiakmi; na nich vozia objemné krmivo, slamu, ba aj niektoré kusy hospodárskeho náradia a palivové drevo. Na prepravu drobnejšieho a sypaného tovaru do rebrinovej korby na-

³⁶ Pozri pozn. č. 28.



Dvojkolesová kára z 13. storočia. Kópia z Bibliothèque Royale de Bruxelles-Manuscrit 1175. Repro. z publikácie La civilisation du Moyen-Age. La documentation photographique, hors serie 1959. Foto T. Ševčíková.

sadia z prútia upletenú košinu a na vyvážanie hnoja, na čo sa polvoz používal veľmi často, kládli na osovú súpravu doštenú debnu (obr. 9) obdĺžnikového tvaru, vo veľkosti približne 150 × 100 cm, s plytkejšími bočnicami. Debna sa pripevní na os reťazou a prípadne ešte aj železným svoreňom.

Názyvy dvojkolesového vozidla na Slovensku sú dosť pestré. Prevláda však základný názov *kára*.³⁷ Ten bol doteraz označený v 41 lokalitách, a to rovnako na pomenovanie pôvodného dvojkolesového vozidla, ako aj na *polvozy*. Okrem toho vyskytuje sa niekoľko synonym, ktoré možno odvodiť od tohto základu:

karka (Jezersko, okr. Poprad, č. lokality v atlasovom dotazníku 161),

karva (Lipt. Teplička, okr. Poprad, č. lok. 152),

karla (Poľanovce, okr. Spiš. Nová Ves, č. lok. 187),

karlik (Pača, okr. Rožňava, č. lok. 183),

kor (Žakovce, okr. Poprad, č. lok. 164),

samočazna kára (Raková, okr. Čadca, č. lok. 68),

drevená kára (Záhorská Bystrica, okr. Bratislava-vidiek, č. lok. 50).

V maďarskom etniku na Slovensku vyskytuje sa tento názov výrazom *karé* (Gabčíkovo, okr. Dunajská Streda, č. lok. 275).

Druhú skupinu názvov tvorí výraz *taliga*:³⁸

taliga (Brádno, okr. Rim. Sobota, č. lok. 156, Olejníkov, okr. Prešov, č. lok. 197,

Jakubany, okr. Stará Ľubovňa, č. lok. 176, Ábelová, okr. Lučenec, č. lok. 129, Kavečany, okr. Košice, č. lok. 201),

teliha (Kochanovce, okr. Humenné, č.

³⁷ Pozri pozn. č. 31.

³⁸ Porovnaj ZELENIN, D.: Russische (ostslavische) Volkskunde. Berlin und Leipzig 1927, s. 138,

kde píše: „... Die älteste Art hat zwei Räder; sie ist bis jetzt bei allen Grr. unter der Benennung oder, odrec (odrovaja telega), ondrec... bekannt.“

Dvojkoľesová kára s dvoma ojami a s rebrinovou korbou. Zubák, okr. Pov. Bystrica. Foto J. Mjartan, 1972.

Jednooľovú kára na ľudský poľah. Štiavnik, okr. Žilina. Foto J. Vařeka, 1961.

Dvojkoľesová a dvojkoľesová kára na záprah. Bobrovček, okr. Lipt. Mikuláš. Foto E. Siegelová, 1971.



lok. 234, Veľká Poľana, okr. Humenné, č. lok. 247),

teľišky (Zamutov, okr. Vranov, č. lok. 225).

Polvoz so synonymami a nárečovými obmenami *poľvoz*, *polvoza*, *pul vože*, *po-vozie*, *predok voza*: (Východná, okr. Lipt. Mikuláš, č. lok. 141, Lipt. Teplička, okr. Poprad, č. lok. 152, Rejdová, okr. Rožňava, č. lok. 167, Olejníkov, okr. Prešov, č. lok. 197, Čajkov, okr. Levice, č. lok. 80, Veľká Lehota, okr. Žiar nad Hronom, č. lok. 78.

Na hornej Nitre v údolí rieky Nitrice (Belianky) je všade bežný názov *dutka* alebo ako pomnožné slovo *dutki*. Pritom niekde takto nazývajú len vrchnú korbu vozidla, ale zväčša celé dvojkoľesové vozidlo.³⁹ Ďalšie názvy:

vozyk (Suchá Hora, okr. Dol. Kubín, č. lok. 140),

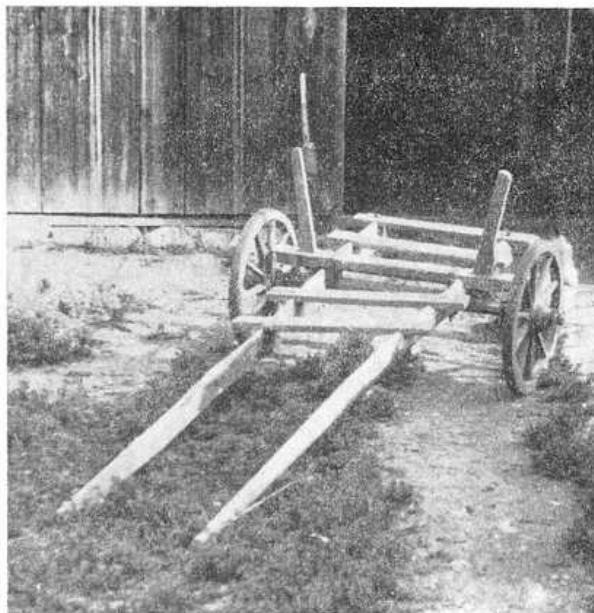
vožik (Kojšov, okr. Spišská Nová Ves, č. lok. 190),

voziček (Lipt. Teplička, okr. Poprad, č. lok. 152),

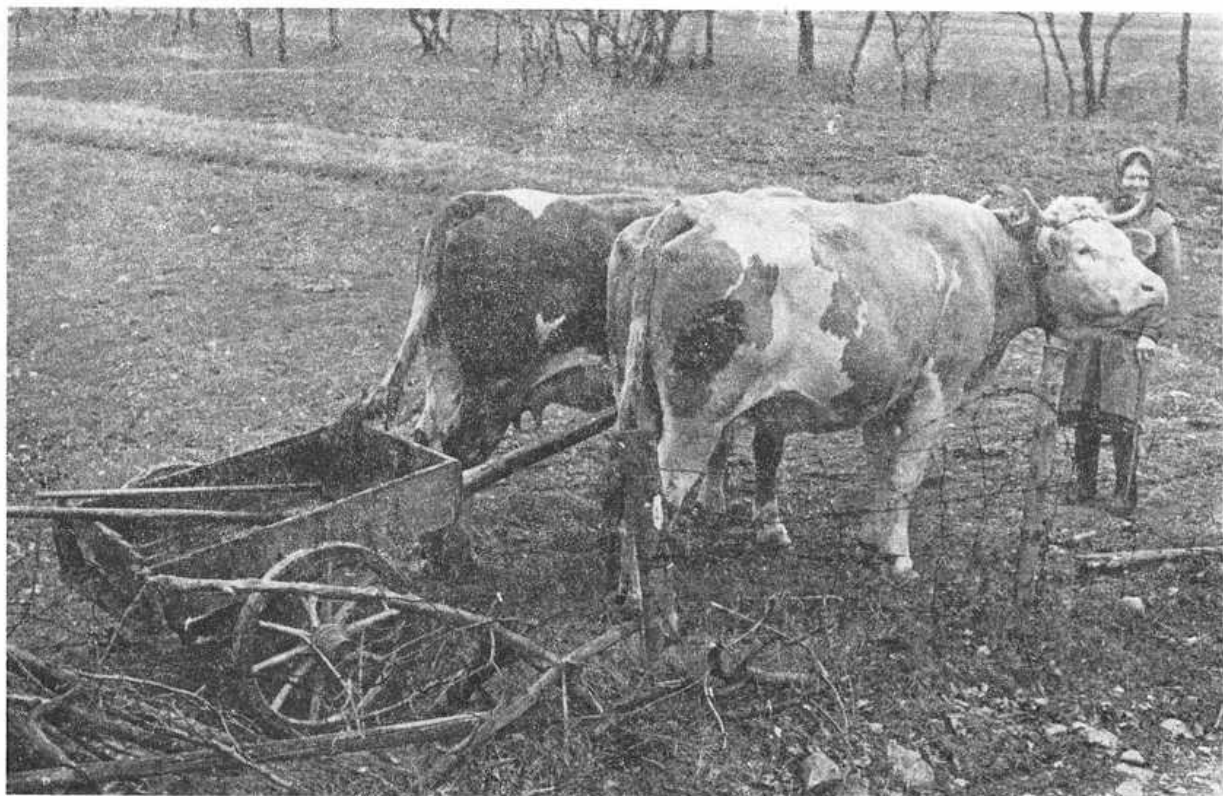
tradajka (Lenartov, okr. Prešov, č. lok. 196),

tragač (Bobrovček, okr. Lipt. Mikuláš, č. lok. 132, Banská Belá, okr. Žiar nad Hronom, č. lok. 94),

oška (Smilno, okr. Bardejov, č. lok. 206),



³⁹ Výskyt *dutky* znázorňuje mapka č. 2. Inak samo slovo *dutky* nie je mi etymologicky jasné.



Polvoz (kára) s doštenou debnou na vyvážanie hnoja. Dolná Poruba, okr. Trenčín. Foto O. Danglová.

košiny (názov vozidla podľa vložky upletenej z vrbového prútia a vlozenej do hornej korby. Výskyt: Krásna Ves, okr. Topoľčany, č. lok. 42),

rab (Hont. Vrbice, okr. Levice, č. lok. 46),

kolča (Jezersko, okr. Poprad, č. lok. 161).

V maďarskom etniku zaznačené boli názvy *kordé* a *laptika* (oboje Gabčíkovo, okr. Dun. Streda, č. lok. 27).

Na polvozoch, kde vrchná korba netvorí s osovou nápravou konštrukčný celok, má niekde korba aj osobitné pomenovanie, i keď v niektorých lokalitách sa toto zhoduje s názvom celého vozidla:

truhlica (Východná, okr. Liptovský Mikuláš, č. lok. 141),

drabiny (Hont. Vrbica, okr. Levice, č. lok. 46),

košina (Pača, okr. Bardejov, č. lok. 183).

lada (Olejníkov, okr. Prešov, č. lok. 197).

rebrinky (Pačkov, okr. Žilina, č. lok. 72),
dutka (Seč, okr. Prievidza, č. lok. 74),
kasňa (Čajkov, okr. Levice, č. lok. 80),
karva (Lipt. Teplička, okr. Poprad, č. lok. 152),

karoc (Jezersko, okr. Poprad, č. lok. 161),
oplen (Rejdová, okr. Rožňava, č. lok. 167).

V maďarskom etniku zaznačili názvy *fősője* (Vlčany, okr. Galanta, č. lok. 66) a *jeeseje* (Hamuljakovo, okr. Bratislava-viediek, č. lok. 19).

Vrchná korba na polvozoch je zväčša doštená, podľa údajov v atlasovom dotazníku 74 0/0, pretože najviac sa používa na vyvážanie hnoja. Menej sa vyskytujú rebrinové a košinové korby. Pri niektorých názvoch nie je jasné, o aký materiál a úpravu korby ide, napríklad *oplen*, *lada*, *dutka*, *kasňa*, hoci i tu možno skôr predpokladať plné doštené bočnice korby.

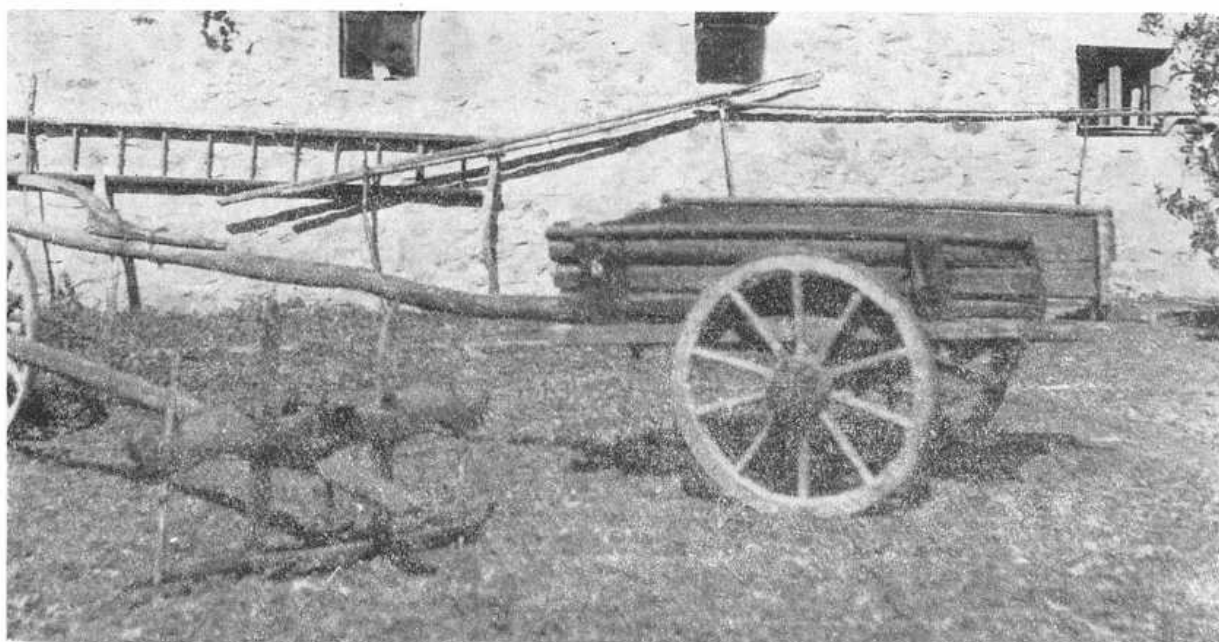
Pri vozidlách na záprah domácich zvierat najviac sa používali kravy (54 0/0), čo svedčí aj o sociálnom položení majiteľov, ako sa to zistilo aj atlasovým dotazníkom a inými výskumami v teréne. Informátor v Kšínnej (okr. Topoľčany) to výstižne charakterizoval: „Kto mal kone, nepotreboval káru, ten si vyviezol hnoj na voze. Ale kto mal len kravy, ten vyvážal na káre. Vzal 1—2 kôpky a vyviezol hore do kopca. Takisto aj do mlyna si zaviezol dve-tri vrecká na káre, aj drevo si na nej doviezol“. Z odpovedí v atlasovom dotazníku vysvitá, že dvojkolesové vozidlo tak na ľudský poťah, ako aj na záprah, používali prevažne sociálne slabšie vrstvy obyvateľstva danej lokality. Štatisticky zo 44 odpovedí javí sa to takto:

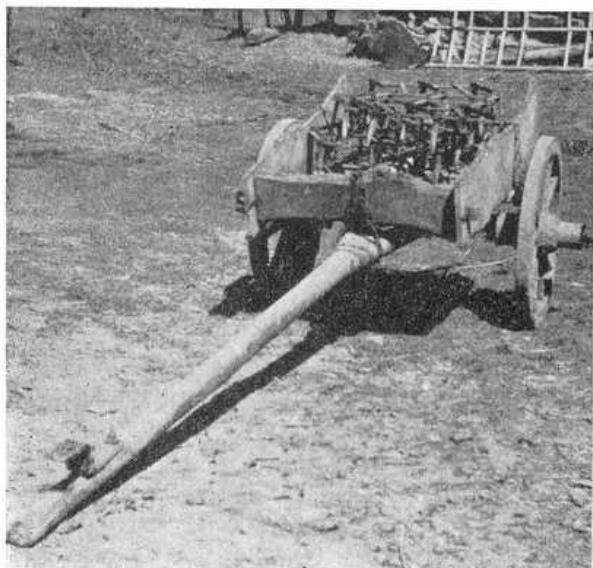
chudobní a chudobnejší	30
roľníci bez záprahu	2
roľníci	1
všetci	8
pastieri	1
želiari	2
S p o l u	44

Keď uvážime, že okrem uvedených „chudobných a chudobnejších“ aj roľníci bez záprahu, pastieri a želiari patria do vrstvy sociálne slabých, tak spolu ich počet 35 zo 44 činí bezmála 80 0/0. Používanie dvojkolesového vozidla „u všetkých“ vysvetľujeme si tým, ako sa to ostatne aj na výskumoch zistilo, že v niektorých lokalitách, kde sú polia zväčša vysoko položené, používajú toto vozidlo takmer všeobecne na transport do kopcov (napr. dolina Nitrice, Zubák atď.). Tým si vysvetľujeme aj to, že okrem kravského záprahu volský záprah vykazuje 28 0/0, kone sa priahali v troch prípadoch a v juhoslovenskej nížine vyskytol sa vo dvoch prípadoch záprah somárov, v čom je zjavný vplyv Uhorskej nížiny a najmä Balkánu, kde je tento záprah bežný.⁴⁰

Náklady transportu bývajú dosť rozmanité. I keď sa kára či polvoz používali zväčša na vyvážanie maštalného hnoja, časté sú odpovede, že sa na nich vozilo „všetko“: poľnohospodárske náradie, zemiaky na výsadbu a úroda zemiakov z poľa, zrno na

Dvojkolesová taliga s doštenými bočnicami. Brádno, okr. Rim. Sobota. Foto V. Nosáľová, 1972.





Polvoz, Závada pod Čiernym vrchom, okr. Topoľčany. Foto P. Slavkovský.

siatie, do mlyna a múka z mlyna, krmoviny, palivové drevo. Zriedkavejšie kameň, piesok a vo dvoch prípadoch sa uvádza vozenie pitnej vody pracovníkom na pole.⁴⁴

Napokon nám zostáva aktuálna otázka zániku týchto dvojkolesových vozidiel. Nemožno však hovoriť už teraz o ich úplnom zániku. Kým totiž v niektorých lokalitách už celkom zanikli, v niektorých sa používajú ešte aj v súčasnosti. Ako sme výsku-

⁴⁰ VAKARELSKI, Ch.: Etnografia Bulgarii. Wrocław 1965, s. 133; ďalej MARINOV, V.: Traditionelle transportmittel in Bulgarien. In: Land Transport in Europe. C. d., s. 370.

⁴¹ Vozenie pitnej vody a vody na polievanie na dvojkolesovej káre bolo bežné napr. v Bulharsku. Pozri VAKARELSKI, Ch.: c. p., s. 133; ďalej MARINOV, V. — DIMITROV, Z. — KOEV, I.: Prinos kim izučovaneto na bita i kulturata na turkoto naselenie v severoistočna Bulgarija. — Izvestije na Etnografskija institut s Muzej, (Sofia) 2, 1955, s. 139. — MARINOV, V.: c. p., s. 370. Z Ruska a z Maďarska máme údaj, že dvojkolesové vozidlo sa používalo aj na mlátenie tlačením. Pozri Selo Virjatino v prošlom i nastojaščem. Moskva 1958, s. 21. — A kocsi és szekér Szentes vidékén. Népr. Közl., 10, 1965, s. 28.

mami zistili, pretrvávajú najmä u súkromne hospodáriacich roľníkov, napr. v obci Zubák, okr. Považská Bystrica (č. lok. 40). Podobne je to v Závade pod Čiernym vrchom, okr. Topoľčany a podobných prípadov by sme zistili aj viac.

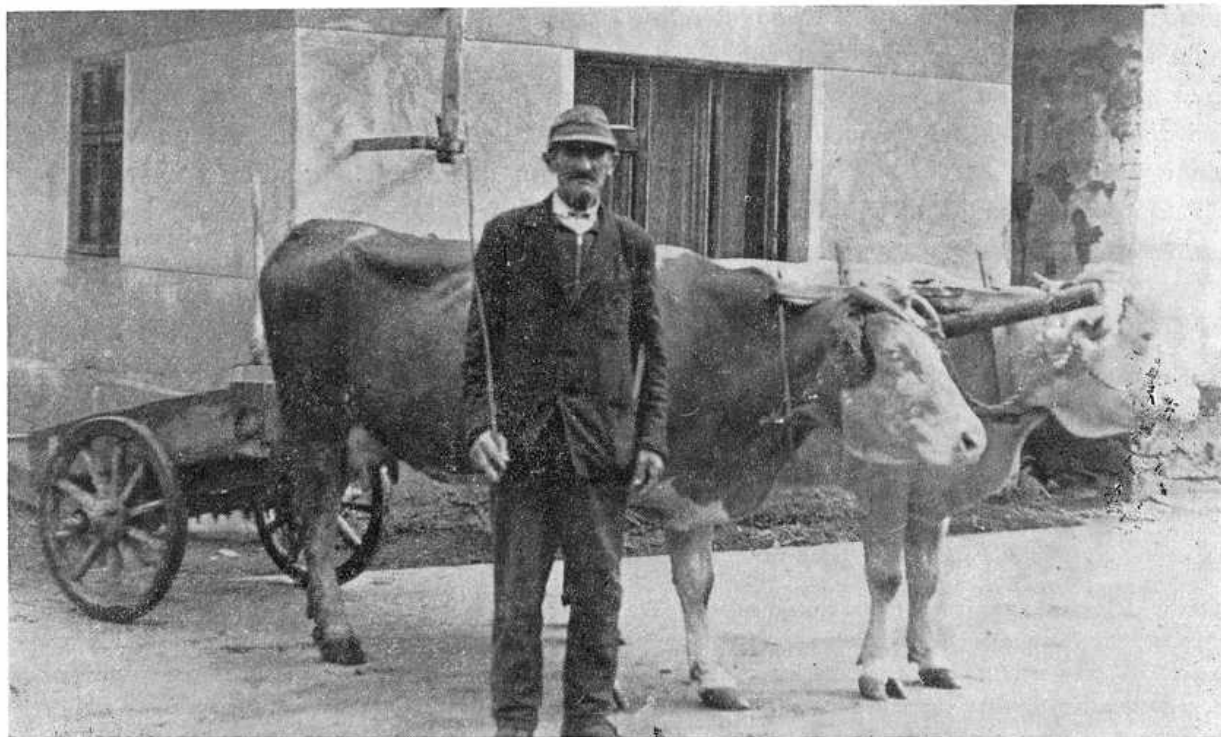
Sú však lokality, kde používanie týchto dvojkolesových vozidiel už prestalo, a to v rôznych obdobiach:

1. po prvej svetovej vojne,
2. po druhej svetovej vojne,
3. v rokoch 1930—1940,
4. po roku 1950,

5. výslovne sa uvádza, že používanie týchto vozidiel prestalo po založení JRD. Prvé časové úseky súvisia s celkovým pokrokom v poľnohospodárstve, zániky po druhej svetovej vojne už všetky možno dávať do súvislosti s kolektivizáciou poľnohospodárskej výroby, čiže so vznikom JRD a štátnych majetkov.

V súčasnosti sa po našich dedinách často používa moderný dvojkolesový vozík na transport drobných predmetov, napr. nákupov v obchode, ale aj na odvoz zemiakov, zeleniny a iných plodín, prípadne aj palivového dreva a pod. Tento vozík je továrnska sériová výroba rúrkovej konštrukcie s gumovými kolesami. Treba však podotknúť, že jeho výskyt sa osobitne neskúmal, pretože dnes je už všade rozšírený, bežný. Nazýva sa *vozík*, iba vo Vyšnej Boce (okr. Lipt. Mikuláš, č. lok. 142) ho nazývajú *rikša*.

Záverom možno konštatovať, že výskyt dvojkolesových vozidiel na Slovensku je zaujímavým archaickým a rovnako aj cenným dokladom jedného úseku ľudového transportu. Ide o dopravný prostriedok, ktorého minulosť siaha do 4. tisícročia pred našim letopočtom a o ktorom u nás máme prvý vzácny doklad z polovice druhého tisícročia pred n. l., čiže je to jeden z najstarších dokladov o tomto druhu vozidla na európskej pevnine, čo má aj značný



Kára s kravským záprahom. Zubák, okr. Pov. Bystrica. Foto J. Mjartan, 1972.
Holý povoz naložený haluzím. Prochot, okr. Ziar nad Hronom. Foto E. Prandová, 1971.



kultúrnohistorický význam. Práve preto treba na Slovensku aj túto, hoci iba čiastkovú problematiku ďalej sledovať. Je tu ešte dosť otázok, ktoré treba objasniť, prípadne doriešiť.

Táto požiadavka je aktuálna aj za okol-

ností, že dvojkoľosové vozidlá v období, keď vozy nahrádzajú traktory, rapídne zaniknú a za krátky čas sa celkom vyradia z praktického používania. Aj potom však zostanú dokladom z minulosti našej ľudovej kultúry.

ДВУХКОЛЕСНЫЕ ПОВОЗКИ В СЛОВАКИИ

Резюме

Автор в статье излагает предварительные результаты, полученные в рамках исследований, проведенных для нужд Этнографического атласа Словакии, а именно по частному вопросу о наличии, форме и функции двухколесных повозок на территории Словакии. В кратком введении автор вначале в общих чертах приводит историю проблематики возникновения колеса и колесных повозок. Далее, на основе исторических и археологических документов он констатирует, что первый документ о двухколесной повозке в Словакии происходит из деревни Вельке Рашковце в Восточной Словакии (район Требишов) и относится к среднему периоду бронзовой эпохи. Он представляет собой рисунок на сосуде из пилинского могильника, на котором изображена двухколесная повозка с конской упряжкой. Кроме того, на территории Словакии было найдено несколько глиняных моделей колес, которые восходят к среднему и младшему периоду бронзовой эпохи. Письменные сведения о двухколесных тележках имеются пока с 17 века.

С этнографической точки зрения важно, однако, то обстоятельство, что в Словакии вплоть до настоящего времени сохранилось несколько вариантов двухколесных повозок, как это изображено и на приложенных картах, а именно: 1. двухколесные повозки с одним дышлом, 2. двухколесные повозки с двумя параллельными дышлами, 3. двухколесные повозки, сконструированные с применением передней колесной подвески четырехколесной повозки, на которую укрепляется плетеный, дощатый или решетчатый кузов, телега. Повозки тянутся или человеком, или же используется упряжка коров или волов, изредка — лошадей, и лишь в виде исключения (на

изменностях) — ослов. Наиболее распространенным названием повозки является «kága» в разнообразных местных вариантах. Далее, довольно распространенным является название «taliga» (арба) (и на венгерской территории), а для двухколесных повозок, приведенных выше под п. 3, общеприятным является и меткое название «polvoz», «pol voza» (полувоз) и т. п. Кроме упомянутых применяется и много разнообразных местных наименований.

Эта двухколесная повозка сохранилась в качестве свидетельства вплоть до наших дней и применялась в основном в гористых областях Словакии для перевозки сельскохозяйственных орудий, навоза, посевного материала, картофеля, кормов, дров, в более редких случаях и строительного материала, камня, кирпича, песка и т. д., а в двух случаях и для подвозки питьевой воды работникам в поле. Применение ее ограничивалось исключительно социально более слабыми слоями крестьянского населения.

После второй мировой войны начинается стремительное исчезновение этих повозок, что связано со всеобщим прогрессом, наступившим в сельском хозяйстве, а в наших условиях — конкретно с возникновением коллективного сельскохозяйственного производства в рамках единых крестьянских кооперативов или государственных хозяйств. Тележки сохраняются уже только исключительно в тех местностях, где еще не осуществилась коллективизация сельского хозяйства. Для мелких хозяйственных нужд их также вытесняют небольшие ручные двухколесные тележки из металлических трубок, заводского производства.

Zusammenfassung

Der Autor berichtet über vorläufige Ergebnisse, die die Forschungen für den Ethnographischen Atlas der Slowakei in der Teilfrage über das Vorkommen, die Form und Funktion zweirädriger Fahrzeuge in der Slowakei erbracht haben. In der kurzgefaßten Einleitung skizziert der Autor zuerst die Geschichte der Entstehung des Rades und der Radfahrzeuge. Auf Grund archäologischer Belege und historischer Dokumente stellt er weiter fest, daß der erste Beleg über ein zweirädriges Fahrzeug auf dem Gebiet der Slowakei in der Gemeinde Veľké Raškovce (Ostslowakei, Kreis Trebišov) aufgefunden wurde und aus der mittleren Bronzezeit stammt. Es ist eine Zeichnung auf einem Gefäß aus der Grabstätte von Pilín, die ein zweirädriges Fahrzeug mit einem Pferdegespann darstellt. Außerdem wurden auf slowakischem Gebiet mehrere Radmodelle aus Ton aufgefunden, die man ebenfalls in die mittlere und jüngere Bronzezeit datiert. Die ältesten schriftlichen Berichte über zweirädrige Karren, die wir bis jetzt besitzen, stammen aus dem 17. Jh.

Für den Ethnographen ist jedoch der Umstand wichtig, daß sich in der Slowakei bis heute mehrere Varianten zweirädriger Fahrzeuge erhalten haben, die auf der beigelegten Landkarte dargestellt werden. Es sind dies: 1. zweirädrige Fahrzeuge mit einer Deichsel, 2. zweirädrige Fahrzeuge mit zwei kleinen parallelen Deichseln, 3. zweirädrige Fahrzeuge, die unter Verwendung der vorderen Radachse des vierrädrigen Wagens konstruiert sind, auf der ein Korb-, Bretter- oder Leiterwagenkasten befestigt wird. Die Fahrzeuge werden durch Menschenkraft fortbewegt oder von einem Kuh- oder Ochsen gespann gezogen, seltener ist es ein Pferdegespann und nur ausnahmsweise, im Tiefland, auch

ein Eselgespann. Die häufigste Bezeichnung für ein solches Fahrzeug lautet *kára* in verschiedenen lokalen Varianten dieses Wortes. Ziemlich häufig ist auch der Ausdruck *taliga* (auch unter den Madjaren); so werden auch die unter Nr. 3) angeführten zweirädrigen Fahrzeuge genannt. Üblich ist auch der sehr treffende Terminus *polvoz* oder *pol voza* (Halbwagen) u. ä. Neben diesen Fachausdrücken kommen auch verschiedene örtliche Benennungen vor.

Der zweirädrige Karren hat sich in rezenten Belegen bis heute erhalten. Er wurde besonders in den gebirgigen Gegenden der Slowakei benützt, meist zum Transport landwirtschaftlicher Geräte, zur Beförderung von Stallung, Saatgut, Kartoffeln, Futter, Brennholz und seltener auch zum Transport von Baumaterialien, Steinen, Ziegeln, Sand u. ä. In zwei Fällen brachte man auf solchen Karren auch Trinkwasser für die Landarbeiter aufs Feld. Die Verwendung dieser Fahrzeuge war ausschließlich auf die sozial schwächeren Schichten der Dorfbewölkerung beschränkt.

Nach dem zweiten Weltkrieg begannen diese Fahrzeuge rasch zu verschwinden. Dies hängt mit dem allgemeinen Fortschritt in der Landwirtschaft und in der Slowakei auch mit dem Beginn der kollektiven Landarbeit in den landwirtschaftlichen Produktionsgenossenschaften und auf den staatlichen Gütern zusammen. Heute werden zweirädrige Karren nur noch ausnahmsweise in solchen Ortschaften benützt, wo die Kollektivierung der Landwirtschaft noch nicht durchgeführt wurde. Für den Hausgebrauch ersetzte man diese Fahrzeuge auch hier durch kleinere zweirädrige Handwagen, die aus einer fabrikmäßig hergestellten Rohrkonstruktion bestehen.

MATERIALIEN

Ján Mjartan, Zweirädrige Fahrzeuge in der Slowakei 409
 Ján Podolák, Die Verbreitung des ein-spännigen Joches 426
 Elena Prandová, Die Verbreitung des rubás-Hemdes und seiner Benennungen 435

RUNDSCHAU

Die versuchsweise Ausarbeitung von Karto-grammen und Kommentaren zum Ethnogra-phischen Atlas der Slowakei (Soňa Kova-čevičová) 448
 Kartogramme der einzelnen Themen Nr. 1—40 450
 Kartographische Auswertung der ausgewähl-ten Themen 493

DISKUSSION

NACHRICHTEN

BÜCHERBESPRECHUNGEN UND REPARATE

CONTENTS

ARTICLES

Božena Filová, The Importance of the Ethnographic Atlas of Slovakia for the slovac Ethnography as a Science 345
 Soňa Kovačevičová, Three Years of Scientific Research Work on the Ethno-graphic Atlas of Slovakia 351
 Józef Gajek, From the History of the Ethnocartography in Poland 361
 Józef Gajek, Ethnographic Regions on the Basis of the Polish Ethnographic Atlas 374
 Janusz Bohdanowicz, The Main Questions of the Polish Ethnographic Atlas and the Technic of Cartography 389
 Jenő Barabás, The Theoretical and Practical Notions from the Work on the Hungarian Ethnographic Atlas 399

VARIOUS MATERIAL

Ján Mjartan, The Twoowheeled Vehicle in the Folk Transport 409
 Ján Podolák, Extending of the One Yoke Car 426
 Elena Prandová, Contribution to the Extending of the rubás-Shirt and its Names 435

MISCELLANIES

Experimental Elaborating of the Cartogrammes and Commentaries of the Ethnographic Atlas of Slovakia (Soňa Kovačevičová) 448

Cartogrammes of Individual Themes Num-ber 1—40 450
 Cartographic Evaluation of the Chosen Themes 493

DISCUSSION

COMMENTARY

BOOK REVIEWS AND REPORTS

SOMMAIRE

ARTICLES DE FOND

Etat des travaux et les futures problèmes de l'Atlas Ethnographique Slovaque
 Božena Filová, Importance de l'Atlas Ethnographique Slovaque pour la science ethnographique slovaque 345
 Soňa Kovačevičová, Trois années des recherches sur l'Atlas Ethnographique Slovaque 351
 Józef Gajek, De l'histoire de la ethnocarto-graphie en Pologne 361
 Józef Gajek, Regions ethnographiques sur la base de l'Atlas Ethnographique Polonais 374
 Janusz Bohdanowicz, Questions princi-pales de l'Atlas Ethnographique Polonais et les techniques de la cartographie 389
 Jenő Barabás, Notions théoriques et pratiques de travaux sur l'Atlas Ethnogra-phiqne Hongrois 399

MATÉRIAUX

Ján Mjartan, Charette dans le trans-port populaire 409
 Ján Podolák, Diffusion du joug à l'atte-lage avec une bete 426
 Elena Prandová, A propos de la diffu-sion d'une pièce du vetement féminin („ru-bás“) et ses termes 435

INFORMATIONS

Elaboration experimentale des cartogram-mes et des commentaires de l'Atlas Ethno-graphique Slovaque (Soňa Kovačevičová) 448
 Cartogrammes sur les différents thèmes n° 1—40 450
 Résultats cartographiques des thèmes choi-sis 493

DISCUSSION

NOTICES

ANALYSES ET COMPTES RENDUS

СЛОВАЦКАЯ ЭТНОГРАФИЯ

Журнал Словацкой Академии Наук
Год издания 22, 1974, № 3
Издается четыре раза в год
«ВЕДА», издательство Словацкой Академии Наук
Редакторы Д-р Божена Филова и Павол Стано
Адрес редакции: 884 16 Братислава, Клеменсо-
ва 27

SLOWAKISCHE VOLKSKUNDE

Zeitschrift der Slowakischen Akademie der
Wissenschaften
Jahrgang 22, 1974, Nr. 3. Erscheint viermal im
Jahre
Herausgegeben vom VEDA, Verlag der Slowaki-
schen Akademie der Wissenschaften
Redakteure PhDr. Božena Filová und Pavol Stano
Redaktion: 884 16 Bratislava, Klemensova 27

SLOVAK ETHNOGRAPHY

Journal of the Slovak Academy of Sciences
Volume 22, 1974, No. 3.
Published quarterly by VEDA, the Publishing
House of the Slovak Academy of Sciences
Managing Editors PhDr. Božena Filová and Pavol
Stano
Editor: 884 16 Bratislava, Klemensova 27, Czecho-
slovakia

L'ETHNOGRAPHIE SLOVAQUE

Revue de l'Académie slovaque des sciences
Anné 22, 1974, No. 3. Parait quatre fois par an
Editions de VEDA, maison d'édition de l'Acadé-
mie slovaque des sciences
Rédacteurs: PhDr. Božena Filová et Pavol Stano
Rédaction: 884 16 Bratislava, Klemensova 27

SLOVENSKÝ NÁRODOPIS

Časopis Slovenskej akadémie vied
Ročník 22, 1974, číslo 3. — Vychádza štyri razy
do roka

Vydáva VEDA, vydavateľstvo Slovenskej akadé-
mie vied

Hlavná redaktorka PhDr. Božena Filová
Výkonný redaktor Pavol Stano

Redakčná rada: Prof. dr. Rudolf Bednárík, dr.
Soňa Burlasová, dr. Emília Horváthová, dr. Soňa
Kovačevičová, dr. Michal Markuš, doc. dr. Ján
Michálek, dr. Ján Mjartan, doc. dr. Štefan Mruš-
kovič, dr. Viera Nosáľová, doc. dr. Ján Podolák.
Výtvarná redaktorka Viera Miková
Redakcia: 884 16 Bratislava, Klemensova 27

Vytlačili Tlačiarne Slovenského národného po-
vstania, n. p., Martin
Jednotlivé číslo Kčs 20,—; celoročné predplatné
Kčs 80,—
Výmer SÚTI č. 8/6

Rozširuje Poštová novinová služba, objednávky
a predplatné prijíma PNS — ústredná expedícia
tlače, administrácia odbornej tlače, Gottwaldovo
nám. 48, Bratislava. Možno objednať aj na každej
pošte alebo u doručovateľa. Objednávky do za-
hraničia vybavuje PNS — ústredná expedícia
tlače, Bratislava, Gottwaldovo nám. 48/VII

© VEDA, vydavateľstvo Slovenskej akadémie
vied, 1974

Distributed in the Socialist countries by SLOV-
ART Ltd., Leningradská 11, Bratislava, Cze-
choslovakia. Distributed in West Germany and
West Berlin by KUBON UND SAGNER, D-
8000 München 34, Postfach 68, Bundesrepublik
Deutschland. For all other countries, distribution
rights are held by JOHN BENJAMINS, N. V.,
Periodical Trade, 54 Warmoesstraat, Amsterdam,
Netherlands.