



SLOVENSKÝ NÁRODOPIŠ

3

XIX

VYDAVATELSTVO
SLOVENSKEJ AKADÉMIE VIED
BRATISLAVA 1971

V prezentovanom čísle Slovenského národopisu sú online sprístupnené iba publikácie pracovníkov Ústavu etnológie SAV (v obsahu farebne odlišené).

Ostatné práce, na ktoré ÚEt SAV nemá licenčné zmluvy, sú vynechané.

Slovenský národopis je evidovaný v nasledujúcich databázach

www.ebsco.com

www.cejsh.icm.edu.pl

www.cceol.de

www.mla.org

www.ulrichsweb.com

www.willingspress.com

Impaktovaná databáza European Science Foundation (ESF)
European Reference Index for the Humanities (ERIH): www.esf.org

OBSAH

STUDIE

Viera Urbanová, Ondrej Braxatoris a jeho význam pre počiatky slovenského národopisu	353
Karol Andel — Michal Markuš, Ľudový transport v strednom Zemplíne	377
Nada Valášková-Šurkalová, Prejavý teritoriálnej diferenciácie v rámci jednej dediny	413
Soňa Burlasová, Vplyv dvojakého osídlenia na piesňový folklór Selenče I	437

MATERIALY — ARCHIV

Rudolf Žatko, Spoločenská a duchovná kultúra Slovákov v Maďarsku I	477
------------------------------------------------------------------------------	-----

ROZHEADY

Mikuláš Mušíňka, Volodymyr Hnatuk (1871—1926)	501
Andrej Sulitka, Za ľudovým umelcom Matejom Pitoňákom zo Ždiaru	504
Bohuslav Beneš, Folkloristický festival Strážnice 1970	504
Elena Prandová, Odborný seminár pracovníkov knižničnoinformačnej siete SAV	506

RECENZIE A REFERÁTY

Václav Frolec, Kulturní společenství a interetnické vzťahy v lidovém stavitelství v Podunají (Ján Botík)	507
Ladislav Galko, Kytica slovenských ľudových piesní (Svetozár Svehlák)	508
Za rozvoj tradícií ľudovej keramiky na Slovensku (Zborn.) (Ester Plicková)	509
Mikuláš Mušíňka, Sribna rosa (Nada Valášková-Šurkalová)	510
Edit Fél — Tamás Hofer, Proper Peasants (Soňa Sveccová)	511
János Manga, Űnnepek, szokások az Ipoly mentén (Michal Markuš)	513
V. M. Skrypka, Ukrajínska, češka ta slovačka narodna lirýka (Ján Komorovský)	514
L. R. Barah, Belaruskja kazka. (Mikuláš Mušíňka)	515
Christiane Agricola, Schottische Sagen (Mária Kosová)	517
Acta Ethnographica Academiae Scientiarum Hungarice, r. 18, 1968 (Viera Urbanová)	518
Johannes C. Andersen, Myths and Legends of the Polynesians (Viktor Krupa)	519

СОДЕРЖАНИЕ

СТАТЬИ

Вера Урбанцева, Ондрей Браксаторис и его значение при возникновении словацкой этнографии	353
Карол Андел — Михал Маркуш, Народный транспорт в среднем Земплине	377
Надя Валашкова-Шуркалова, Проявления территориальной дифференциации в рамках одной деревни	413
София Бурласова, Влияние двойного заселения на песенный фольклор Селенче I	437

МАТЕРИАЛЫ — АРХИВ

Рудольф Жатко, Общественная и духовная культура Словаков в Венгрии I	477
--------------------------------------------------------------------------------	-----

ОБЗОРЫ

РЕЦЕНЗИИ И РЕФЕРАТЫ

Na 1. strane obálky: Chodenie dievčat s Kyselicou v slovenskej obci Selenča v Juhoslávii. (Rekonštrukcia) Foto S. Burlasová 1967.

EUDOVÝ TRANSPORT V STREDNOM ZEMPLÍNE*

KAROL ANDEL — MICHAL MARKUŠ
Národopisný ústav SAV, Bratislava-Košice

V slovenskej národopisnej literatúre sa otázkam ľudového transportu až do päťdesiatych rokov nevenovala náležitá pozornosť. Ako prvý upozornil na túto tému svojou pozoruhodnou štúdiou R. B e d n á r i k.¹ Po ňom to bol B. G u n d a, ktorý sa pri skúmaní ľudového transportu v spišskej baníckej obci Žakarovce zaoberal dôkladnejšie touto problematikou z hľadiska porovnávacích výskumov.² Obaja bádatelia vo svojich prácach opätovne zdôrazňovali potrebu a význam výskumu tejto tematiky.³ Dôležitosť výskumu ľudového transportu a jeho pestrá škála v oblasti stredného Zemplína nás priviedli k rozhodnutiu pokračovať v započatom výskume v tejto zbernej oblasti a k publikovaniu výsledku výskumu v tejto štúdii. Domnievame sa, že výsledky a skúsenosti, získané pri výskume, budú prospešné aj pre ostatných bádateľov. V našej štúdii sme si nekládli za cieľ obsiahnuť celú problematiku ľudového transportu v strednom Zemplíne v jeho úplnosti, išlo nám skôr o zachytenie jeho lokálnych špecifickostí.

Pre lepšiu prehľadnosť bolo potrebné celý materiál zatriediť do určitého systému.⁴ Rozčlenili sme ho do troch základných častí:

* V tejto štúdii uverejnený materiál zozbieral jeden z autorov (Karol Andel) ešte v r. 1950 v rámci kolektívneho výskumu Národopisného ústavu SAV na východnom Slovensku. Táto akcia sa uskutočnila pod vedením prof. A. M e l i c h e r ě í k a a dr. J. M j a r t a n a a na terénnom výskume sa zúčastnili takmer všetci pracovníci ústavu. Výskum sa vykonal v obciach územia, na ktorom r. 1831 bolo sedliacke povstanie. Zberateľskú prácu zabezpečili po organizačnej stránke členovia pobočky Národopisného ústavu SAV v Košiciach (dr. M. Markuš a K. Andel).

Počas uplynulých 20 rokov, ktoré ubehli od uskutočnenia výskumu, sa na spomínanom území stali prevratné zmeny (socializácia, industrializácia, rôzne vodné diela ap.), čo značne zvýšilo hodnotu zozbieraných údajov o tradičnom ľudovom transporte.

¹ R. B e d n á r i k, *Systémy ľudového transportu*, Časopis Muz. slov. spol. 41, 1950, 4—16.

² B. G u n d a, *Eudový transport v Žakarovciach*, Slovenský národopis 3, 1955, 150—212.

³ R. B e d n á r i k, c. p., 16; B. G u n d a, c. p., 205.

⁴ Potreba takéhoto zatriedenia vyplýva z rôznorodosti materiálu a jeho vzájomného prepletania. Niektoré predmety sa napr. transportujú viacerými spôsobmi, napr. v rukách, na chrbte, nviazané (pripevnené), okolo pása, vo vreci ap. Preto sa aj toto zatriedenie zdá byť niekde násilné (neodôvodnené), inde zasa nedostatočné. Zdokonalenie a spresnenie zatriedenia azda umožnia ďalšie výskumy.

1. transport ľudskou silou,
2. transport rôznymi dopravnými prostriedkami,
3. doprava a komunikácia.

Jednotlivé časti sú ďalej rozdelené na menšie skupiny, ktoré možno ľubovoľne rozšíriť alebo zúžiť, podľa toho, ako si to materiál vyžaduje. Kritérium tohto triedenia bolo predovšetkým to, ktorá časť ľudského tela (prípadne ktoré náradie) sa pri transporte najviac využila (zaťažila).⁵

I. TRANSPORT ĽUDSKOU SILOU

I. Nosenie bremien v rukách

(Nosenie nákladu, napr. nástrojov, náčinia, nádob, nosenie bremien jedným človekom alebo viacerými ľuďmi, nosenie na drúkoch, nosidlách, v košíkoch, košiaroch, košoch, v ručníkoch, sieťach, taškách, aktovkách a pod.)

Ruka je najjednoduchším prostriedkom transportu. Nosenie v ruke (v rukách) je známe na celom svete, predsa však má svoje lokálne varianty. V Zemplíne vidíme matky držať dieťa — či už je to dojča v perinke alebo aj väčšie dieťa, ktoré už sedí — spravidla v ľavej paži. Podobne aj pri kúpaní, keď matka kladie dieťa do vlažnej vody, drží ho na predlaktí ľavej ruky. Do zohnutej ľavej ruky sa nakladá aj drevo na kúrenie, nesené v náručí k peci.

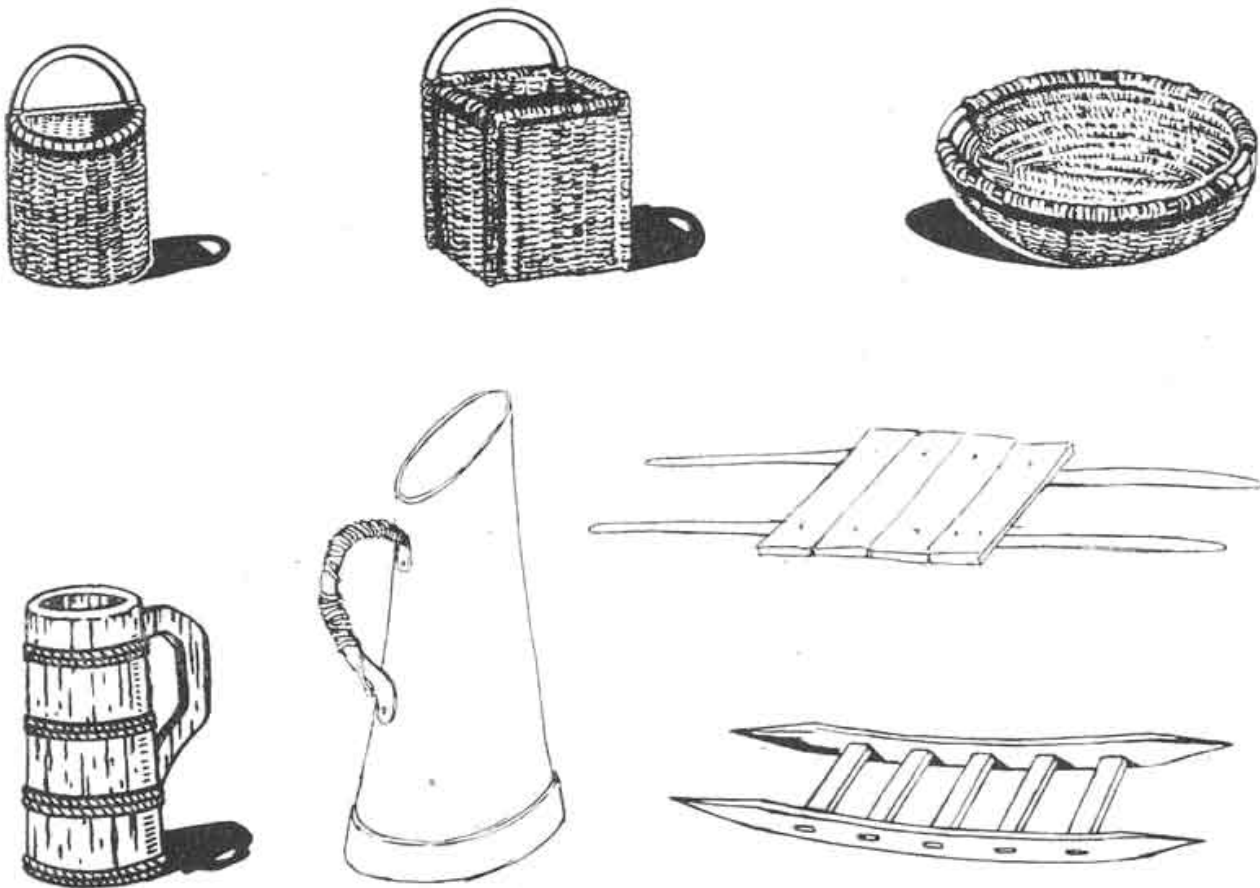
Pravá ruka sa používa na nosenie náradia, napr. sekery, hrablí, vidiel, motyky ap., keď sa ide do poľa. V pravej ruke alebo pod pravou pazuchou nosia dedinčania modlitebnú knižku, keď idú do kostola (Vranov).

V rukách sa nosia rôzne nádoby na jedlo a nápoje, napr. *vedrá, konvy, putne, bukolaky, gargaly, hlínené koršovy, siňaky, silky, harčky, misky, misočky, dínierka* ap. Vo vedrách, konvách, putniach a gargalách sa nosila pitná voda a voda na varenie.⁶ *Putne* boli drevené dĺžkové nádoby s oválnym, rovným dnom. Vyrábali ich debnári (Trebíšov). V *gargale* držali vodu v kuchyni. Bola tiež z dreva, vysoká 20—50 cm, na 18—20 litrov vody. *Bukolak* — valcovitá nádoba zo zimného duba — používal sa na vodu alebo víno. *Bukolaky* robili debnári v Kochanovciach. Ešte na začiatku 19. stor. sa vyrábali vo väčšom množstve. Niektoré boli pekne ozdobené, na boku mali silné uchá, do ktorých sa navliekali povrazy alebo reťaze, ak sa mali bukolaky prenášať. Muži prenášali bukolaky s povrazmi prehodenými cez plecia, ženy ich nosili v batohoch. Ak transportovali bukolaky na voze (ak ich napr. viezli do poľa), priväzovali ich k boku voza (Hriadky). V *miskách* a *misočkách* sa prenášalo najčastejšie jedlo, napr. výslužka. V *siňakoch* nosili mlieko, v *silkách* varené jedlo, najčastejšie *ciberej* (= kysel) na pole. Tieto nádoby (nárečove *sudzina*) (Novosad) nosili zaviazané do *chustky* (Trebíšov, Hlinné, Novosad). Sám termín *sudzina* je veľmi

⁵ Pri určení systému triedenia sme vychádzali predovšetkým z prác: O. T. Mason, *Primitive Travel and Transportation*, Report of the U. S. National Museum 1894—1896; L. K. Kovács, *A magyar népi közlekedés kutatása*, Budapest 1948.

⁶ Tento spôsob nosenia vody je dnes už zriedkavý, keďže sú v dedinách zväčša vybudované vodovody alebo každý dom má vlastnú studňu.

pozoruhodný: je staroslovanského pôvodu a je to špeciálny zemplínsky výraz na označenie kuchynského riadu a menších kusov nábytku. V susednom Šariši a na Spiši zaujalo jeho miesto nemecké slovo *grati*. Chlieb sa obvykle prenášal zabalený do ozdobnej tkanej *chlebovky* (Novosad). Je to domáca šatka s rozmermi asi 80 × 100 cm, pretkávaná obvykle červenými, najčastejšie kvietkovanými vzorkami. Nezaväzoval sa do nej iba chlieb, ale aj jedlá, ktoré nosili v období



Príloha I. Prostriedky ručného transportu. 1.—2. Rôzne košíky (*košiare*), Trebišov. 3. Opálka (*košiarka*), Trebišov. 4. Drevená *gargala* na vodu, Novosad. 5. Plechová *kanta*, Sof. 6.—7. Nosidlá (*šeregle*), Hlinné a Novosad.

14 dní po pôrode šestonedielke. Bez zakrytia jedla nebolo možné vyjsť na ulicu, nikomu sa nemalo ukazovať, čo nesú šestonedielke. V chlebovke nosili často aj *kuchne* (koláče), uviazané na *dve guzi* (uzly) (Novosad). V Hriadkach neuväzujú chlebovku na *čutku* (uzlík), iba konce držia v ruke. Do *košarky* ukladajú zákusky, torty a fľašu so sladkou pálenkou. Ako vidno, *chustka* a *chlebovka* boli veľmi obľúbeným prostriedkom transportu, a svoju obľubu si podržali aj podnes.

Niekde používali namiesto chustky *kantariki*, ktoré mali podobu obyčajnej sievky. Zo zvyškov konopných nití, ktoré ostali po navlečení osnovy na tkáčske krosná, sa na malých krosienkach uplietli tzv. *hačniki* (= tračky), a z nich sa ušila sievka. Dnes už vyrábajú *kantariki* iba cigánky, aj to iba na objednávku.

Nádobu (*silku*) vložili do sieťky a niesli ju v ruke za konce tračkov. V *siločke* sa takto nosil *ciberej* do poľa (obyčajne na uhasenie smädu), ale aj iné jedlá, napr. jedlá varené pre kmotru — šestonedielku (Trebišov, Hriadky, Novosad, celý južný Zemplín). Maďarské etnikum nazýva túto sieťku *kantár* (*kasornya*). Dnes sa však už nepoužívajú. Hlinené silky nosia na pole iba uviazané motúzom okolo hrdla. (Pozri obr. príl. II.)



Príloha II. Rôzne spôsoby ručného transportu. 1. Nosenie jedla v *kantáriku*, Trebišov. 2. Nosenie jedál šestonedielke v košíku zastretom *chustkou*, Zamutov, 3. Nosenie jedál do poľa, Podčičva. 4. Nosenie pletenej tašky v ruke, Sačurov.

V poslednom čase si získali veľkú obľubu *tašky* pletené z kukuričného šúpolia. Tieto tašky-košíky si na mnohých miestach pletú sami roľníci (Novosad). Naučili sa to od reemigrantov — Slovákov presídlených z Maďarska. Podobne slúžili na prenášanie ľahších nákladov *koše* a *košíky* rozmanitých tvarov z iných materiálov. V ozdobnejších košíkoch sa nosila na posvätenie veľkonočná *paska*. Košíky väčších rozmerov sa v dedinských domácnostiach používajú podnes. Nosí sa v nich napr. jedlo na pole, gazdiné v nich nosia do mesta rôzne produkty na predaj. Ak sa ide na návštevu, nosia sa v týchto košíkoch dary. V poslednom čase Cigáni v Zemplíne pletú a predávajú aj ozdobné ručné košíky z umelých vlákien. Košíky pliesť a farbiť sa Cigáni naučili zväčša vo väzniciach a nápravných zariadeniach.

Pre každodennú potrebu slúžia *nošace košare* oválneho tvaru s rozmermi 110—60 cm. Sú pletené z vrbového prútia alebo zo surového či vareného štiepaného dreva. Tieto *nošace košare* sa líšia rozmermi, názvami aj funkciou. Väčšie, nazývané *kôšmi*, sa používajú na prenášanie sečky, krmiva pre domáci statok, pliev a úhrabkov. Niekde sa používajú aj na chytenie rýb. Menšie nazývajú v Merníku opálkami. Pri prenášaní sa držia za obe uchá a nesú sa opreté o telo. Ak ich nesú dvaja ľudia, každý drží za jedno ucho. (Pozri príl. II, 3.)

Uvedené spôsoby transportu vykonávajú predovšetkým ženy. Všimnime si teraz ťažšie, náročnejšie formy transportu, ktoré vykonávajú muži. Z prostriedkov transportu vo vonkajšom, gazdovskom dvore treba na prvom mieste uviesť tzv. *dručiki* — dve žrde rovnakej dĺžky. V Hriadkoch ich volajú aj *nošace dručiki*. Používajú sa najmä na prenášanie sena alebo slamy. Drúčiky sa podsunú pod kopu sena a tá sa potom preniesie na iné miesto (na väčšiu kopu). Nosia ich obvykle dvaja muži. Je pozoruhodné, že niekedy (Hriadky) majú drúčiky na jednom konci drevené klíny, ktoré majú zabrániť sklznutiu sena alebo slamy. Ak je seno na briežku, kde je ťažko sa dostať s vozom, sťahuje sa dolu tiež na drúčkoch. V tomto prípade však ťahá drúčiky za sebou iba jeden človek.⁷ V minulosti mali drúčiky jeden zvláštny variant: bola medzi ne pripevnená plachta. Takto upravené drúčiky slúžili na vynášanie pliev a zvyškov slamy spod mláťačky.

Na vynášanie hnoja z maštale sa používali *šeregle*. Je to vlastne tiež jeden variant drúčikov, a síce kratšie drúčiky (dlhé asi 2 m) spojené pripevnenou doskou (dlhou asi 80 cm), nazývanou *ščamble*. Šeregle sa urobili doma a stáli v maštali alebo blízko hnojiska. Na šeregliach (nosidlách) sa pri stavbe domu nosili (aj nosia) tehly, kamene a piesok. Ďalším vývinovým variantom takéhoto nosidla je nosenie malty v *ladičke* (dvaja muži). Iným svojráznym prostriedkom ručného transportu sú tzv. *lapace ručki* na nosenie vrec (Hriadky, Novosad). Je to rámik zhotovený z dvoch hrubších dosák a z dvoch drúčkov, na ktorý chlapi navalili vrecia, potom dvaja rukami *ulapili* drúčiky a odnášali vrecia na žiadané miesto. Podľa miestnej tradície rozšírili používanie tohto náradia

⁷ Treba pripomenúť, že *dručikami* nazývajú v strednom Zemplíne aj kratšie žrde, ktoré sa používajú na vynášanie truhly — *truny* na cintorín. Takto pri pohrebe použité *dručiki* hádzali do jamy, „aby sa s nimi nerobili žiadne čary!“

tunajší mlynári okolo r. 1900. (Naučil ich to mlynár, ktorý sem prišiel z Banátu.) Dnes sa používa na viacerých miestach, najmä v mlynoch. Ako vyplýva zo zistených údajov, ide o jav cudzieho pôvodu, prenesený k nám.⁸

I keď je ľudská ruka veľmi dokonalým prostriedkom transportu — je schopná urobiť veľa úkonov od najjednoduchších až po najzložitejšie — predsa na vykonanie ťažšej práce, na vystupňovanie svojho výkonu potrebuje určité pomocné náradie. Spája sa s nimi, ony sú jej predĺžením a umocňujú jej výkon. Tak je to aj pri použití lapacích rúčok.

Podobným pomocným nástrojom sú aj vidly na prenesenie slamy a sena. Ich funkciu vidíme najlepšie pri mlátení, pri nakladaní slamy alebo sena do stohov (Sečovce). Pri ukladaní stohov sa slama naberie na vidly a podáva v rade, často aj na rebrik. Taktu putujú vidly ako transportné náradie z ruky do ruky až na stoh. Často sa vidlami prenáša slama aj do maštale. Vidly sú nielen prostriedkom transportu, ale aj pracovným nástrojom. Tento prípad dokazuje, že prostriedky ľudového transportu patria vlastne medzi každodenné pracovné náradie.

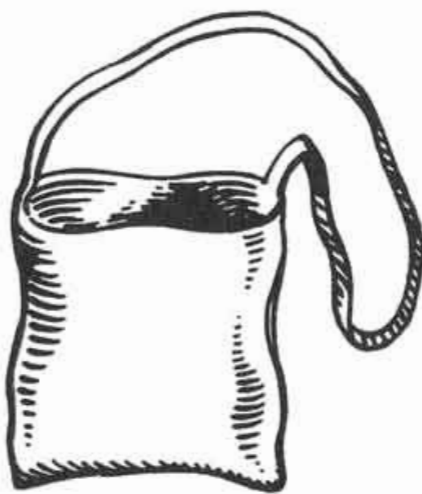
2. Nosenie bremien na krku

Aj tento spôsob prenášania bremien si vyžaduje určité pomocné náradie. Jeho varianty možno stanoviť práve podľa použitého pomocného náradia.

Jednotlivé varianty treba určovať s najväčšou obozretnosťou, treba mať totiž na zreteli, že tento spôsob transportu sa veľmi často prepletá a kombinuje s inými formami, napr. s nosením na pleciah alebo na chrbte.

Na prvé miesto treba zaradiť *rozsievaciu plachtu* alebo *trávnicu* (*rošívka* na siatie). Jej nosenie na krku je vlastne zemplínskym špecifikom. Bola to obyčajná plachta ušitá z dvoch poliek domáceho plátna. V rožkoch mala štyri traky. Pri siatí sa dva susedné traky zaviazali a zavesili na krk. Do rošívky nasypali zrno, dva voľné traky sa držali v ľavej ruke trocha vyzdvihnuté, a tak sa sialo. Podľa inej verzie uviazali plachtu dvomi trakmi k pásu, ďalšie dva traky zviazali a prehodili cez hlavu a cez ľavé plece (Kašov). V Sačurove previazané traky trávnice prehodili cez hlavu a pod pravé plece. Keď sa do *rošívky* nasypalo zrno, gazda sa obrátil k východu a z pravej strany (pravou rukou) začal siať. (Novosad — analogická mágia.) Na krku zavesená plachta sa používala aj pri zbere úrody, napr. pri lámaní kukurice, pri zbieraní makovic, pri oberaní fazule a jabĺk. (Mnohí ju používali aj pri zbieraní lesných plodín a liečivých rastlín. Napr. v obci Hriadky.) Medzi ženami bolo dosť zaužívané kombinované používanie *plachciny* s trakmi. Dva traky plachciny zviazali a zavesili na krk. Ďalšie dva traky uviazali okolo drieku a plachtu naplnili trávou, listím repy a inými krmovinami, ktoré nakosili kosákom. Keď

⁸ Toto náradie na prenášanie vriec poznajú aj Maďari. V maďarčine má viaceré názvy: *körömfa*, *zsákfa*, *macska*, ap. B. Nagy sa domnieva, že toto náradie sa do maďarskej ľudovej kultúry dostalo prostredníctvom nemeckých tesárov a mlynárov (*Adatok a magyar teherhordó eszközök használatához és elterjedéséhez*, Ethnographia 1954, 151.)



Príloha III. Rôzne spôsoby transportu na krku. 1. Prenášanie snopa slamy do poľa, Malá Domaša, 2. Siatie obilia z plachty tzv. *rošivky*, Sačurov. 3. Skolák s tanistrou, Podčieva. 4. Biela *tarisňa*, Novosad.

plachetinu naplnili, vysypali z nej nazbierané množstvo, ktoré nazývali *prisip*, na kôpku. Ak nazbierali 4–5 takýchto *prisipov*, zhromaždilo sa množstvo na jednu *zajdu*. Všeobecne platilo, že 4 *prisipi* vystačia na 1 *zajdu* (Hriadky, Trho-

vište). Plachtinu uväzovali zväčša vpredu, niekedy však aj naboku alebo vzadu. (O zajde sa podrobnejšie zmienuje v kapitole o nosení bremien na chrbte.)

Je pozoruhodné, že pri ručnej sejbě sa popri rozsievacej plachte používalo aj *vreca (mech)*, ktoré sa tiež priviazalo na krk. Do jedného rožka vreca sa vložil kameň alebo kúsok dreva a ten sa priviazal k *čulke* (k otvoru, štici vreca). Vreca sa potom zavesilo na krk ako plachta. Zrno sa z vrecového otvoru rozsievalo pravou rukou (Kašov, Zbehňov).

Staršie ženy (a často aj muži), ak išli na trh alebo na odpust, obyčajne si zavesili na krk pod košelu menšie vrečko na úschovu peňazí (Trebišov).

Nosenie *tanistry* (torby, kapsy) je kombináciou transportu bremena na krku⁹ s transportom bremena na pleciah. (Musíme však podotknúť, že v povedomí obyvateľov Zemplína sa tanistra nosí výslovne na krku.) Obyčajná tanistra je vak (vrečko) ušité z domáceho konopného plátna. Má rozmery 50×40 cm a traky dlhé asi 100—200 cm. Otvor bol rozlične upravený — mohol byť celkom voľný, zakrytý menšou páskou alebo previazaný obyčajnou šnúrkou. V tanistre sa nosievalo najčastejšie suché jedlo do poľa alebo lesa (napr. slanina a chlieb, často aj pálenka). V čase kosby si v nej chlapi nosili aj náčinie na ostrenie kopy. Nosili ju obyčajne na pravom boku prevesenú cez ľavé plece (Soľ). Často ju prali, musela byť vždy čistá, snehobiela. Niekde ju aj vyšivali, najmä pre menších školáčikov, ktorí si v nej nosili knihy, ostatné školské potreby, aj desiatu.¹⁰ V Zemplíne nemala tanistra jednotný názov: v Trebišove ju volali *canistra* alebo *kobilka*, v Hlinnom *tanistra*, v Novosade *tarisňa*, v Šariši *torba*. Niektorí gazdovia-furmani používali aj menšie tanistry z konopného plátna, najmä pre kone. Mali rozmery 25×25 cm a traky dlhé asi 50 cm. Nosil sa v nich ovos na kŕmenie koni na ceste, obvykle asi 2 kg pre jedného koňa. (Pozri príl. III.)

3. Nosenie bremien na pleciah

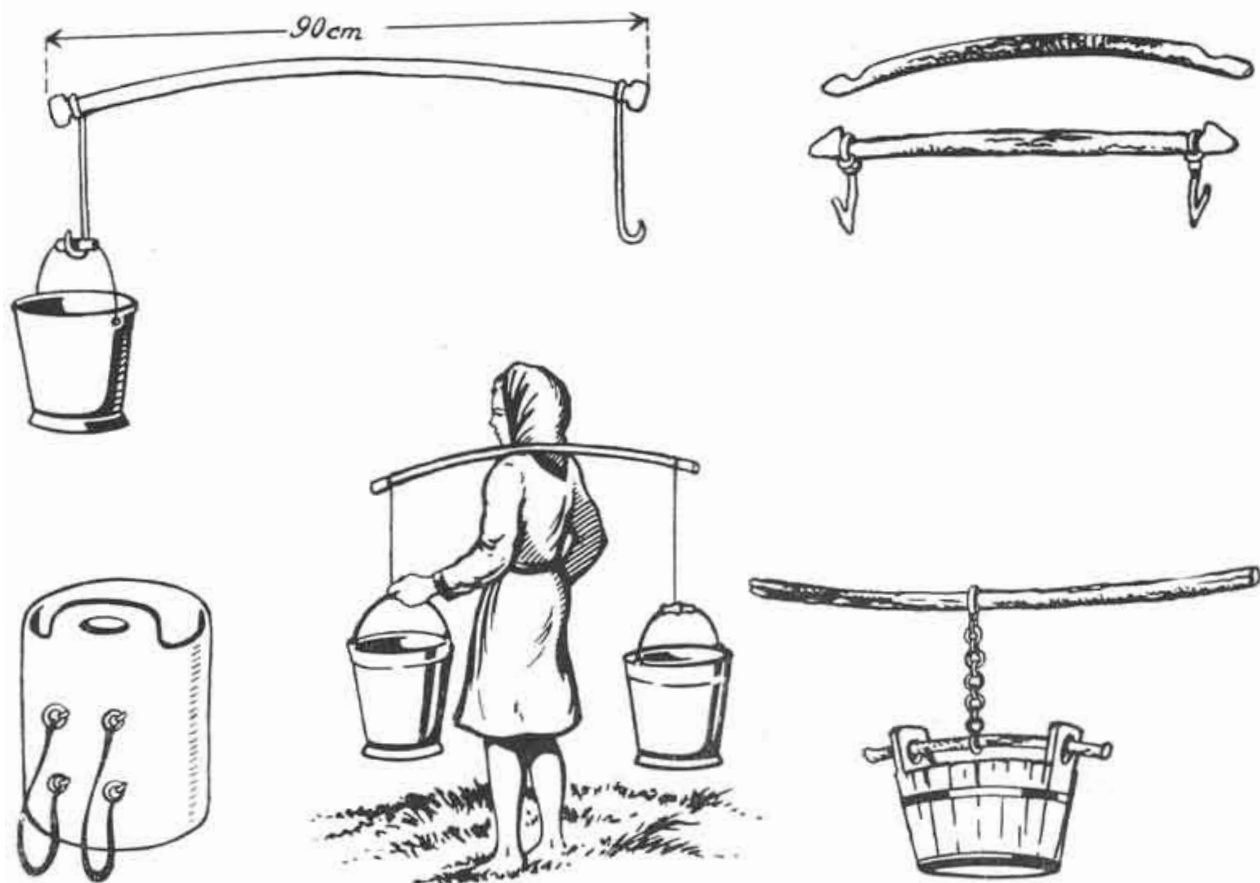
Aj tento spôsob transportu má viacej variantov. Aj o nich platí konštatovanie z predchádzajúcej kapitoly, že sú často kombinované s inými formami. Spojenie dvoch variantov uľahčuje transport nákladu, urýchľuje teda a uľahčuje vykonanie danej práce. Varianty patriace do tejto skupiny možno rozdeliť na dve skupiny: na transport ľahších a ťažších nákladov.

Do prvej skupiny patria predmety, ktoré si človek pomerne ľahko naloží na plecia. Takto sa nosí napr. pracovné náradie (motyka, kosa, hrable, vidly, sekera). Na pleci niesol pastier poranenú ovcu alebo teľa. Pri stavbe domu vynášajú na pleci ľahšie brvná (trámy) a dosky. Aby sa náklad ľahšie niesol, používa sa často aj palica. Napr. v Novosade zavesia tanistru naplnenú jedlom na kyjak alebo na porisko niektorého náradia a tak nesú na pleci na pole. Podobne si zavesia aj *košare* na zber zemiakov alebo *opalky*, niekde aj obuv.

⁹ To isté konštatoval už R. Bednárík, c. p., 14.

¹⁰ V Zempl. Klečenove nosili krásne vyšívané tanistry aj dospelí chlapi.

V minulosti sa pitná voda nosila od studne na kľučkách (*kľučki*) (Vranov, Brekov), pracovnom jarme (Trebišov) alebo na drúčku. Tieto prostriedky zodpovedajú váham a vážkam známym už zo staršej literatúry.¹¹ Drúčky alebo

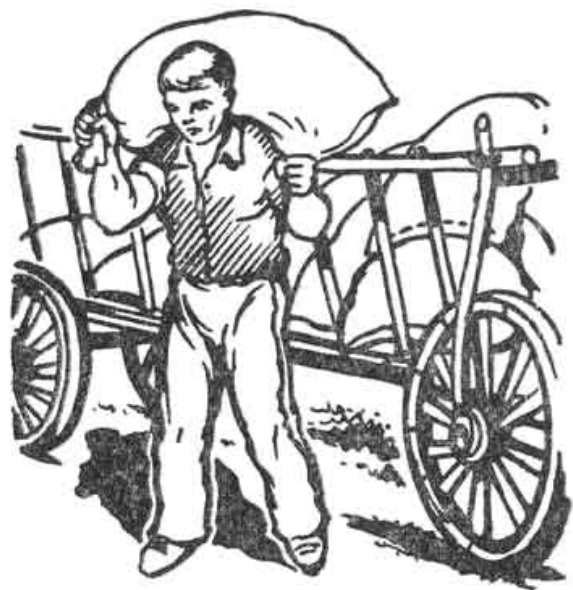


Príloha IV. Transport na pleciah. 1. *Kľučka* na donášanie vody, Vranov. 2. *Dručky* na donášanie vody, Kysta. 3. Drevené *puto* na nosenie hrozna, Jastrabie. 4. Transport vody na *kľučke*, Vranov. 5. Transport *šaffa* na *drúčiku* dvomi osobami, Novosad.

kľučky musia byť na pleciah vyvážené, na ich konce sa zavesia dve rovnako ťažké nádoby — vedrá alebo *gargaly*. Vo Vranove majú *drúčky* na konci pripnutý obyčajný drôt na zavesenie nádob, v Trebišove už retiazky s hákmi. V Kyste sa *drúčky* nosia aj na šiji. Tento spôsob nosenia vody bol rozšírený najmä v minulosti. Jestvuje však ešte jeden variant nosenia vody za pomoci dvoch ľudí. Nosila sa tak voda v *šaffi* na napájanie domácich zvierat. Plný *šafel* zavesia na *drúčok* s reťazou a ten potom nesú dvaja chlapi na pleci (Hriadky). (Pozri príl. IV.)

Nosenie *vriec* (mechov) na pleci patrí už k transportu ťažších nákladov. Keďže tento spôsob transportu nebol doteraz v literatúre opísaný, venujeme mu v našej štúdiu viac pozornosti. *Vrece* je všeobecne rozšírený transportný

¹¹ Pozri R. Bednárík, c. p., 9; B. Gunda, c. p., 179.



Príloha V. Rôzny transport vriec. 1. Dvíhanie vreca (*mecha*) na plecia. 2. Nosenie vreca na pleciach. 3. Príprava na zdvihnutie vreca dvomi osobami, Hriadky. 4. *Lapacie ručky* na nosenie vriec, Novosad. 5. Nosenie vreca na pleci. 6. Nosenie vreca pod pazuchou (na menšiu vzdialenosť).

prostriedok. Rozmery vriec však neboli všade rovnaké. V Zemplíne sa používali pomerne veľké a široké vrecia. Pri otvore mali prišité motúzy na zaviazanie. Z hľadiska transportu bolo viazanie vriec veľmi dôležité. Len správne zaviazanie vreca zaručovalo jeho spoľahlivý a bezpečný transport, či už prenášaním alebo prevážaním. Vrecia sa viazali na *mlynársky spôsob* alebo na *ružicu*. Celý vrch vreca sa poskladal do záhybov vytvorených okolo priloženého palca. Musel byť silne zaviazaný, lebo pri skladaní záhybov do ružice mohol uprostred vzniknúť otvor, ktorým sa mohol obsah vreca (zrno, múka) vysypať von. Zaviazaný uzol sa ukryl do švika vreca, takže po zaviazaní nebolo ani stopy. Nazasvätený človek nenašiel ani motúz, ani zaviazanie, a tak často musel motúz rozrezať. Ak nebolo vrece celkom plné, jeden jeho horný roh sa preložil, takže vznikol tvar trojuholníka, a od vyčnievajúceho rohu sa potom vrece stočilo a previazalo motúzom. Poloprázdne vrecia zaväzovali tak, že spravili slučku z vrchu samého vreca.

Nakladanie vriec na plece robilo sa niekoľkými spôsobmi:

1. Ak vrece nebolo plné, prehodilo sa jednoducho cez plece. Jeho jedna časť visela spredu, druhá vzadu. 2. Plné vrece sa chytí tak asi v polovici obomi rukami, nadhodí na koleno a odtiaľ potom na plece. Takto sa dvíhajú ľahšie vrecia (2 korce = asi 50–60 kg). 3. Vrece sa položí na vyššie miesto (napr. na rebrinu voza), chytí sa obomi rukami za *čulku* (= šticu) nad viazaním a priválí sa cez obidve plecia na šiju (alebo po dĺžke chrbta). 4. Vyšší a mocný chlap vrece uchopí v poly a sám si ho vyhodí na plece. 5. Ťažšie vrecia (aj nad 100 kg) sa dvíhajú po mlynársky. Dvaja chlapi si stanú tvárou oproti sebe a chytia sa za ruku. Druhou rukou chytia vrece za spodné rožky a menším nadhodením vyhodí ho na dve doby jednému alebo druhému na plece. Z opísaných spôsobov vyplýva, že na nosenie bremien na pleci mohli sa podobrať iba silnejší mužovia. (Pozri príl. V.)

4. Nosenie bremien na chrbte

Tento spôsob patrí k najbežnejším formám ľudového transportu v Zemplíne. Má zaujímavé archaické a regionálne varianty. Zatiaľ čo v minulosti ho rovnako vykonávali muži i ženy, v súčasnosti ho viac používajú ženy.

Nosenie bremien *žínkou* alebo *porvazom* skôr terminológiou než formou prezrádza, že patrí k najstarším formám ľudového transportu. (B e d n á r i k a G u n d a ho uvádzajú ako nosenie trakom, trakmi, tračkom.) Je to kratší motúz (povraz), ktorým sa preväzuje najčastejšie otieпка slamy alebo konárov, celý náklad sa potom zdvihne na chrbát a konce *porvazu* sa držia vpredu rukami. Takto možno odniesť do 40 kg slamy alebo dreva. Porvazy sú z obyčajného konopného vlákna. Podľa výpovedí starších obyvateľov sa vraj kedysi pletli aj z lipového lyka. (Pozri príl. VI.)

Je zaujímavé, že na chrbte sa v minulosti nosil aj živý náklad, napr. malé deti alebo zvieratá. Ak chudobnejšia žena niesla na trh alebo jarmok prasiatka, strčila ich do vreca a takto niesla na chrbte (Kašov). Ešte aj dnes často vidieť, že matka nesie svoje 2–3-ročné dieťa na chrbte. Ruky si dá dozadu, a tým



Príloha VI. Nosenie bremien na chrbte. 1. Nosenie dreva na chrbte pomocou povrazu, Kašov. 2. Nosenie dreva (konárov) v plachte, Kašov. 3. Nosenie slamy na chrbte pomocou povrazov, Kašov. 4. Ten istý spôsob transportu, pohľad zo zadu.

podopiera dieťa, aby sa mu ľahšie sedelo. Niekedy stočí plachtu, na ktorú si dieťa sadne, a konce plachty si potom zaviaže pod krkom (Hriadky). (Pozri príl. VII.)

O plachte konštatoval už aj R. B e d n á r i k, že je jednou z najvýznamnejších a najobľúbenejších foriem ľudového transportu ľudskou silou.¹² Je zošitá z dvoch kusov (*poliek*) domáceho plátna. Rozmery máva rôzne, najčastejšie 100×140 cm, alebo 120×140 cm. Aby sa v nej lepšie nosilo, má v rohoch traky z toho istého plátna. V Zemplíne nemá plachta jednotné pomenovanie: volá sa napr. *plachcína* (*plachcinka*) (Hriadky, Hlinné), *rogoš* alebo *rogoška* (N. Žipov), *trávnica* alebo *poňuš* či *poňva* (Kašov), *trakoš* (Hraň), *partok*, *partočina*

¹² R. B e d n á r i k, c. p., 12.



Príloha VII. Nosenie bremien na chrbte. 1. Najbežnejšie nosenie dieťaťa na chrbte. Novosad. 2. Nosenie do *plachetky* zakrúteného dieťaťa na rukách, v druhej ruke zavesená *dinerka*, Sačurov. 3. Nosenie koša v *zajde*, Žalobín, 4. Kombinované nosenie *zajdy* a *tanistry*, Malá Domaša.

(Zemplín), *strožnica* (Herľany) atď. Používala sa na transport najrozličnejších vecí: nosila sa v nej tráva, seno, drevo z lesa, úroda z poľa, huby, vrecia so zrnom a múkou do mlyna a z mlyna, tovar do mesta na predaj, paska (veľkočnosť koláč) do kostola, koše so surovinami ap. Náklad sa položil na plachtu, dvomi protifaľnými trakmi sa raz alebo dva razy previazal, prehodil sa na



Príloha VIII. Rôzne spôsoby používania plachty. 1. Rozostretie *plachciny* priviazanej v páse. 2. Prvá *prisipa* v plachte. 3. Naplnenie plachty zožatou trávou. 4. Uvoľnenie *plachciny* pred vysypaním nazbieranej trávy, Hradište. Foto M. Markuš.

chrbát a ostávajúcimi voľnými trakmi sa uviazal pod hrdlo. Tieto konce sa potom držali v rukách, na odľahčenie sa na ne často priväzoval nejaký košík (*košiar*). Plachta naložená takto nákladom sa na strednom Slovensku nazýva *batoh*, na východnom Slovensku (aj v Zemplíne) *zajda*. (Pod zajdou teda treba rozumieť obsah a spôsob viazania plachty.) Je zaujímavé si všimnúť, ako sa dvíha ťažká zajda naložená drevom alebo slamou. Zajda sa postaví do vhodnej polohy, dvíhajúci si kľakne, uviaže zajdu, zdvihne sa najprv na jedno, potom aj na druhé koleno a tak vstane. Ľahšie sa vstáva, ak sa pritom možno oprieť o nejakú palicu. — Pre transport sa plachta vyberala s prihliadnutím na dĺžku cesty a veľkosť nákladu. Menšie zajdy nosili v minulosti len cez pol pleca. Všetky 4 traky išli ponad ľavé plece a vpredu ich pravou rukou držali. Ľavá ruka bola pritom celkom voľná (Hriadky, Kašov). Takto sa nosia menšie zajdy dodnes. Pre staršie ženy je zajda aj dnes nevyhnutnou transportnou pomôckou pri ceste do mesta. Mladšia generácia už zriedka používa tento spôsob transportu. (Pozri príl. VII.)

Na prelome minulého a nášho storočia bolo ešte bežným zvykom nosenie vody v drevenom tzv. *boklachu* (Trebišov) alebo *bukolaku* (Sečovce). Boli to drevené nádoby, ktoré vyrábali v Zemplíne debnári. Mali tvar plochého súdka s dvomi otvormi na obvode. Jeden slúžil na naplnenie vodou, druhý na pitie. Na boku boli dve uchá, cez ne sa navliekala žinka, v ktorej sa bukolak niesol. Bukolaky kládli ženy aj do zajdy a takto na chrbte niesli do poľa. Furmani ich viazali aj na lievč (žrdku) voza. Používali sa pri kopaní repy, zemiakov, pri žatve, kosení, alebo pri pasení koní (Trebišov, Hriadky).¹³ Iným transportným prostriedkom bolo drevené *puto* (putňa), ktoré sa používalo na nosenie vody, ale aj pri oberaní hrozna. Malo oválny pôdorys a 4 karičky zo železa. Do nich sa navliekal motúz alebo remeň a takto ho brali na chrbát (Trebišov, Jastrabie). (Pozri príl. IV.) V Trebišove sa používali aj *nošace košare* z bieleho vareného prútia, s rovným dnom. Podobali sa veľkým pekárskym krošňam, nosila sa v nich zelenina.

5. Nosenie bremien v drieku (pod pazuchou)

Tento spôsob sa zväčša kombinuje s použitím iných pomocných prostriedkov a iných foriem transportu. Do tejto skupiny patrí napr. nosenie košíkov, opálok, slameníc, šaflikov v rukách a ich opretie o driek. Podobne napr. nosenie vriec (*mechov*) pod pazuchou. Všeobecne možno povedať, že ide o transport na kratšie vzdialenosti. Patrí sem aj nosenie dojčťa v *hajtke*. Hajtka je vlastne zmenšeným a predĺženým variantom plachty. Je to úzka plachietka, často aj ozdobená. Matka si založí (opáše) hajtku okolo drieku a preloží poza chrbát tak, že sa pod pravou pazuchou vráti. Perinka s dieťaťom sa vloží do hajtky, matka ľavou rukou pridržiava jej koniec. Váha dieťaťa spočíva pritom na drieku a na predlaktí. Hajtka zodpovedá v podstate pôlke alebo taške používanej v iných oblastiach. Takto sa nosí dieťa k lekárovi alebo do poľa.

¹³ Táto nádoba je ináč úplne totožná s drevenou *oboňou* (Orava).

Začiatkom nášho storočia si brávali ženy do poľa aj *ringovku* (poľnú kolísku). Pozostávala zo 4 palíc postavených ako nôžky. Cez ich očka sa prevliekla piata palica a na nej visela plátená kolíska. Plátno poľnej kolísky bolo napnuté na drevený rám obdĺžnikovitého tvaru (Novosad).

6. Nosenie bremien na hlave

Tento spôsob transportu je na východnom Slovensku v podstate neznámy. Najstarší obyvatelia Trebišova však spomínajú, že na začiatku nášho storočia sa týmto spôsobom nosila voda robotníkom na Andrassyovskom veľkostatku. Na hlavu sa položil plátený vankúšik a naň drevená nádoba *gargala*, ktorá sa udržiavala v rovnováhe pomocou dreva s háčikom ako páky. Vodu vraj takto nosili robotníci z Nitrianskej župy. Tento spôsob nosenia vody sa však v Zemplíne neujal, zachoval sa iba v spomienkach.

7. Nosenie drobných vecí rôznymi spôsobmi

Do tejto kapitoly sme sústredili tie formy transportu, ktoré nemožno zaradiť inde. Ide napr. nosenie v rukáve košeľe, pod košeľou (za košeľou), v zástere, vo vrecku (*kešeni*), v zaviazanom rukáve gubane, za klobúkom, v opasku, za sárou (v čižme) ap. — Vieme napr., že pri vyberaní vtáčích hniezd si chlapci ukladali vajíčka za košeľu. Podobne si za košeľu ukrývali aj kradnuté ovocie. Ženy rady používali na prenášanie zásteru — *šurec*. Do nej ukladali u susedov darované veci, zbierali poznášané vajíčka ap. Muži ukladali svoje drobnosti (vreckový nožík, zápalky, vrecúško s tabakom) najradšej do vrecka, *kešene*. Fajku, papier na cigarety, úradné písomnosti a listy dávali za stuhu klobúka. Kým sa nosili široké opasky, držali v ich vreckách (záhyboch) tabak, kremeň a ocieľku, fajku, aj malý nožík *penicír* alebo *končiar*. Na opasok sa zavesil aj oselník s osličkou. Kedysi boli tieto oselníky z rohoviny krásne zdobené.¹⁴ Pastieri si na opasok pripevňovali aj drevenú nádobku na pitie.

Trebišovské ženy si dávali šiť na spodku sukne zvláštnu *žebene*, v ktorých uschovávali svoje cennejšie veci (peniaze).

II. TRANSPORT RÓZNYMI DOPRAVNÝMI PROSTRIEDKAMI

V tejto časti chceme podrobnejšie oboznámiť s význačnejšími ľudovými dopravnými prostriedkami, používanými v strednom Zemplíne v prvých desaťročiach nášho storočia. Kvôli lepšej prehľadnosti sme materiál rozdelili do niekoľkých skupín:

1. Kľzavé (alebo plazivé, šmýkavé) prostriedky (napr. rôzne šmyky, konáre, *vlaký*, *sane*).
2. Kolesové prostriedky (*teliška*, *tragač*, fúrik, vozíky, vozy).
3. Vodné dopravné prostriedky (plň, čln, kompa ap.).

¹⁴ M. Markuš, *Ozdobné rohy na východnom Slovensku*, Slovenský národopis 2, 1954, 32.

1. Kĺzavé prostriedky

Najstarším variantom v tejto kategórii je ťahanie haluziny po zemi. Jednotlivé haluze sa zviazali reťazou a za jeden z nich, ktorý vyčnieval, sa ťahali až k vozu alebo saniam (Sečovce, Vranov, Novosad). Iným takýmto tradičným variantom bolo sťahovanie sena na drúčkoch na potrebné miesto, napr. k vozu, saniam alebo stohu (Drahov). K najšpecifickejším prostriedkom tejto kategórie patria *vlaky* (vlačuhy), známe v Zemplíne vo viacerých variantoch. *Vlak* pozostáva z dvoch drúčkov spojených do tvaru V. Rozmery mali rozmanité. Na ramenách mávali drevený kolík (klin), obyčajne rázsochatý (Kašov). Na ne sa položil hriadeľ pluhu. Pluh obyčajne zavesili na drevené vlaky aj tak, že sa nad klinmi krížom preložilo tretie drevo (Novosad). Pluh sa vliekol vo zvislej polohe za plužnými kolieskami. Vlaky sa bežne používali pri doprave pluhu na pole a z poľa. Možno ich považovať za predchodcov saní. Sú to vlastne nosidlá plaziace sa po zemi. Svoj pôvod majú v šmykoch. (Zvláštny variant sme zistili v Zamutove — vlak tu bol spojený so saňami.)

Dva pozoruhodné varianty vlačúh sme zistili v Štefanovciach. Prvý variant má ramená dlhé až 160 cm. Na konci vlačúh *na pistoch* je násada asi 1 m široká. Pluh leží na rázsoške hriadeľom a druhým koncom zas na násade vlačúh. Vlačuhy sa ťahajú za železnú húžvu (reťaz) plužových *kolčiat* za drevený kolík na vlačuhách. Vidlica vlačúh sa plazí po zemi (pozri príl. IX.) Druhý variant je už oveľa dokonalejší — tu sa už vidlica vlačúh neplazí po zemi. Vlačuhy sú zapravené do násady nad menšími kolesami a spredu majú vysokú drevenú rázsošku. Pluh leží na násade a hriadeľ spočíva na rázsoške. Na vidlici vlačúh sú pribité dve dosky, takže gazda si môže aj sadnúť vedľa pluhu a môže ísť s vlačuhami aj po hradskej. Po pripnutí na plužné *kolčatá* máme tu už 4-kolesový dopravný prostriedok.¹⁵ (Pozri príl. IX, 4.) Princíp kĺzania, na ktorom sa zakladajú vlačuhy, viedol postupne k vytvoreniu novšieho dopravného prostriedku — saní. Už *Niederle* tvrdí, že najstarší typ saní mohol byť totožný s vlačuhami.¹⁶ Sane charakteristické pre oblasť stredného Zemplína možno rozdeliť do troch skupín:

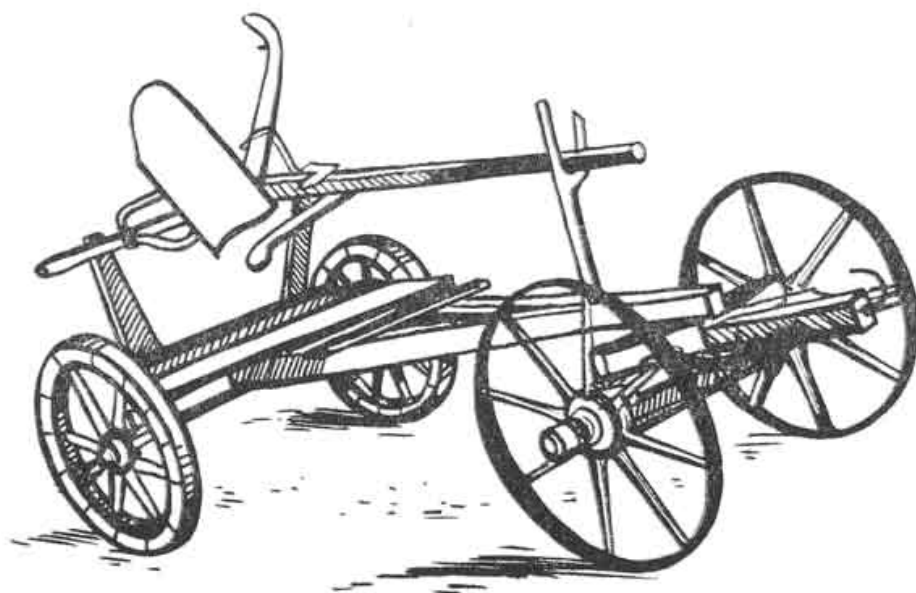
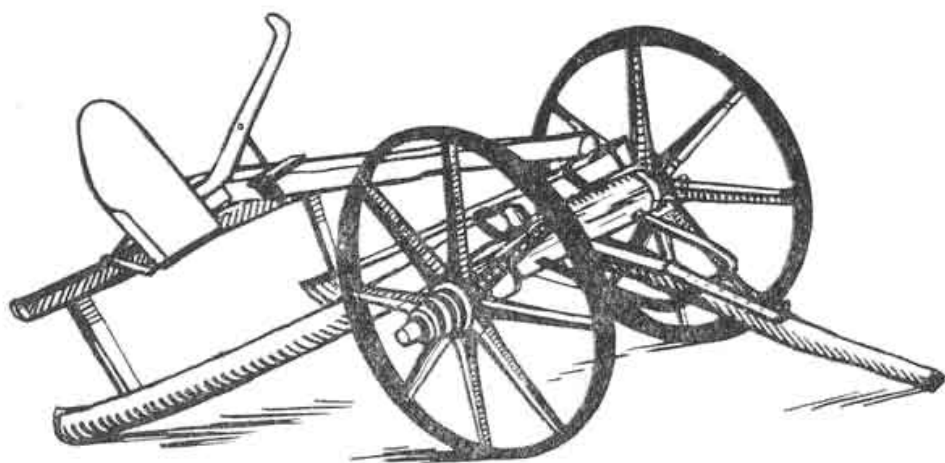
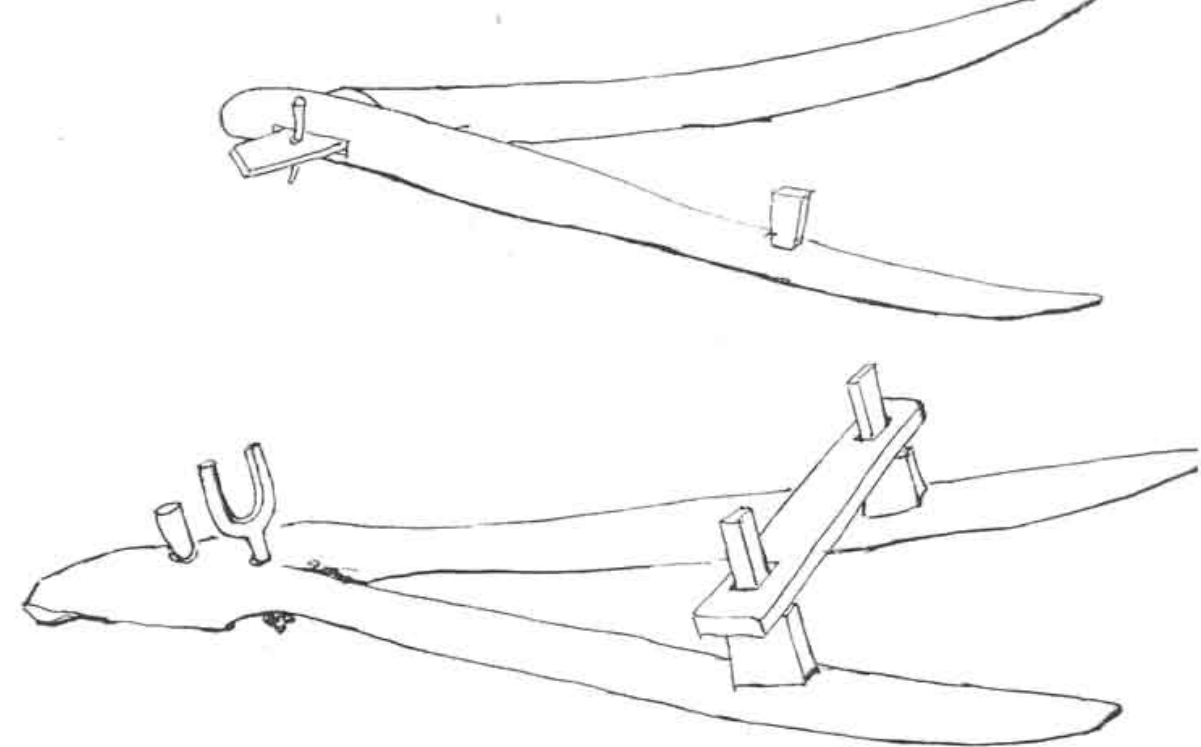
- a) malé ručné sánky (ťahané len ľudskou silou),
- b) pracovné sane (jednodielne a dvojdielne),
- c) sane na dopravu osôb.

a) Do kategórie malých ručných saní patria tzv. *kopanice* (tento názov je bežný v Trebišovskom a Vranovskom okrese).¹⁷ Majú jeden *dyšeľ*, pevne pripnutý na prednú násadu. Spodné *krivule* majú zaostrené ako rohy. Vpredu sú široké 50 cm, vzadu 60 cm. *Kopanice* zhotovujú z agátového dreva. V Zamutove ich používajú aj na sťahovanie siahoviny z lesa. V tomto prípade majú

¹⁵ Tieto novšie konštrukcie vlačúh v Štefanovciach si vynútilo to, že cez dedinu viedla hradská, po ktorej sa nesmel pluh vláčiť na obyčajných vlačuhách. Na takýchto dopravných prostriedkoch vynášali donedávna aj osivo na pole.

¹⁶ *L. Niederle, Slovanské starožitnosti*, Praha 1901, I — 1, 282.

¹⁷ Tento názov je pozoruhodný aj preto, že je odlišný od názvu saní záprahového typu.



násady širšie a bez klaníc. Sú zhotovené zo samostatných konárov a ťahajú sa za vetvy tých dvoch stĺpikov, ktoré sa plazia po zemi. Niekde sa takéto kopanice používajú aj na dovážanie slamy v zime (Jastrabie, Novosad).¹⁸ Prednú zahnutú časť saní nazývajú *nosmi*, ktoré sú obyčajne spojené krížnym driebkom, aby boli pevnejšie. Ťahajú sa za žinku — *porvaz*, uviazaný za nosy a krížne driebko. Namiesto klaníc majú len malé klíny. V Skrabskom sú všetky časti kopaníc vypílené z dosák. Dvoje doštených bočníc sa spája *laktami*. V prednej časti nosa sú dierky, do nich sa navlieka povraz na ťahanie. Kopanice sa tu používajú na rôzne účely, časte na nich vozia drobné veci, napr. konope a pradená na potok na vypranie.¹⁹ (Pozri príl. X.)

b) Pracovné sane sú v podstate dvojaké: 1. sane rovinatých krajov (jednodielne, ktoré však vytláča druhý typ), 2. horské (dvojdielne) sane s tzv. *vlakmi*.

Sane prvého typu sa v súčasnosti zachovali už iba ako sane na hnoj. V nížinných oblastiach sa používajú podnes (okres Trebišov). Majú *ručki* (drevené mriežky), ktoré nahradzajú rebriny, aby sa hnoj nerozsypal. Najľahšie a najkratšie sane sa používajú v Kašove a Úpore. Vraj preto, aby neprimrzli v zime pri odvážaní hnoja na pole. Tieto sane majú násady z osiky, ostatné časti z buka. Aj v Novosade sa predtým používali iba jednodielne sane. Ak vozili gazdovia z lesa dlhšiu guľatinu, požičali si dlhšie *napki* (vlačuchy). Nový spôsob transportu na dvojdielnych saniach sa tunajší gazdovia naučili okolo r. 1916 od ľudí, ktorí sem prišli ako evakuanti z oblasti od Laborca.

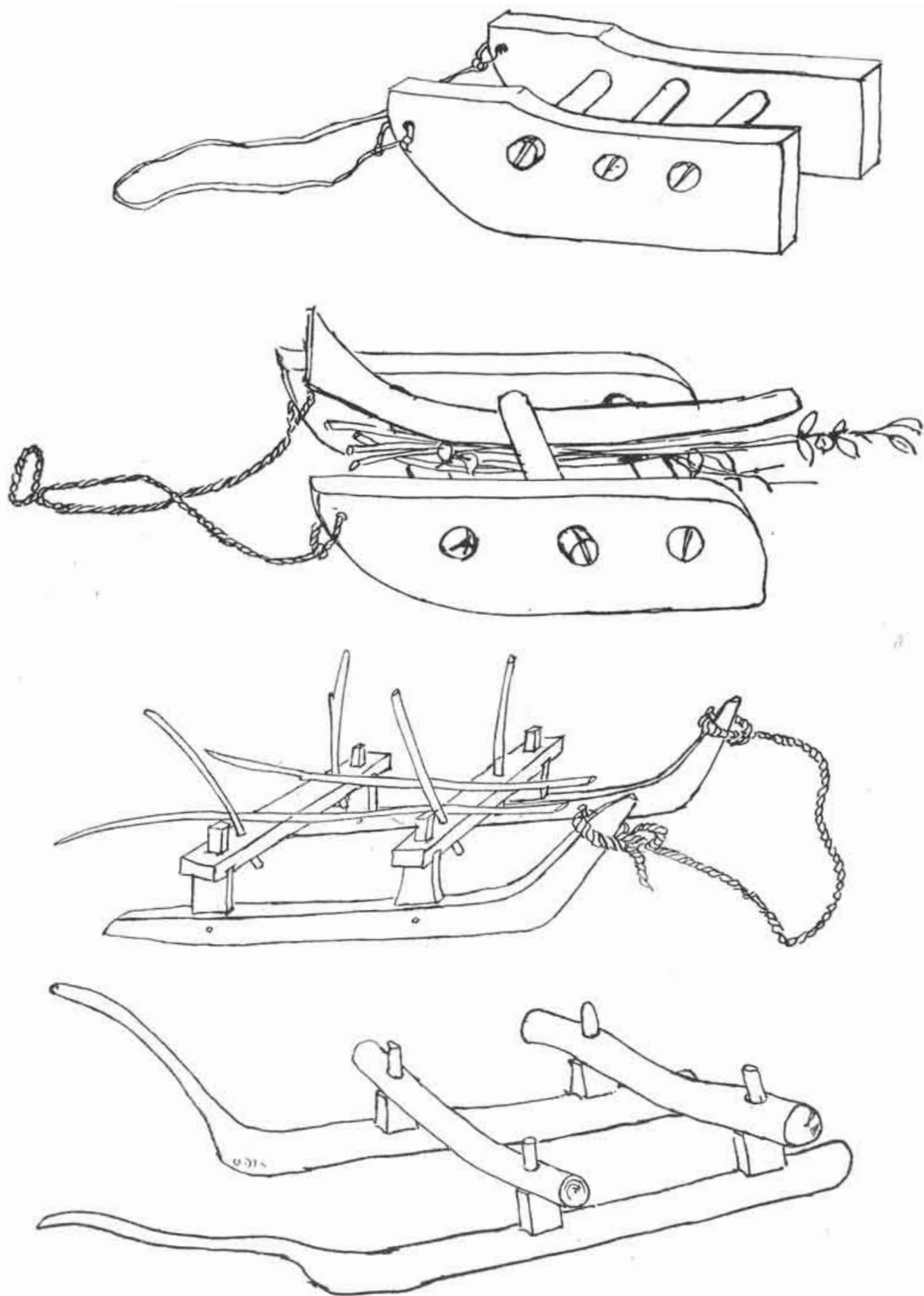
V horských oblastiach Zemplína, najmä v blízkosti lesov sa používali dvojdielne horské sane (samozrejme s vlačuhami). Predná časť saní sa nazýva *nosi*, medzi nimi bol pripevnený drevený *šprajc* s dvomi skrutkami, aby sa sánky nerozfahovali. Časť ťahaná po zemi bola dlhá aj 240 cm a bola z hrabu. Keď sa na nich vozila guľatina z lesa, silne ju stiahli reťazou. Tieto horské sane sa teda skladajú z dvoch častí: predná časť sa volá *korčaki*, zadná *napki* alebo *kurtaki* s vlačuhami (okres Vranov). Korčaky majú nosy, na nich krížne drevo, jednu násadu, na nej (na praníkoch) je tzv. *fergetu*. Napky majú tiež násadu. Na fergetuve sú 2 železné krúžky, do nich sa navlečie *druk*, ktorý má na konci *čeperuhu*. Do čeperuhu sa vložia *lancki* (reťazky). Váhy sú pri korčakoch pod spodkom drúka. V celých saniach nebýval drúk, ale len *jazyk*, aby sa sane ľahšie pohýňali (*rušali*) z miesta. Takto zostavené sane sa tiež ľahšie obracali, a preto boli obľúbené. (Pozri príl. XII.)

c) Sane na dopravu osôb sú spredu celé obité doskami, aby sa sneh nesyval (alebo ho nenafúkalo) do plošiny určenej na sedenie. Čelná strana sa nazýva *nosy*, krivule zasa *sanky*. Dno, nazývané *spodnice*, bolo z dvoch dosák. Sane mali *drabinki* (rebriny) a mali dve násady umiestené na *pistoch*. Na oboch

¹⁸ Slama sa na týchto saniach dopravuje preto, lebo plevince stoja ďaleko za dedinou.

¹⁹ V Merníku sa tieto sane nazývajú *kurtane*. Známe sú aj v južnom Zemplíne.

Príloha IX. Kľzavé dopravné prostriedky. 1. Jednoduché vlačuchy (*vľak*) na pluh, Zamutov. 2. Samorastlé vlačuchy s násadou, Štefanovec. 3. Vlačuchy s násadou, pripojené na kolieska pluhu, Štefanovec. 4. S kolesami kombinované vlačuchy na transport pluhu, Štefanovec.

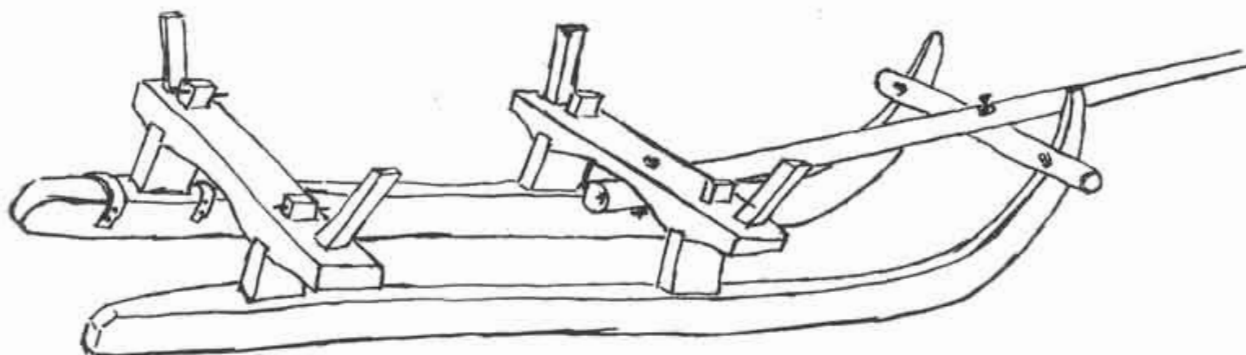
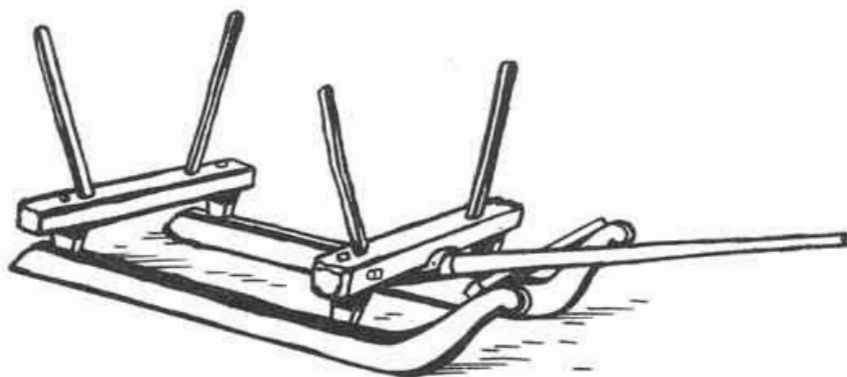
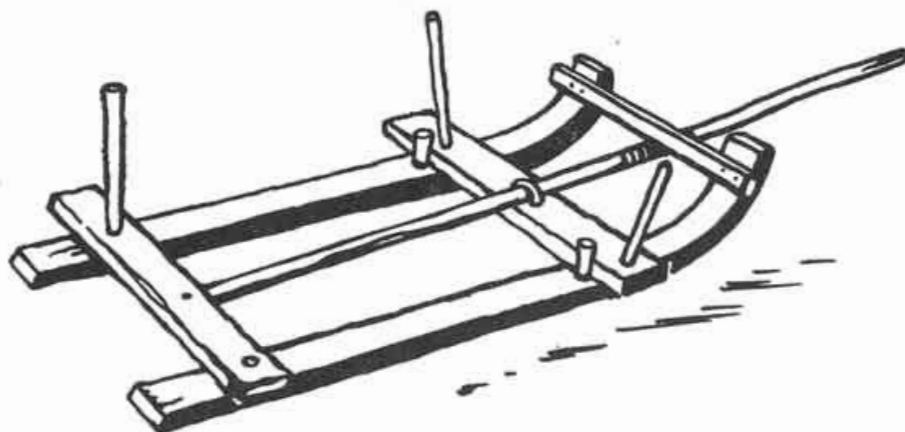


Priloha X. Malé, ručné sánky. 1.—2. Ručné sánky pre deti. Žalobín a Hlinné. 3. Povrazom ťahané sánky na transport sena a slamy, Sačurov. 4. Ručné sánky na vyvážanie dreva z lesa, Zamutov.

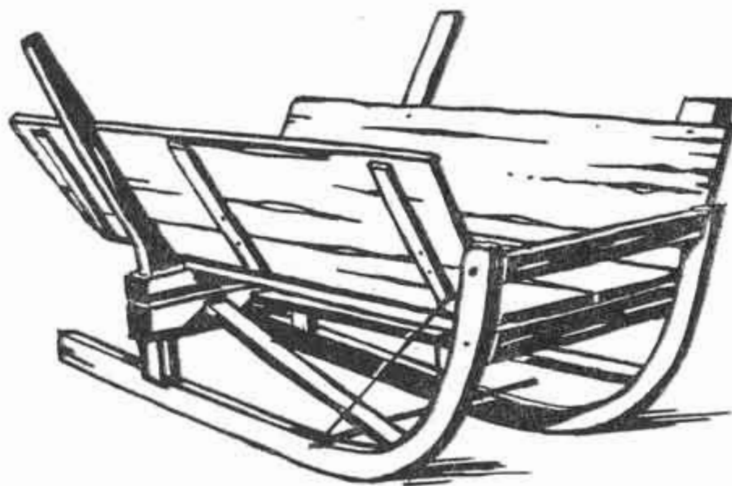
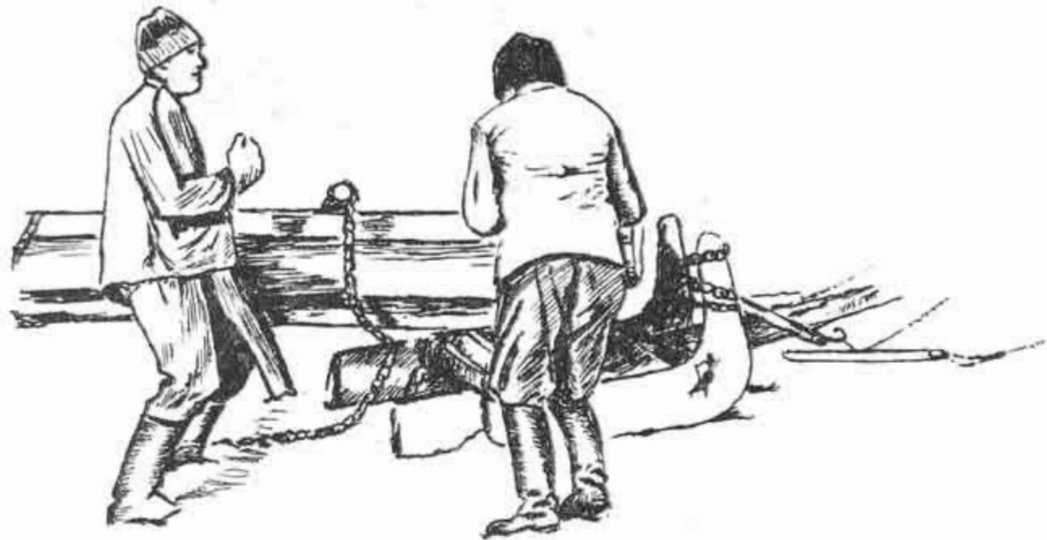
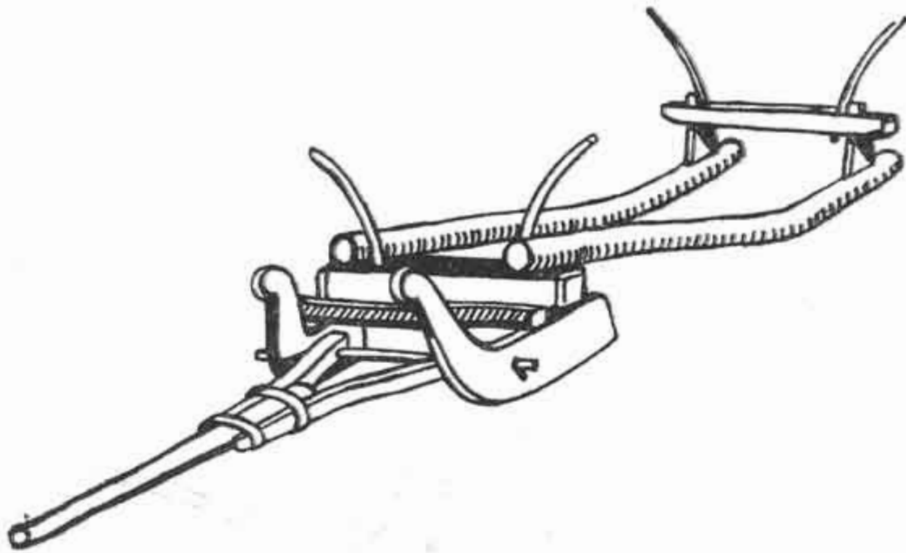
stranách boli okrem debnenia na násadách pribité drúčky na sedenie (Zamutov). Typ zo Soli je trochu odlišný, lebo *pisty* mal iba vzadu, na nich má násadu s klanicami. (Pozri príl. XII, 3.)

2. Kolesové dopravné prostriedky

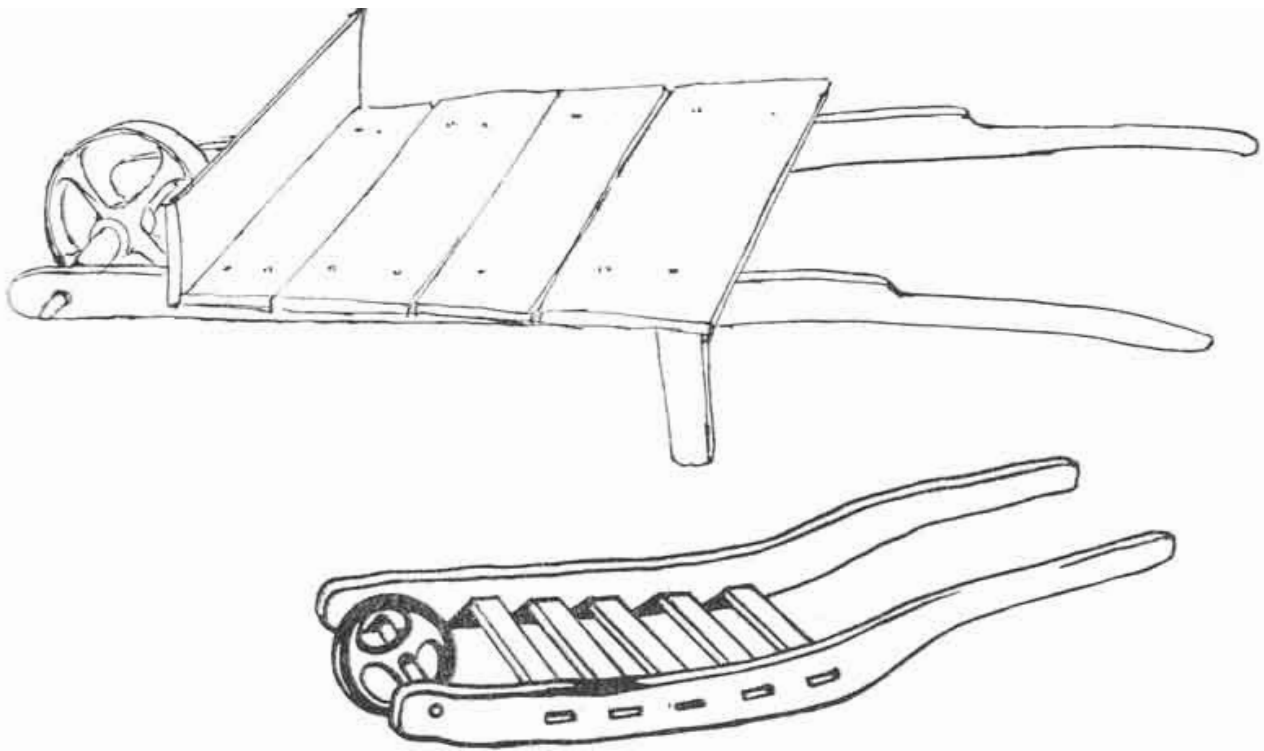
Predstavujú druhú významnú skupinu dopravných prostriedkov určených na dopravu nákladov i ľudí. Z tejto kategórie predstavíme z variantov stredného Zemplína fúrik, *telišku* a vozy.



Príloha XI. Väčšie, pracovné sane, 1. Sane na dopravu hnoja, Kašov. 2. Sane na dopravu hnoja a menších vecí, Žalobín. 3. Sane na vozenie siahoviny z lesa, Žipov.



Priloha XII. Dvojdielne horské alebo pracovné sane. 1. Typické dvojdielne pracovné sane s vlačuhami (*kurtaky s vlačuhami*), Zamutov. 2. Nakladanie guľatiny na *korčaky* (alebo *nosy*) v lese, Zamutov. 3. Sane na dopravu osôb na rovine, Soľ.



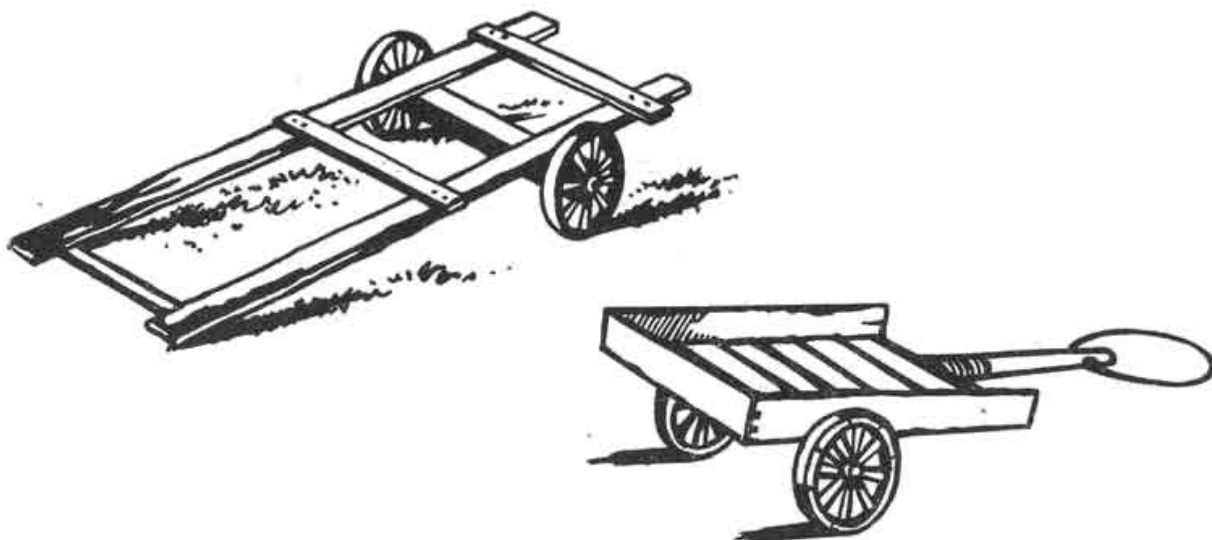
Príloha XIII. Kolesové dopravné prostriedky. 1.–2. Jednokolesový obyčajný fúrik na vozenie hnoja, Hlinné, Merník.

Fúrik je malý jednokolesový dopravný prostriedok, obvykle s dvomi rúčkami. S kolesom sa krúti aj os fúrika. Je to v podstate obyčajné nosidlo s primontovaným kolieskom s osou. Pri transporte tlačí človek fúrik pred sebou za konce drúčikov. Drúčiky sú spojené zadlabanými (alebo len pribitými) priečnymi latkami, ktoré takto vytvárajú základnú plochu. Nie vždy majú fúriky podperu (tá má zabrániť, aby rúčky neležali na zemi, v blate). Niekedy majú fúriky aj plužné koliesko, ba aj truhličku. Takto upravené sa používajú na vozenie hnoja (Žalobín). Fúrik mal na gazdovskom dvore veľký význam: prispel vlastne k ozdraveniu a očisteniu obytného dvora, keďže umožnil vyvážanie hnoja spred maštalných dverí dozadu na hnojisko. Vozila sa na ňom slama, krmivo (zo stodoly). Chudobnejší roľníci na ňom vozili obilie do mlyna (ak bol mlyn v dedine). Na fúriku sa prevážal aj rôzny materiál potrebný pri stavbách (cement, kameň, tehly). (Pozri príl. XIII, 1–2.)

Teliška — vyvinutejší variant fúrika — je už dvojkolesový dopravný prostriedok (ručná kára). Ako dvojkolesový vozík má svoj domov predovšetkým v horských krajinách, keďže dlhšie dopravné prostriedky — vozy — sa podnes lepšie uplatňujú na rovinách. Zaujímavé je, že teliška (v Šariši *teliga*) sa volá aj predná časť voza. Pri zväžení dreva z lesa sa často používa táto časť voza aj samostatne.

Teliška je zostrojená vždy podľa účelu, na ktorý sa používa. V Kašove vozia na *telihе* šaty a bielizeň na potok. Má štyri klanice a železné uchá. Muž

ju ťahá za železo na konci drúčka, žena tlačí. Nakladajú sa na ňu *šmaty*, koryto, šafel, *pranik* a *stolica* na pranie. V Novosade vozia na dvojkoľsovej teliške do mlyna aj 2—3 metráky obilia. Ináč vyzerá kováčska teliška. Tá má *kasničku* priskrutkovanú na os, má drúčik-oje a ťahá sa za *lapadlo* vsadené do drúčika-oja. Je pripevnené na kočiarových kolieskach (Hraň). Inú telišku mávali kedysi kolári, inú zas bačovia. Avšak tieto formy sa dnes už nepoužívajú. Pre nedostatok porovnávacieho materiálu sa nedá dosť dobre zistiť pôvod telihy a telišky. Je však nesporné, že vlastný názov pochádza z Východu. (V ruštine



Príloha XIIIa. 3. Dvojkoľsová *teliška*, Kalša. 4. Dvojkoľsová kára *teliška* s truhličkou, Merník. (Obrázkové prílohy od č. XIII nie sú zalomené podľa odvolávok v texte. Prosíme čitateľov o prepáčenie. Redakcia)

sa objavuje už od 11. storočia, v písomnostiach je doložený už od 14. storočia. Slovo *taliga* sa vyskytuje aj v maďarčine. Podľa I. Kniezsa sa do maďarčiny mohlo dostať z ruštiny.)²⁰

O dvojkoľsových dopravných prostriedkoch treba ešte dodať, že boli predchodcami štvorkolesových vozov. Tieto vozy vznikli tak, že k osi prednej *telihy* sa pripojilo oje ďalšej *telihy*. (Pozri príl. XIIIa, 3—4.)

Najvýznamnejším dopravným prostriedkom je štvorkolesový voz. V prvej polovici 20. storočia sa v strednom Zemplíne používalo asi 6 typov štvorkolesových vozov.

Najpoužívanejším typom bol tzv. *p r a c o v n ý v o z*, používaný vo dvoch variantoch. Prvý, nazývaný *hnojnica*, sa používal na vyvážanie hnoja na pole. Hnojnica mala doštený vrch, spodnice a bočnice. Druhý variant bol podstatne upravený a takto sa používal na zväžanie krmovín (sena) a obilia. Hnojnica sa v tomto prípade pretvorila na tzv. *drabiňak* (rebrinák). V Novosade zväžali kedysi hnoj aj v drabiňaku. Rebriny boli vypletené vrbinou. Hnoj nakladali trojzubými vidlami a ubíjali lopatou, aby sa cestou nerozsypal. Dnes sa hnoj ubíja doskou, ktorá má len obrysy lopaty. (Pozri príl. XIV.)

²⁰ I. Kniezsa, *A magyar nyelv szláv jövevény szavai*, Budapest 1953, I/2, 761.

V drabiňaku sa teda zväžalo seno, ďatelina, obilie a kukuričie. Spôsoby zväžania neboli všade rovnaké. Niekde radi používali dlhé rebriny a tvrdili, že voz s dlhými rebrinami ide ľahšie a v lese sa tak ľahko nevyvráti (Úpor). Dlhé rebrináky sa všeobecne nazývajú *sennimi drabinami* alebo jednoducho senným vozom. Sú obvykle 4,20 m dlhé (Hlinné, Úpor). V strede rebrín je väčší otvor. Tu visí na retiazkach rozšírená časť voza, nazvaná *buchi* alebo *hombački*. Naplna sa senom alebo snopmi. Zväžaný náklad zabezpečili tak, že ho pritlačili dlhým drúkom zvaným *pauz* alebo *pavuz*. Vpredu má *pauz* zárez na pritiahnutie reťazou. Vzadu sa priťahuje povrazom alebo čigou (kladkostrojom, Sirník). Táto čiga má pohyblivý kotúč a okrem toho očko na zachytenie pevného konca povrazu s uzlom. Rebrinami sa predlžovali nielen pracovné vozy, ale aj tzv. maďarské vozy (menšie). Pracovný voz sa rozširoval ešte aj dvomi drúčikami zavesenými na rebriny pomocou retiazky. Spomenuté drúčiky ležali na iných dvoch drúčikoch nazvaných *rozvalki*. Boli preložené krížom ponad rebriny. Na zväžanie repy sa používal rebrinový voz s hustejším latovaním.

Známy bol aj tzv. *h o l ý v o z* bez rebrín a dosák. Pozostával iba z prednej a zadnej telihy a chodievali s ním do lesa na guľatinu. (Pozri príl. XV.)

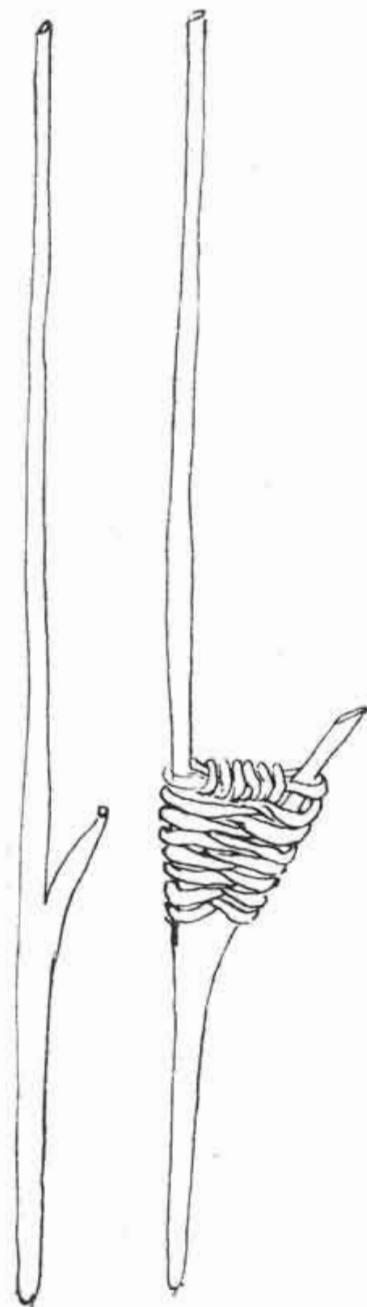
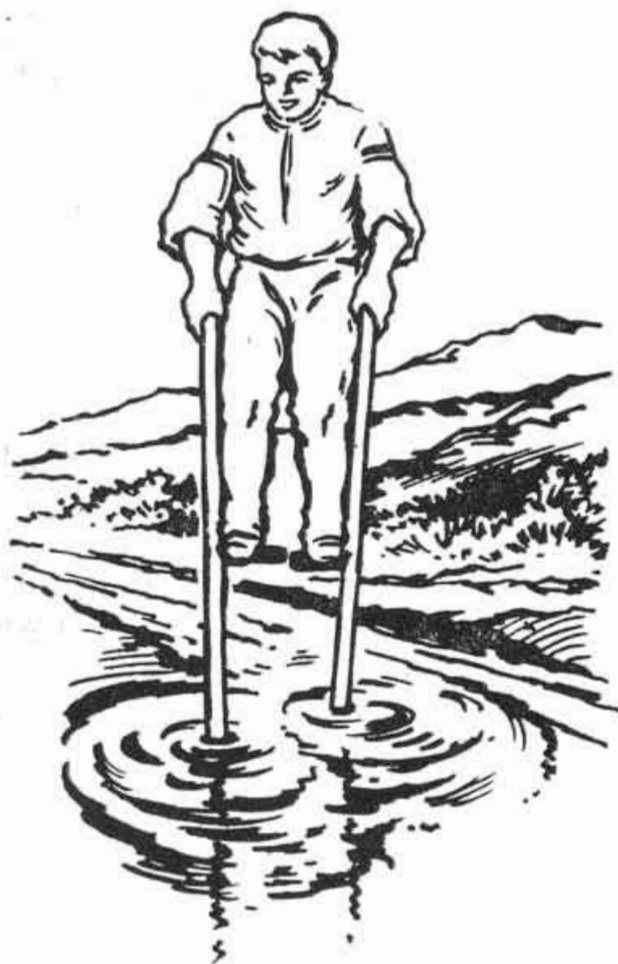
Okrem vozov normálnych (bežných) rozmerov sa vyskytovali aj špeciálne vozy s inými rozmermi. V Žalobíne sa napr. používal voz menších rozmerov na vyvážanie brán a pluhu do hornatej časti chotára. V Kvakovciach mávali zasa celkom malé vozíky na odvážanie zrna-obilia od mláťačky. Mali rovný vrch, aby sa na ne ľahšie nakladalo, ťahali sa ľudskou silou. Do tejto kategórie patria aj malé štvorkolesové vozíky používané na vyvážanie pluhu, brán a vriec do poľa. (Spomínali sme ich v súvislosti s vlačuhami.)

Novším, v Zemplíne udomácneným typom bol tzv. *m a ď a r s k ý v o z í k*. Slúžil predovšetkým na prepravu osôb. Bol to ľahký voz, asi 250 cm dlhý. Rebrinky mal z dosák, každá rebrinka mala 3 drúčiky, na drúku smerom nahor bol železný čapík. Zospodku bol zakrútený hák. Vozík mal aj *lavče*, vpredu a vzadu *šeregle*. (Dozadu sa dávalo seno pre kone.) Do týchto vozíkov sa kladli *koše* alebo *košini* zvlášť upletené z vrbiny.²¹ Pozoruhodné je, že do maďarského vozíka sa nenastupovalo spredu, ale zozadu. Podľa starších informátorov sa tento vozík v strednom Zemplíne začal používať asi okolo r. 1890.

Iným typom voza na osobnú prepravu bol tzv. *p o ľ s k ý v o z í k*. Nemal *lavče*, len *blatniki*. Mal *druk* — oje zapojené do predných *šnic* nie svo-reňom, ale skrutkou. Vpredu mal namiesto štítov *šporhelce*. *Ferhec* bol zapojený na os *šticňami* Drabinky mali drúčiky, strednú *lajsňu* a *mečiki* (*švingne*). Stupadlo bolo v strede voza. Poľský voz sa obvyčajne vyrábal z jaseňa. Je to typ dosť starý, uhorské listiny ho spomínajú už v 15. storočí (*carrus polonicus*). Takéto vozíky mávali kedysi kolomažníci, ktorí prichádzali do stredného Zemplína zo severu od Karpát. Okrem posledných dvoch typov vozíkov slúžili na dopravu osôb aj tzv. *o b y č a j n é v o z y*, rôzne upravené podľa potreby.

²¹ Niektoré košiny boli upletené spolu aj s dnom, iné mali upletené iba boky. Mali obvykle štítové ukončenie. Niektoré mali štítovú časť vpredu, iné vzadu.

Vpredu bolo *sedzisko* z dreva, založené na drúčky drabín pomocou oblúkovitého železa. Pre väčšie pohodlie cestovania sa na drevo kládla aj slama. (*Sedziská* sa pôvodne aj pletli zo slamy.) Na zatvorenie voza (aby nevypadli naložené veci) slúžil štít. Často sa do voza dával aj *valov* — obvykle z jedľovej dosky — na kŕmenie koní. Voz bol vystlatý košinou (*kuš, koš*) s dnom alebo bez dna.

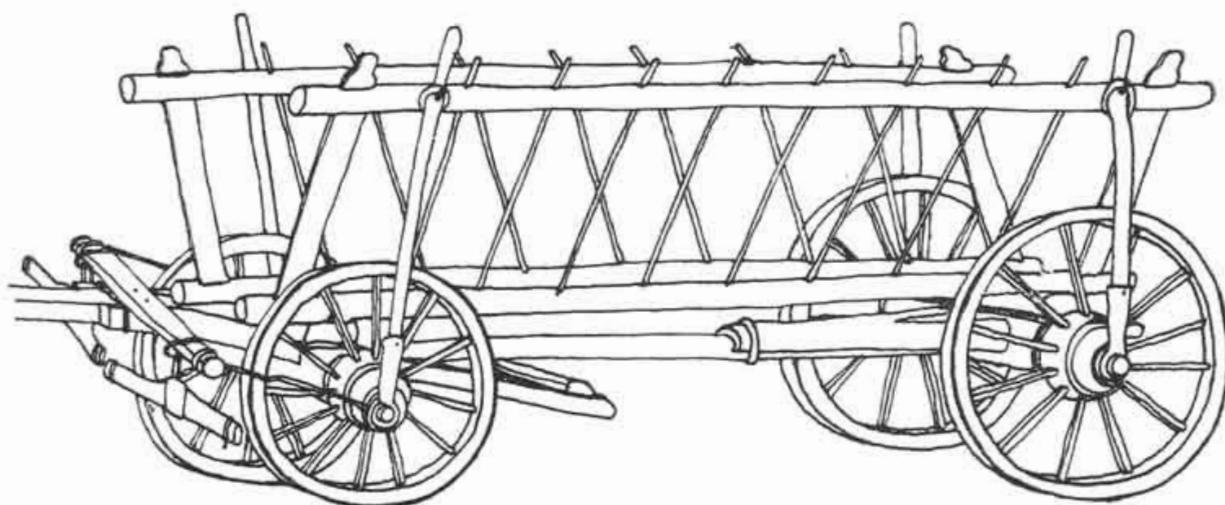


Príloha XVI. Iné transportné prostriedky. 1. Chodenie na *chodúľach* cez vođu, Hlinné. 2. *Chodúľe (karaguľe)*, Hlinné.

Košiny si vyrábali buď gazdovia sami, buď ich pletli Cigáni (Novosad). Voz hamovali *klubakom* tak, že do kolesa zapojili retiazku. Ak sa hamovalo na ostro, obkrútili reťaz dva razy okolo kolesa, aby to išlo na reťazi.

Známym typom voza bola aj *brička*, ktorú však používali skôr iba

veľkostatkári a ich úradníci alebo zámožnejší gazdovia. Pred zavedením železnice boli všeobecne rozšíreným dopravným prostriedkom furmanské vozy. V súčasnosti sa už nepoužívajú. V posledných desaťročiach sa aj v strednom Zemplíne všeobecne rozšíril tzv. plošinový voz, známy niekde aj ako *randak*, *karion* (*kariol*) alebo *kanaďský voz* (Hradište, Hraň.) Dnes je tento voz už dobre známy (hlavne v Trebišovskom okrese). Používa sa na zväžanie obilia z poľa (Hradište, Hraň). Má veľkú, rovnú plochu, čo umožňuje ľahké



Pril. XIV. Zemplínsky *drabiňak* na vozenie sena, Michalovce.

nakladanie a skladanie. Vpredu a vzadu má tzv. *ščamble* (v Hrani nazývané *rački*), ktoré sú ľahko snímateľné. Zapriahajú doň kone i voľy. Vozík určený na zapriahnutie iba jedného koňa bol v strednom Zemplíne zriedkavosťou.

Terminológia a opis obyčajného pracovného voza

Obyčajný pracovný voz pozostáva z prednej a zadnej *telihy*. Menšie predné kolesá (90 cm) i väčšie zadné (105 cm) sú zhotovené z orecha alebo brestu (Úpor, Novosad). Kolesá sú kované *ráfom* nasadeným na *bahrá* z brestu alebo buku. *Špice* boli hrubším koncom nasadené do hlavy kolesa, obtiahnutej železnými obručami. Do hlavy bol pozdĺžne vsunutý železný *platník*, cez ktorý bolo koleso na osi nasadené. Na konci osi bola nastoknutá železná *biksa* (Úpor), držala koleso, aby nespadlo. Nad *biksou* bola *tulejka*, nad *tulejkou* *platník*. Cez *tulejku* a *platník* prechádzal *lounik*, jednoduchý alebo so skrútkou. Na prednej osi leží *abštok*, *šnica*, *polička*, a až potom *fergetu* (oplen, Novosad). *Abštok*, *šnica* a *polička* sú stiahnuté 6 železnými *cugmi*. Na *fergetuve* sú pre dosky voza veľké klanice, na *drabini* (rebriny) sú malé klanice, nazývané v Novosade *kački*. Na zadnej osi je *abštok*, *šnica*, *polička*, v nich klanice s *podporkou*. (V Úpore je to spodná *polička*, *snica* a vrchná *polička*.) Na holom voze je

klanica do zadnej násady zachytená dreveným kolíkom a pripojená *postavkom* na os (Hlinné).

Louča slúži len na podopieranie rebrín (*drabín*). Na maďarských vozoch sú 4 *louče*. Na dlhom, pracovnom voze sú vpredu *louče* a vzadu len klanice (Novosad). Na podpierke je tulejka pre nasadenie na os. Na prednej a zadnej časti voza sú nosnice, zvané *šnice*. Kedysi ich vyberali zo samorastov. Na prednej šnici je 90 cm dlhá *podejma*, aby sa šnice neprevažovali dopredu a nerozťahovali. *Rozvora* je okrúhly drúk spájajúci prednú časť voza so zadnou, a to vpredu *cvoreňom* do vrchnej a spodnej poličky, železným klinom za poličkami do zadnej telihy (Úpor). Pri doprave ťažších nákladov bol potrebný nielen silnejší voz, s ťažšími osami, ale naložený voz bolo treba aj zabezpečiť, a to stiahnutím brezovou *skrutou*, aby bočnice nepovolili. *Zakruta* (drevený drúčik) sa zakladá do retiazky a tak sa sťahujú bočnice. V Malej Domaši používali na zapasenie voza 110 cm dlhý drúčik *bortaš*, obyčajne z hrabu. Drabiny-rebriny sa *zacaklovali* na zadné snice reťazou popod rozvoru a popod os a *čaklova* priviazali k drúku rebriny (Novosad).²² Do voza sa dával *dyšeľ* (drúk, okres Vranov), zapravený do prednej snice. Na jeho konci je *hučok*. Pohyblivé drúky boli iba pri saniach a pri volských záprahoch. Na konci drúka je kovanie (v jednom kuse), ktoré kryje koniec drúka. Má dve železné očká na zavesenie retiazky do chomútov. Vybavenie vozov určených na dopravu nákladov záviselo od sociálneho postavenia vlastníka. Kým napr. osi vozov na veľkostatkoch vážili 60 kg, u gazdov iba 40–45 kg. Podobne bolo aj s ostatnými časťami voza.

Pri zväžaní dreva z lesa sa drabiny-rebriny sťahovali *lancom* (reťazou). V Hlinnom sa náklad guľatiny pripáša k telihe s reťazou pomocou dreveného drúčika. Doprava dreva bola rozmanitá, závisela od toho, o aký druh dreva išlo. Guľatina sa vozila na *h o l o m v o z e* (bez drabín alebo doskovej hnojnice). Dlhé kusy guľatiny sa k prednej telihe priviazali reťazou a k zadnej časti (k zadnej telihe, bola osve) povrazom. Dĺžka voza (odstup medzi prednými a zadnými kolesami) sa tak upravila podľa dĺžky guľatiny. Bolo to nutné kvôli bezpečnosti transportu. Haluzina sa vozila na obyčajnom pracovnom voze. Siahovina sa z lesa vozila na drabinách (Kašov). V Kašove pri nakladaní ťažkých drier napred naložia hrubší koniec na *prednú telihu* a drevo priviažu reťazou. Pri naložení sa koleso dáva dole a drevo sa navalí na voz postavený v svahu. Podobne sa dvíha kolíkom a navaluje aj na *zadnú telihu* a priviaže sa jeho druhý koniec. Niekde treba drevo najprv dopraviť k vozu, alebo vôbec zväžať na miesto, odkiaľ sa potom nakladá. Robí sa to pomocou prednej telihy. Kde nemajú kone prístup, použijú sa dlhé reťaze. Pomocou nich sa potom drevo vyťahuje z doliny na kopec. Ťažké duby sa približujú k miestu odvozu tak, že pod ne podložia nejaké okrúhle drevo. Po ňom sa dub „zvezie“ na miesto, odkiaľ ho potom možno odtiahnuť koňmi alebo volmi (Kašov). V Soli približujú drevo k miestu odvozu tak, že vbijú do pňa železný klin visiaci na reťazi, a na reťaz zavesia váhy, aby kone mohli odtiahnuť peň z miesta.

²² *Čaklov* je drevená palica, ktorá má zabrániť, aby sa drabiny pohybovali.

Z uvedeného azda dostatočne jasne vyplýva význam voza pre život a prácu zemplínskych roľníkov a furmanov. Voz nebol iba dopravným prostriedkom, ale plnil funkciu každodenného pracovného nástroja. Považujeme preto za potrebné zmieniť sa stručne o údržbe vozov, o výstroji koní zapriahnutých do voza, a poukázať na niektoré furmanské tradície a obyčaje, teda na *s p ô s o b ž i v o t a*, ktorý s touto formou transportu úzko súvisel.

Aby sa voz mohol dobre a ľahko pohybovať, bolo ho treba často „ošetriť“ kolomažou. Kým sa vozilo na drevených osách, bola na hamovníku pripevnená kolomažnica, drevená nádoba s kolomažou. Pri otvore (ústí) mala kolmo prevrútané šnúrové ušká na navlečenie žinky. Pri mastení sa koleso sňalo. Kým sa mastilo, pod os sa podložilo nejaké drevo. Obvykle sa voz opieral o klátik (*pliecko*) z brezového dreva. Ak sa gazda vybral s vozom na dlhšiu cestu, brával so sebou a uložil v zadnej časti voza seno pre kone. Kočič sedel v minulosti na sedlovom koni a tak poháňal (Novosad). Tento spôsob poháňania je zachytený aj na obecnej pečati Hankoviec (okres Humenné). Z poznatkov porovnávacieho národopisu vieme, že takýto spôsob poháňania je starým východným zvykom, i keď nebol neznámy ani na západe. Tieto na prvý pohľad bezvýznamné prvky nám prezrádzajú, že v tradíciách transportu na východnom Slovensku sa objavuje viacero javov východoeurópskeho pôvodu.

Keď koňom sňali uzdu — ohlávku, dali im obyčajný postroj: *štverce* a *gantar* (alebo chomút s *gantarom*). Po zložení postroja boli kone retiazkou priviazané k *hučku* na oji (*dyšli*). Štverce boli v minulosti jednoduché, nie duplované. Vpredu mali na prsiach tzv. *peršnik* (*peršak*) z kožucha, ovčej kože alebo handier, a okrem toho *dričok* a *križov* (Novosad). Na peršniku bolo železo, k nemu sa pripájali *sahari* (reťaze), ktoré držali oje. Kone mávali v minulosti aj *našijniki* alebo *ňaklovi*. Ňaklovom držal kôň celý voz, keď išiel dolu kopcom. Na držanie mali kone aj *šijak* (Úpor), nazývaný tiež *našijki*. V súčasnosti majú kone *podchovstini* a voz, idúci dole kopcom, držia iba na peršaku. *Strangy* na ťahanie voza sa zapínali na *ferhec*.

Na hlave má kôň *gantar* a na ňom sú pripevnené zubadlá. V minulosti sa používali nemecké zubadlá, dnes sa používajú tzv. *kapčace* (Novosad). Kone sa vodia liacami. Kedysi mali len jednu *vodzku*, aj keď boli do voza zapriahnuté napr. aj 4 kone. Staré vodzky neboli z remeňa, ale iba z povrazov. Zo starších záznamov sa dozvedáme, že vôbec všetky časti postroja boli v minulosti z povrazu (aj našijnik, liaca a štverce). Chomút nebol v strednom Zemplíne obľúbený ani zavedený. Používal sa iba v mestách, vo väčších mlynoch a pivovaroch.

Voly sa zapriahali do jarma na *naščeku* (na konci *dyšľa*). Vcelku možno povedať, že sa zapriahli iba do tradičného jarma, tzv. *chomonti* neboli všade rozšírené. Jarmom sa označovala vlastne iba horná dostička jarma, spodná súbežná sa volala *polička* a dve kolmé zasa *deštičky*. Jarmo sa upevnilo *dzadkom*. V strede bol *cvoreň*. Samo jarmo bolo z javora, kým ostatné časti boli z buka. V Trebišovskom okrese boli bežné *bardiovské jarmá*, kupované na jarmokoch. Ak priahali iba jedného vola, rozrezali jarmo napoly a tak upevnili (Štefanovce). Po prvej svetovej vojne sa začali tu i tam objavovať *chomonti*. Jeden gazda zo



Kumet na šiji kravy, Nižné Nemecké. Foto M. Markuš 1942.

Zalobína kúpil v r. 1930 chomonty švajčiarsko-francúzskeho typu. Veľmi si ich pochvaľoval, že sú lepšie ako starodávne jarmá, lebo neoderú dobytku šiju. V Novosade poznali tiež české volské chomonty (kúpené v Čechách). O ich počiatočnom rozšírení v zemplínsko-užskej oblasti poskytuje pozoruhodné údaje aj M. Markuš z r. 1939.²³ Dobytok ťahá bočnikmi *chrbcinou* a *podbrušinou*. Tieto bočníky sú napojené retiazkou na váhu.

III. KOMUNIKÁCIA

V tejto časti chceme zahrnúť javy, ktoré sú v nejakom vzťahu k doprave a transportu. Patri sem napr. pešie putovanie, doprava na koni, stav a kvalita ciest a mostov, putovanie po vode, v blate, furmanské tradície, a napokon tradičné spôsoby šírenia správ a pod.

Základným prostriedkom dopravy a transportu je *cesta*. Komunikácia (cesta) pre peších sa v Zemplíne volá *pešník*. Komunikácia pre dopravu koňmo, na voze alebo na saniach je *draha*. Drahou sa nazýva aj cesta do poľa (*poľna draha*). Tam, kde sa prechádzanie zakazovalo, napr. cez niečie pole, pozemok, umiestňovali sa právne zakazovacie znaky. Prvou formou zákazu obvykle bolo, že sa namiesto zákazu umiestnili dve drevá v tvare kríža. Ak si tento zákaz ľudia nevšimli, vykopal majiteľ lúky alebo role *dolinku* (jamku) alebo *hančoki*, alebo zahradil ilegálnu cestu trnám. Najúčinnjšou právnou prekážkou bolo oplotenie plotom, ktorý prekážal voľnému prechodu. Na niektorom mieste sa prechod cez plot povoľoval. Tam bol plot nižší alebo bola v ňom postavená *lávka*. V Merníku sa to volá *zdražka v leske*, v Novosade *prihlazok*.

Kvalitnejšie cesty sa volali *furmanec* (v Nyíregyháze *kamenica*). Boli to staré obchodné cesty. V každej východoslovenskej dedine, cez ktorú viedli, stál zájazdny hostinec — krčma s vozárňou, v Zemplíne nazývaná *alaš*. Boli to veľké pevne stavané budovy z kameňa alebo tehál. Vošlo sa do nich až tridsať vozov

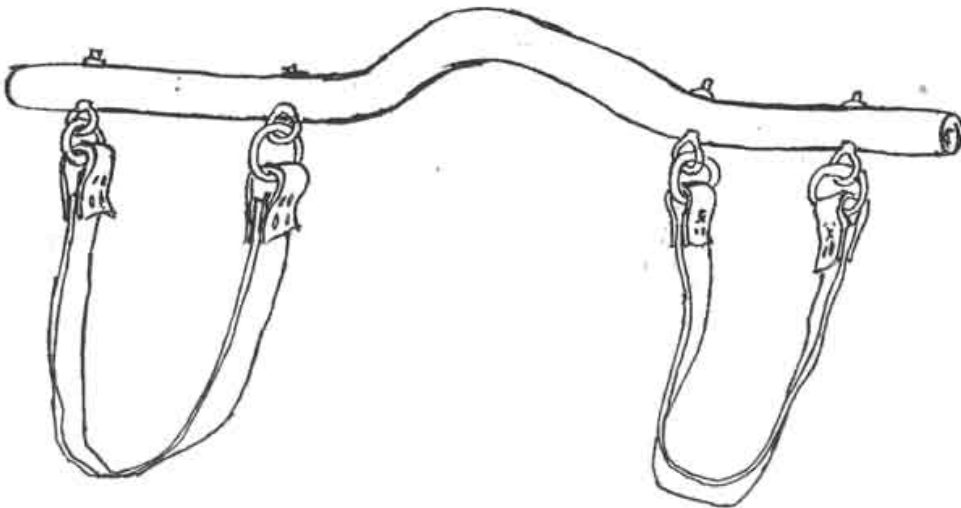
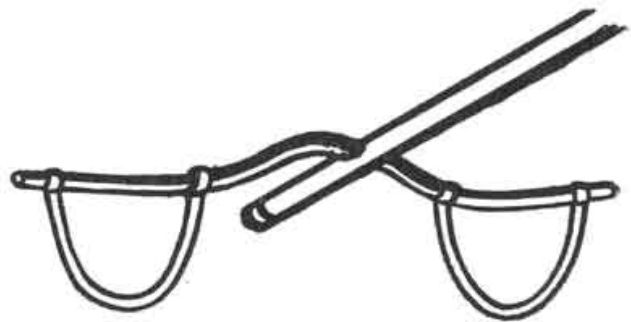
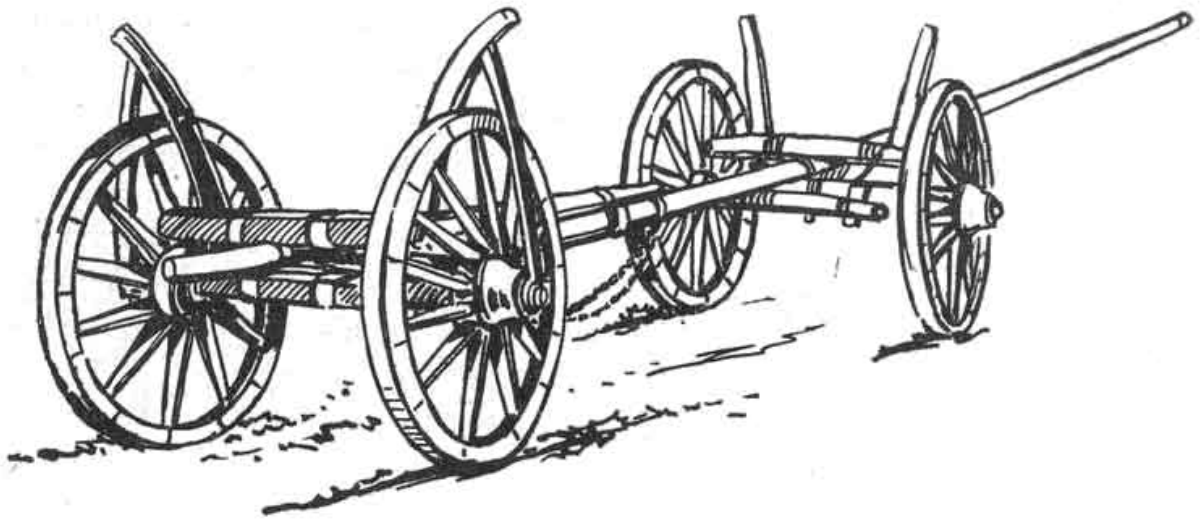
²³ M. Markuš, *Adatok a kumet magyarországi elterjedéséhez*, Néprajzi Értesítő 1940, 170—171; B. Gunda, c. p., 155.

s koňmi. Vchádzalo sa do nich jednými vrátami a vychádzalo druhými. Vozárne navštevovali väčšinou furmani a pocestní, cezpoľní ľudia. Strávili tu obyčajne jednu noc, iba ak sa im niečo pokazilo na voze alebo bolo treba podkovať koňa, ak ich slovom zdržalo niečo vážne, ostávali dlhšie.

Život furmanov nebol v minulosti ľahký. Ak viezol furman vzácnejší tovar, musel byť po celý čas v strehu a napätí. Cez deň musel dávať pozor na cestu, kone a náklad, v noci zasa, ak sa zastavil v niektorej vozárni, musel znovu strážiť, pretože ani tu nebol bezpečný pred zlodejmi. Zemplínske vozárne priam priťahovali pozornosť podozrivých živlov, a keď furman zadriemal, neraz ho okradli. Najmä furmani z vinárskych krajov to mali ťažké. Vozili totiž víno z tokajských a toroňanských pivníc až do Poľska a Ruska. Neraz sa stalo, že kým sa nič netušiaci furman cestou s niekým zhováral, smädní mládenci navrátili sud a pochutnávali si na vine. Kvôli väčšej bezpečnosti sa furmani združovali do karaván. Takúto karavánu tvorilo neraz až 20–30 vozov. Keď došli furmani do vozárne, nakládli uprostred vozov veľký oheň a pri ňom sa zohrievali a rozprávali si svoje zážitky. Informovali sa navzájom o stave ciest, obchodov a vystríhali jeden druhého pred zbojníkmi, ktorí číhali na cestách. Pri ohni bolo veselo, neraz si zaspievali aj známe furmanské piesne alebo piesne, ktoré sa naučili na cestách. Medzi furmanmi boli vždy svetaskúsení rozprávači, ktorí vedeli celú noc udržiavať v napätí svojich poslucháčov rozprávaním čudných historiek, o zázračnom kočišovi alebo furmanovi, ktorý vedel *vražiť* a zastaviť kone, ap. Takéto vysedávania do noci alebo aj do rána malo ten význam, že ústnym podaním sa tu zachovávali a rozširovali rôzne zemplínske tradície, čarokrásne ľudové rozprávky, ľudové piesne, balady ap. Pravda, furmani málokedy cestovali sami. Často sa s nimi zviezli chudobní študenti, tovariši, vyslúžení vojaci, ktorí sa tiež aktívne zapájali do tohto „vozárenského života“. V okolí spomínaných hostincov-krčiem sa združovali všelijakí žobráci, podomoví obchodníci, šafraníci, korieňkári, miškári, bosniaci, hrnčiari s vozmi, drotári, sklenári a sklári, voštinári a iní potulní remeselníci a obchodníci, bez ktorých si vtedajší život nemožno predstaviť.²⁴

Ak sa obyčajný cestujúci vyberal na cestu len peši, brával si do ruky nejakú palicu-krivufu. Bez palice ľudia neradi chodili. S palicou sa chodilo kedysi aj do kostola. Palica bola najjednoduchšou zbraňou, ale aj oporou pri kráčaní. *Kyjak, chlieb, slanina, cibuľa* — toto bol cestovný rozkaz pre každého pešiaka na dlhšiu cestu (Novosad). Ak sa muž vybral na dlhšiu cestu, naložil si niečo do tanistry, zaviazal ju a prehodil cez plece na krivufu alebo *klekočový kyjak* (Hriadky). *Svetovec* (= vandrák) nemal palicu, len *gagovku* z hlohu. Na ňu sa zavesila tanistra alebo kapsička (Trebišov, Sečovce). Asi v rokoch 1890–1900 prišla do módy *olovianka*, hlavná zbraň zemplínskych parobkov. Pred prvou svetovou vojnou sa začala používať aj *triscovka* (trstená palica). Túto

²⁴ Pozri o tom podrobnejšie: M. Markuš, *Vozárne na východnom Slovensku*, Vlastivedný časopis 14, 1965, 15–16; Ten istý, *Tradičné pamiatky starého cestovného ruču na východnom Slovensku*, Výživa a zdravie 1970, 136.



módu zaviedli vyslúžení vojaci, husári. (Pravda, ani olovianka ani triscovka už neslúžili na podopieranie pri kráčaní.) Na dlhšiu cestu si chlapi brávali skôr *klekočku* (palicu z trnky), lebo tá vraj mala zvláštnu čarovnú moc (Hriadky). Keď muž a žena išli spolu do mesta, napred išla žena so zajdou, za ňou išiel muž (Hriadky). V Kašove išiel muž napred a žena za ním so zajdou. (Muž niesol zajdu len cez pole, cez dedinu alebo v meste ju niesla vždy žena.)

V minulosti sa chodilo na *holom* (neosedlanom) koni. Remenné sedlá ľudia obyčajne nemali. Na neosedlanom koni išli parobci pásť kone a na návštevu k frajerke, ako aj gazda do mlyna; prehodil korec zrna koňovi na chrbát a potom si aj sám prisadol.

Významnejšou prekážkou v doprave bola voda, rieka. V lete to cestujúcim v podstate nerobilo väčšie starosti, keďže stav vody bol nízky, dalo sa prebrodiť aj pešo. Tam, kde bola voda už väčšia, napr. pri Hrani, išlo sa cez ňu *čoleňom* (bol to kúsok topoľa alebo vrby). K nemu patrila aj lopata asi 1,50 m dlhá. Takýto primitívny čln bol obyčajne priviazaný k nejakému stĺpiku. Neskoršie sa používal už aj *ladik* dovezený z juhu. Vozy sa prevážali na kompe. Menšie vodné prekážky sa na zemplínskych jarkoch odstraňovali premostením (urobil sa mostík). V Hrani sa na lúkach, kde stála väčšia voda, nahádzali na cestu *snopki* z vrbiny, aby sa tade dalo prejsť peši alebo s vozom. Menšie jarky sa jednoducho preskakovali, niekedy pomocou palice. Ak prechádzali viacerí, podávali si ruku, a tak si pomáhali. Cez menšie potôčiky sa potom preložili dva drúky, na ne dosky, a *lavka bez trimadla* bola hotová. Takéto jednoduché lavičky sú aj dnes časté v poli, tu i tam aj v obciach. (Takáto lavička bola v r. 1950 aj v Merníku uprostred *valala*). Časť, po ktorej sa chodí, sa volá *lavka*. Je z dubových driev. Lávka sa obvykle opiera o *jarmo* pribité o dva *slupki*. Pri prechode cez lávku sa prechádzajúci chytil tzv. *trimadla*, pribitého o tri stĺpy. Pod širokými lávkami boli podstavce (tzv. *capek*).

Za daždivého počasia na jar a v jeseni, keď bolo veľké blato, ľudia chodili v čižmách. Až do nedávnej regulácie rieky Ondavy prekážala komunikácii stojatá zrážková voda. V Trebišove si v takýchto prípadoch vypomáhali *karagulami*, *garagulami* (v Hlinnom *chodulami*). Boli to palice s vysoko položenými stupadlami, na ktorých sa chodilo. Horné konce týchto palíc držali chodeci v rukách, a tak si pomáhali pri chodení vo vysokej vode i vo veľkom blate. Tento komunikačný prostriedok bol známy aj inde na východnom Slovensku. Karagule boli aj obľúbenou hračkou detí Slovákov (nazývaných Tirpákmi) pri Nyíregyháze. (Pozri príl. XVI.)

Jednu z najzaujímavejších častí komunikácie predstavujú javy súvisiace s transportom správ. Patrí sem napr. pozývanie hostí na svadbu za asistencie družbov, ďalej vyhlasovanie správ obecnej samosprávy obyvateľstvu, ktoré sa až donedávna uskutočňovalo bubnovaním. Bubnoval a správy vyhlasoval tzv.

◀ Príloha XV. Zemplínsky holý voz a jeho súčiastky. 1. Najbežnejší typ holého voza, Drahov. 2. Násad (súčiastka voza), Sof. 3.–4. Šijaky (našijky) na držanie voza, Sof, Drahov.

kišbir. V súčasnosti sa to robí v každej obci miestnym rozhlasom. Jednou zo starých foriem komunikácie — pochádzajúcej zo stredoveku — bolo oznamovanie nepriateľského vpádu do krajiny. Vtedy sa na vyvýšených miestach chotára kládli veľké vatry. Vo dne oznamovali širokému okoliu blížiace sa nebezpečenstvo hustým dymom, v noci zasa mocným plameňom. Čím bolo nebezpečenstvo vážnejšie, tým bola vatra mohutnejšia.

Menšie nebezpečenstvá lokálneho rázu, napr. požiar alebo povodeň, sa signalizovali zvonením na poplach. Pri zvonení na poplach (v strednom Zemplíne sa tomu hovorilo zvonenie *na gvalt*) udieralo srdce zvona iba na jednu stranu. Hlas zvona oznamoval obvykle aj jednotlivé časti dňa. Zavčasu ráno oznamoval začiatok dňa, rannú omšu alebo začiatok vyučovania, napoludnie čas obeda, večer zasa koniec práce. Večerné zvonenie upozorňovalo veriacich na modlitbu (Anjel Pána). Tam, kde bolo vo zvonici viac zvonov, každý z nich mal určitú svoju funkciu. Ak zaznel mimo obvyklého denného zvonenia menší zvon s tenším hlasom, oznamoval obvykle smrť niektorého z dedinčanov. Ak zomrel niekto zo starších dedinčanov, zvonilo sa dvomi zvonmi. Aj začiatok sviatočných bohoslužieb sa oznamoval zvonením. Za feudalizmu bolo zvykom ráno trúbiť a týmto trúbením budiť poddaných na robotu. Niekde sa trúbením oznamoval aj čas. Pozostatkom tohto zvyku bolo až donedávna zachované trúbenie nočných strážnikov — hlásnikov. Dedinskí hlásnici chodievali po dedine vo dvojici, ozbrojení halapartňou a v ohni opáleným kyjom. Trúbením sa tiež zvolávali chlapi, ak bolo treba spoločne pokosiť obecnú lúku. Dnes sa trúbenie zachovalo iba niekde u pastierov: trúbením oznamujú vyhánanie dobytká na pašu.

*

V tejto štúdiu uverejnený materiál umožňuje zhruba sa oboznámiť s charakteristickými formami transportu a komunikácií v strednom Zemplíne. Je zrejmé, že mnohé spôsoby a javy siahajú svojim pôvodom až do staroslovanských a praslovanských dôb. Ako príklad možno uviesť napr. koše, plachty, *hajtky*, *porvaz*, rôzne nádoby, napr. *gargaly*, *sudzinu*, *dručky*, *vlaký*, *čoleň* a i. Pri mnohých predmetoch transportu sa však nedá bližšie určiť ich pôvod. V najlepšom prípade možno stanoviť smer, odkiaľ do stredného Zemplína prichádzali. Tak napr. *zajda*, nosenie hlinených nádob v *chustočke* (ako aj s povrazovým držadlom), používanie *kľučky*, *telihy-telišky* a saní-*kopaníc*, poháňanie záprahu zo sedlového koňa možno považovať za východoeurópske prvky. V niektorých prípadoch je pôvod jednotlivých predmetov a javov veľmi problematický. Napr. *tanistra*, alebo nosenie nákladu na hlave. V tradičnom ľudovom transporte v strednom Zemplíne nachádzame aj veľa stredoeurópskych a západoeurópskych prvkov. Je to zrejmé najmä z javov udomácnených tu v nedávnej minulosti, ako napr. *šeregle*, *fúrik*, *chomút*, *dinerka*, rôzne tašky ap. Je pozoruhodné, že v terminológii z oblasti konského postroja a vozov nachádzame veľa slov nemeckého a maďarského pôvodu (*lanc*, *fergetu*, *čiga*, *ňaklov*, *ferhec* — *abštok*, *dyšef*, *cug*, *štrangy* ap.) Tieto názvy však majú skôr regionálny charakter. Slovenské etnikum má totiž pre tieto pojmy svoje vlastné názvy. Výskyt týchto názvov nemeck-

kého a maďarského pôvodu v strednom Zemplíne je skôr dôkazom symbiózy týchto národností v skúmanej oblasti, a vplyvu tunajších kováčskych a remenárskych remesiel.

DAS TRANSPORTWESEN IN MITTEL-ZEMPLIN (OSTSLOWAKEI)

Zusammenfassung

Zwecks leichterer Orientierung haben die Autoren dieser Studie den gesamten Stoff in drei Hauptgruppen zerteilt. In der ersten Gruppe wird der mit menschlicher Kraft verrichtete Transport beschrieben. Im zweiten Kapitel werden die verschiedenen primitiven Verkehrsmittel und Fahrzeuge beschrieben. Das dritte Kapitel befasst sich schliesslich mit den bis jetzt noch viel zu wenig erforschten Fragen und Varianten des Verkehrs und der Kommunikation. Die Kategorisierung dieser Vorgänge ist nicht so einfach, denn die einzelnen Varianten sind meistens sehr ineinander verstrickt. Zum Beispiel werden einige Sachen oft in der Hand, am Rücken, oder auch auf der Schulter getragen und deshalb scheint die Kategorisierung manchmal wie erzwungen oder nicht ganz genau. Unserer Meinung nach entscheidet die Richtigkeit der Einteilung immer das Transport-Material des untersuchten Gebietes.

Die gewöhnlichste Form des Transportes mit menschlicher Kraft offenbart sich im Tragen verschiedener Lasten in der Hand. Hier zählen die Autoren die verschiedenen Gefässe, Geräte und Requisiten auf in denen verschiedene Speisen, Getränke und Rohstoffe in der blossen Hand befördert werden. Von denen erwähnen wir besonders die verschiedenen kleinen Tücher (*chustky*), netzartige Traggeräte (*kantariky*), allerlei kleine und grosse Körbe (*koše, košare, opalky*), Stangen für Heu und Stroh (*dručky*), Trag-Schragen (*šeregle*) und zum Schluss das aus Holz gefertigte spezielle Mittel den Sackträger (*lapacie ručky*). Siehe dazu die Abbildungen. (Taf. I, II)

Verbreitet ist auch das Tragen der Last im Nacken. Die Varianten dieser Form werden immer nach dem, zu diesem Zweck verwandten Hilfsmittel benannt. In Mittel-Zemplin kommt am häufigsten das Säetuch und der Ranzen (*rošivka, plachcina* und *tanistra*) vor. Bemerkenswert ist hier, wie man das Gras in Leintücher fasst und auch transportiert. Es wird *prisipa* oder *zajda* genannt. (S. Taf. VII, und VIII)

Sehr wichtig war früher das Tragen auf der Schulter. Die Verfasser beschreiben eingehend den früheren Gebrauch der Waagen oder Joche (zum Wassertragen) — (*kľučky, dručky, oder pracovné jarmo*) und die verschiedenen Varianten des Säcketragens. (Siehe Taf. IV.)

Die üblichste Form des Tragens (mit menschlicher Kraft) ist das Tragen auf dem Rücken. Am meisten verbreitet ist das Tragen in einem Leintuch (*plachcina, zajda*). An das für Transport dienende Leintuch wird an allen vier Ecken ein Leinstrang genäht oder befestigt, damit wird das Leintuch an den zwei gegenüber liegenden Ecken zugebunden und getragen. (Taf. VII—VIII). Dieses Leintuch hat in Zemplin viele, regionale Namen: *rogoš, trakos, partok, strožnica* usw.

Bemerkenswerter Variant des unter dem Arm und mit dem Leibtragen ist das Anbinden des Wickelkindes. Das Tragen auf dem Kopf ist in Zemplin unbekannt. Sie erinnerten sich zwar, dass in den Jahren um die Jahrhundertwende die Saisonarbeiter (aus Nitra) das Trinkwasser auf dem Kopf trugen.

Früher war es Gewohnheit kleinere Gegenstände im Hemdärmel, in Kleider-Taschen, im Hutband, im Leibgurt (*opasok*), in der Stiefelröhre und in der Schürze zu tragen.

Das archaischeste Verfahren in der Kategorie der Verkehrsmittel und Fuhrwerke ist das gleiten lassen der Heu- oder Stroh-Bündel auf Xsten oder Zugstangen. — Ähnliche sehr einfache Art des Transportes war das Ziehen des Pfluges oder der Egge auf einer speziellen V-förmigen Pflugstelze oder Stangen-Schleife. In einigen Dörfern Mittel-Zemplins (Štefanovec) wurden besondere rollende Karren zur Beförderung des Pfluges benützt. (Siehe Taf. IX)

Die Schlitten in Mittel-Zemplin kann man in drei Gruppen einteilen: 1. die kleinen Hand-schlitten, die von Menschen gezogen wurden, 2. die alltäglichen Arbeits-Schlitten (diese waren ein- und zweiteilig), — und 3. zum Schluss die Schlitten zur Personen Beförderung. Beach-

tenswert sind die alltäglichen Arbeiter-Schlitten (*pracovné sane*). Die einteiligen wurden meistens auf der Ebene und die zweiteiligen im Gebirge benützt. Auf dem zweiteiligen Schlitten wurde hauptsächlich das gefällte Langholz zur Bahn oder zur Sägemühle geliefert. (S. Taf. XII)

In der Reihe der rollenden oder räderigen Fahrzeuge sind drei Varianten zu beachten: 1. der einräderige Schub-Karren, — 2. der zweiräderige Karren, — 3. und die verschiedenen Wagen-Typen. In der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts waren in Mittel-Zemplin ungefähr sechserlei Wagen-Typen verbreitet. Am meisten wird natürlich der einfache Bauern-Wagen benützt und immer der zu verrichtenden Arbeit angepasst: Dünger-, Stroh-, Heu-Fahren (*hnoj-nica, drabiňak*). — Diese zwei Abarten des Wagens waren in ganz Zemplin verbreitet. (S. Taf. XIV, XV)

Wenn die Seiten des Wagens, die Wagenleiter abgenommen wurden, blieb nur das sogenannte nackte Wagengestell (*holý voz*), — mit dem man nur in den Wald ging. Den mehr bemittelten Bauern diente zur Personen Beförderung die leichte ungarische Kutsche, — oder der noch kleinere und leichtere polnische Wagen. Auf den Grossgütern gebrauchte man noch die gefederte städtische Kutsche (*brička*). In den letzten Jahrzehnten verbreiteten sich mehr und mehr die flachen kanadischen oder Kariol-Wagen

Im Zusammenhang mit dem Wagen beschreiben die Verfasser die Teile des Wagens, — den Gebrauch des Wagens, die Art des Einspannens und Jochspannens.

Im dritten Kapitel beschreiben die übrigen ethnographischen Erscheinungen des Transports und Kommunikations-Wesens, welche die bisherige ethnographische slowakische Literatur noch nicht genug beachtet hat. In diese Kategorie gehört die ganze Skala der Wege (Pfad, Feldweg, Weg, Gasse, Strasse, Landstrasse usw.), die verschiedenen Verkehrs- und Warnzeichen, Geräte des Fussgangs und der Wanderfahrt, die Traditionen des früheren Fuhrmannlebens. Bemerkenswert sind auch die alten Verkehrsweisen auf dem Wasser (*čoleň*), die Brücken und besonders die hiesige, archaische Form des Gehens im Kot (auf sog. Stelzen). In Mittel-Zemplin erinnert man sich noch vielerorts an die mittelalterliche Weise der Kundgebung: der Dorf-Trommler (*kišbir*), das Blasen des Nachtwächters. Im Falle grosser Gefahr bei Kriegszeiten: Feuer- und Rauch-Zeichen, Sturmkläuten, usw.

Viele Erscheinungen des Transportwesens im Volksleben sind auf urslawischen Ursprung zurückzuführen (Z. B. *koše, plachty, hajtky, gargaly, sudzina, družky, vlaky, čoleň* usw.). Es gibt einige Elemente, die eher mit Osteuropa in näherer Verbindung sind, (*zajda, chustky, klučky, teliha-teliška, kopanice-sane* usw.). In den neueren Transport- und Beförderungs-Formen sind auch west- und mitteleuropäische Erscheinungen zu finden, (*šeregle, furik, chomut, dinerka, tašky, fergetu, kišbir*). Diese sind der Vermittlung der Nachbarvölker zuzuschreiben.

СЛОВАЦКАЯ ЭТНОГРАФИЯ
Журнал Словацкой Академии Наук
Год издания XIX, 1971, No 3.
Издается четыре раза в год
Издательство Словацкой Академии Наук
Редакторы Д-р Божена Филова и Павол Стано
Адрес редакции Братислава, Клеменсова 27

SLOWAKISCHE VOLKSKUNDE
Zeitschrift der Slowakischen Akademie der Wissenschaften
Jahrgang XIX, 1971, Nr. 3. Erscheint viermal im Jahre
Herausgegeben vom Verlag der Slowakischen Akademie der Wissenschaften
Redakteure Dr. Božena Filová und Pavol Stano
Redaktion Bratislava, Klemensova 27

SLOVAK ETHNOGRAPHY
Journal of the Slovak Academy of Sciences
Volume XIX, 1971, No. 3.
Published quarterly by the Slovak Academy of Sciences
Managing Editors Dr. Božena Filová and Pavol Stano
Editor Bratislava, Klemensova 27, Czechoslovakia

L'ETHNOGRAPHIE SLOVAQUE
revue de l'Académie slovaque des sciences
Anne XIX, 1971, No. 3. Parait quatre fois par an
Aux Editions de l'Académie slovaque des sciences
Rédacteurs: Dr. Božena Filová et Pavol Stano
Rédaction Bratislava, Klemensova 27

SLOVENSKÝ NÁRODOPIS
Časopis Slovenskej akadémie vied
Ročník XIX, 1971, číslo 3. — Vychádza štyri razy do roka
Vydáva Vydavateľstvo Slovenskej akadémie vied

Hlavná redaktorka Dr. Božena Filová

Výkonný redaktor Pavol Stano

Redakčná rada: prof. dr. Rudolf Bednárík, dr. Soňa Burlasová, dr. Emília Horváthová,
dr. Soňa Kovačevičová, dr. Jaroslav Kramárik, dr. Michal Markuš, doc. dr. Ján Michálek,
dr. Ján Mjartan, dr. Štefan Mruškovič, dr. Viera Nosáľová, doc. dr. Ján Podolák

Technická redaktorka Jaroslava Macherová

Redakcia: Bratislava, Klemensova 27

Vytlačili Tlačiarne Slovenského národného povstania, n. p., Martin
Jednotlivé číslo Kčs 20,—, celoročné predplatné Kčs 80,—
Výmer PIO 2385/49-III/2

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 zahraničia vybavuje PNS — ústredná expedícia tlače, Bratislava, Gottwaldovo nám. 48/VII

© by Vydavateľstva Slovenskej akadémie vied 1971