

PETER SLAVKOVSKÝ



S nošou za industrializáciou krajiny



VEDA,
vydavateľstvo SAV



VEDA,
vydavateľstvo SAV



PETER SLAVKOVSKÝ

S nošou
za industrializáciou krajiny

Tradičné podoby dopravy
na slovenskom vidieku



VEDA, vydavateľstvo Slovenskej akadémie vied



Ústav etnológie SAV

Ústav etnológie Slovenskej akadémie vied

Bratislava 2014

Publikácia vznikla v rámci projektu VEGA č. 2/0096/14
Kultúrne dedičstvo Slovenska: materiálna produkcia, sociálne súvislosti

Recenzenti:

PhDr. DÁŠA FERKLOVÁ, Slovenské národné múzeum, Martin
PhDr. PETER MARÁKY, Múzeum dopravy, Bratislava

© PhDr. Peter Slavkovský, DrSc., 2014

© VEDA, vydavateľstvo SAV, 2014

© Ústav etnológie SAV, 2014

Dizajn: © Eva Kovačevičová-Fudala

Zdroje obrazového materiálu:

Archív digitalizovaných negatívov Ústavu etnológie SAV, Bratislava

Fotoarchív Slovenského národného múzea, Martin

Autor kresieb Arne B. Mann

Obraz na titulnej strane „Návrat z trhu“ od Theodora Jozefa Moussona
patrí do umeleckej zbierky Slovenskej sporiteľne.

Fotografie na stranách 18, 32, 51, 52, 106

láskavo zapožičal Gabriel Laczkó, Craniumprint, Svodín

Fotografia na s. 2: Transport sena. Liptovská Lužná. Foto J. Bizík, 1960

Predsádky: predná – Vodná doprava po Dunaji. Detail kolorovanej medirytiny G. B. Probst, okolo 1760; *zadná* – Ťažké vozy na prepravu nákladov a kompa cez Dunaj. Kolorovaná medirytina, okolo 1810. Zdroj: Kovačevičová, S., 1987: *Človek tvorca*. Bratislava : VEDA, vydavateľstvo SAV.

OBSAH

ÚVOD	7
DOPRAVA ĽUDSKOU SILOU	13
VLEČENÉ (KÍZAVÉ) DOPRAVNÉ PROSTRIEDKY	33
KOLESOVÉ DOPRAVNÉ PROSTRIEDKY	39
DOPRAVA PO VODE	53
ZÁVER	63
PRÍLOHY	69
a) Polia	69
b) Lúky a pasienky	87
c) Lesy	97
d) Vodné plochy	105
LITERATÚRA	120
RESUMÉ	124



Návrat z poľa. Liptovská Teplička. Foto K. Skřipský, nedatované

ÚVOD

Venované Jánovi Dérerovi, fotografovi so srdcom etnografa.

Historicko-hospodársky vývin na území Slovenska utváral jeho roľnícko-pastiersku kultúru už od včasného stredoveku. Jej charakter podmienili predovšetkým dva faktory: geografické prostredie a nízky hospodársky potenciál tohto územia. V súdobých podmienkach agrárnej spoločnosti tradičnú roľnícku kultúru (na Slovensku ešte začiatkom 20. storočia) charakterizovalo optimálne využitie človeka, pôdy, dobytka, poľnohospodárskeho náradia i zodpovedajúcich spôsobov dopravy a tvorilo harmonické spojenie práce, spotreby a skúseností. Práca roľníka bola odjakživa nielen spôsobom adaptácie na prírodné prostredie a na získavanie potrebných potravín a surovín, ale i napĺňaním vlastnej kultúrnej identity. Stáročiami nadobúdala svoje charakteristické znaky a vyhranila sa do mnohých regionálnych podôb (Slavkovský, 2013). Zodpovedali im aj spôsoby tradičného transportu a dopravy, spojené s denným či ročným cyklom roľníckej práce – počnúc prípravou pôdy, pestovaním poľnohospodárskych plodín, zberom úrody, zabezpečením dostatočného objemu krmovín pre dobytok, ale i rôznymi príležitosťami neroľníckeho charakteru, ktoré si vyžadoval život súdobej rodiny na slovenskom vidieku. Je preto prirodzené, že štúdium tradičných prostriedkov transportu a dopravy sa v doterajších etnologických výskumoch spájalo predovšetkým s agrárnou kultúrou a tradičným chovom hospodárskych zvierat, lebo prostriedky transportu a dopravy patrili k inventáru každého roľníckeho hospodárstva.

Etnologické štúdium však bude vyžadovať viac ako len morfológický opis a typologické začlenenie jednotlivých spôsobov transportu a prostriedkov dopravy. Ich problematika súvisí aj s tradičnými neroľníckymi zamestnaniami na území Slovenska, ako aj výrobou samotných dopravných prostriedkov (kolárstvo, kováčstvo, košíkárstvo, textilná domácka výroba). Bude preto potrebné pátrať po prírodných, historických, hospodársko-sociálnych i kultúrnych kontextoch tejto časti kultúrneho dedičstva.

Práve prírodné, historické, hospodársko-sociálne i kultúrne kontexty sformovali v minulosti na území Slovenska výrazné kultúrne regióny, ktorých obyvatelia preukazovali svoju kultúrnu gramotnosť – schopnosť existovať v danom prírodnom a sociálnom prostredí. Etnické spoločenstva i sociálne skupiny, ktoré v tomto priestore po sebe i vedľa seba po stáročia žili,

vytvárali početné kultúrne väzby, ktoré na jednej strane vykazovali kultúrnu rozmanitosť, na druhej strácali – najmä v kontaktoch zónach – svoje špecifiká a stávali sa výslednicou konkrétnych prírodných, historických a hospodársko-sociálnych podmienok. Platí to predovšetkým o ich materiálnej kultúre, teda aj tradičných formách transportu a dopravy.

Hospodárenie obyvateľov Slovenska sa orientovalo predovšetkým na vlastnú spotrebu a obchodovanie v najbližšom okolí. Existovali však i staré obchodné cesty, sledujúce vodné toky, údolia a priesmyky, ktorými bolo možné prekonávať horstvá. Slúžili na vývoz poľnohospodárskych produktov, dobytka, ale aj nerastov a rôznych výrobkov zo Slovenska a naopak – nimi sa sem dovážali rôzne hľadané tovary ako súkno, hodváb, ryby, korenie a pod. Dve hlavné cesty, ktoré spájali juhovýchodnú Európu s Baltickým a Severným morom, prechádzali práve cez územie Slovenska. Podobne to bolo i v smere západ – východ, keď tovar z Čiech a Sliezska putoval cez Slovensko až do Sedmohradska. S rozvojom miest a štátnej správy sa postupne rozširovala cestná sieť, ktorá spájala jednotlivé mestá a správne centrá. Čulý obchod nastal v tejto časti Európy najmä po odchode Turkov z Uhorska. Slovensko a Sedmohradsko sa stali strediskami remeselnej, neskôr i manufaktúrnej výroby, ktorá nachádzala odbyt na novokolonizovaných územiach Dolnej zeme. Cesty a dopravné prostriedky sa stávali významným faktorom pri kreovaní dobového obrazu kultúry a spôsobu života (Kovačevičová, 1987).

Vývin kultúry v čase tvorí kultúrnu históriu. Aj keď spôsob života vidieckych spoločenstiev Slovenska prejavoval v minulosti veľkú stabilitu, predsa je to – ako každá kultúra – dynamický systém, odrážajúci tak vnútorné tendencie svojho nositeľa, ako aj vonkajšie podnety, ktorým, ak chcel prežiť, sa musel prispôbiť. A práve tie mnoho ráz vyvolávali diskontinuity, ktoré sa prejavili i v spôsobe života, neraz dokonca v hodnote medzigeneračných vzťahov. Ako už história veľakrát dokázala, diskontinuity v spôsobe života boli vždy jeho súčasťou, ale zatiaľ nikdy neznamenali koniec kultúrneho systému. Viedli k regenerácii v tom zmysle, že vyradili zo spôsobu života jeho nefunkčné časti.

Takou technickou a sociálno-hospodársky významnou diskontinuitou v organizovaní dopravy na Slovensku bola výstavba železníc. Vyžiadala si ju rýchly rozvoj hospodárstva od polovice deväťdesiatych rokov 19. storočia. Je potrebné pripomenúť, že pred rakúsko-uhorským vyrovnaním v roku 1867 nemalo Slovensko nijaké železničné spojenie, no pred prvou svetovou vojnou už existovala na jeho území pomerne hustá sieť jednokoľajových železničných tratí (dovedna 2 609 km). V roku 1915 mala železničná sieť Slovenska 3 219 km a tvorila 15 % železničnej siete vtedajšieho Uhorska a až 89 % dnešného stavu železníc na Slovensku. V tom čase pripadlo na našom území 98 km tratí na 100 000 obyvateľov. Uhorsko so svojimi 104 km tratí na 100 000 obyvateľov bolo po Nemecku, Francúzsku a Rakúsku na štvrtom mieste na európskom kontinente.

Výstavba železničnej siete sa podriadila centralistickým hospodárskym záujmom Uhorska. Budapešť bola nielen hlavným mestom krajiny, ale aj dôležitým centrom hospodárskeho života a rozvíjajúceho sa priemyslu. Snaha vytvoriť jednotný celouhorský trh s centrom v Budapešti sa odrazila i v smerovaní železničných tratí, ktoré sa vejárovite zbiehali z celej krajiny do hlavného mesta kráľovstva. Druhou, nie menej dôležitou tendenciou súdobej uhorskej ekonomiky bolo prepojiť železničnú sieť Uhorska so zahraničnými trhmi v oblasti Stredozemného mora, Balkánu, ale predovšetkým Nemecka.

V tomto období bola trať Bratislava – Budapešť najfrekventovanejšou v celom Uhorsku. V roku 1913 sa napriek hospodárskej kríze po nej ročne prepravilo 12 000 ton nákladu na jeden kilometer. Na Považskej železnici to bolo okolo 7 000, na úseku Vrútky – Banská Bystrica – Zvolen – Šahy 5 000 a na Košicko-bohumínskej železnici asi 4 000 ton nákladu na jeden kilometer trate. Železničná doprava bola na parný pohon, len v niektorých rekreačných oblastiach sa začali stavať i elektrické úzkokoľajné železnice. Podobné úzkokoľajné železnice, ale na parný, dokonca niekde i na kónský pohon, sa stavali v rámci drevospracujúceho a potravinárskeho priemyslu. Ich dĺžka na území Slovenska v období po prvej svetovej vojne dosahovala okolo 500 kilometrov (Dejiny Slovenska, 1968; Dejiny Slovenska IV, 1986).

Čím ideme hlbšie do minulosti, tým dôležitejší hospodársky význam nadobúda vodná doprava. Prvé zmienky o nej z územia Slovenska pochádzajú z 11. storočia. Umožňovali ju jednak vhodné vodné toky, ale tento druh dopravy po stáročia udržiavali predovšetkým hospodárske aktivity súvisiace s lesnou prvovýrobou, obchodovaním s drevom, banským a hutníckym podnikaním. Dokonca i vojenské výpravy využívali presun po riekach. Podmienky na splavnosť riek si v tej dobe nevyžadovali toľko úsilia ako výstavba a údržba pozemných ciest, predovšetkým v horských oblastiach. Plte zo severných regiónov Slovenska privádzali do podunajskej oblasti nielen žiadanú drevnú hmotu, ale i rôzny iný tovar (drevený a hrnčiarsky riad, plátno, súkno, syry, ale aj víno, med a vosk), ktorý sa po Dunaji prepravoval ďalej na juh. Hospodársky význam pltníctva dosiahol svoj vrchol v 19. a začiatkom 20. storočia.

Riečna doprava, ktorá v minulosti zohrala významnú úlohu v spájaní územia Slovenska s krajinami v povodí Dunaja, sa koncentrovala do dvoch prístavov – Bratislavy a Komárna. Na ilustráciu, v roku 1908 sa cez bratislavský prístav prepravilo viac ako 50 000 ton tovaru a cez Komárno 34 000 ton nákladu. Začiatkom 20. storočia nadobúdala väčší význam i osobná doprava po Dunaji – z Bratislavy do Štúrova, Ostrihomu, Viedne i Budapešti.

V prvých desaťročiach 20. storočia v súvislosti s rozvojom železníc klesal postupne význam vodnej dopravy. Napriek tomu v súdobých bratislavských priemyselných kruhoch stále pretrvával záujem o vodnú dopravu po Dunaji, pričom sa zdôrazňoval jej význam v súvislosti s priemyselným rozvojom mesta. Už vtedy sa hovorilo o možnom spojení Dunaja s Mohanom a Rýnom,

resp. s Labe a Odrou (Jeřábek, 1961; Dejiny Slovenska IV, 1986; EAS, 1990; heslá plť, pltníctvo – EĽKS, 1995).

Pri organizovaní svojho materiálneho prostredia však museli všetky generácie na území Slovenska žijúce v jeho predindustriálnom období vyriešiť i problém transportu a dopravy osôb, potrebného poľnohospodárskeho náradia, rôznych druhov materiálu, ale i tovaru v existujúcej obchodnej výmene. Doprava mala v každom štádiu civilizačného vývoja spoločnosti veľa foriem, ktoré v čase a priestore vytvárali zaujímavý obraz kultúrnej diverzity. Kultúrna zotrvačnosť, osvedčené spôsoby transportu a dopravy spôsobili, že aj v následnom, civilizačne vyspelejšom období existovali povedľa industriálnych foriem dopravy i tie tradičné ako funkčná súčasť jej dobového systému.

Tradícia ako kvalitatívna kategória kultúrnych hodnôt koncentrovaných v kolektívnom vedomí ľudí a odkazovaných z generácie na generáciu bola v tradičných spoločenstvách dôležitou podmienkou ich existencie a fungovania. Aby nevystupovala v sociálnom organizme ako konzervatívna sila, vyberala si nastupujúca generácia z tradície tie kultúrne hodnoty, ktoré v spôsobe života zodpovedajú jej potrebám a predstavám. Tie sa menia a rastú vo svojej zložitosti inováciami. Sú dvojakého druhu: buď vznikajú vo vnútri kultúry, alebo prichádzajú zvonka ako kultúrne výpožičky. Všeobecne sa inovácie, ktoré vznikali vo vnútri kultúry, pokladajú za hlavné činitele jej rastu, zatiaľ čo kultúrne výpožičky len za jeho druhotný zdroj. V skutočnosti sú oba druhy inovácií pre rozvoj kultúry rovnako dôležité (Pospíšil, 1997). Celkom iste to bolo charakteristické i pre územie dnešného Slovenska v historickom vývine transportu a dopravy tu žijúcich generácií.

Každý priestor, kde žijú ľudia, i každá doba, v ktorej žili, sú kultúrne jedinečné. Platí to i o tejto časti kultúrneho dedičstva. Touto publikáciou, kompendiom danej problematiky, chceme sprístupniť etnologický pohľad na spôsoby tradičného transportu a dopravy na slovenskom vidieku a im zodpovedajúce prostriedky – dopravu ľudskou silou (traky, plachty, koše, obrusy), vlečené (kľzavé) dopravné prostriedky (sane, vlačuhy, smyky), kolesové dopravné prostriedky (typy vozov a náradia na priahanie dobytká – jarmice, jarmá, chomúty), vodnú dopravu (člny, plte, kompy). Využívanie jednotlivých pomôcok a prostriedkov dopravy súviselo s charakterom tradičných zamestnaní obyvateľov Slovenska (roľníci, remeselníci, obchodníci, povozníci, pltníci a pod.), ale aj s prírodnými a historickými podmienkami. Načrtneme pohľad na funkciu, tvar i hospodársky význam dopravných prostriedkov v materiálnej kultúre predchádzajúcich generácií obyvateľov Slovenska, ktoré sa v mnohých podobách uchovali až do druhej polovice 20. storočia, do obdobia industrializácie krajiny.

Pri etnologickom štúdiu tejto problematiky narážame i na sémantický problém. Termíny „transport“ a „doprava“ vystupujú v bežnej jazykovej komunikácii ako synonyma. Predmetom nášho záujmu budú všetky spôsoby

prenášania (premiestňovania) predmetov, nákladov vrátane osôb. Bude preto potrebné spresniť ich pomenovania. Pretože etnologické štúdium transportu a dopravy má už v slovenskej i európskej etnológii pomerne dlhú tradíciu, budeme rešpektovať zaužívané pomenovania: pod pojmom „transport“ rozumieme prostriedky a spôsoby, ktorými človek prenáša bremená a náklady výlučne vlastnou silou. Termín „doprava“ bude pomenúvať spôsoby a prostriedky premiestňovania nákladov pomocou mechanizmov (dopravné prostriedky), či už boli posúvané pomocou ľudskej, alebo zvieracej sily (Paríková, 1979a).

V európskej etnológii sa problematike tradičných foriem transportu venovali poprední odborníci v oblasti materiálnej kultúry: A. Fenton, H. Rasmussen, A. Paládi-Kovács, Z. Klodnicki, B. Koczyńska-Jaworska, D. Tylkova, J. Dias, B. Gunda, N. Kolev, L. Peneva-Vincze. Veľmi podnetné sú i práce českých etnológov – K. Chotka, L. Barana a J. Kramaříka, ako sú pre vnímavého čitateľa uvedené v zozname použitej literatúry. Uvádzame ich preto, lebo v metodologickej výbave etnológie má veľmi významné postavenie komparatívna metóda, ktorá umožňuje získaný slovenský materiál o tejto časti tradičnej materiálnej kultúry zaradiť do regionálnych i širších európskych súvislostí. Veď zmyslom etnologických štúdií je skúmať a vysvetľovať „všeobecné a zvláštne“ v prejavocho kultúry, v spôsobe života rôznych etnických i sociálnych spoločenstiev.

Tradičné formy transportu na území Slovenska boli predmetom vedeckého záujmu i slovenských etnológov: R. Bednárika, M. Markuša, J. Mjartana, J. Komu, J. Podoláka, M. Paríkovej a ďalších. Z jazykovedného hľadiska sa názvosloviu tejto časti kultúrneho dedičstva venoval K. Palkovič. Doteraz dostupné slovenské etnologické práce majú zväčša lokálny, prípadne regionálny charakter, resp. sa tejto problematike venovali v súvislosti s inými témami tradičnej materiálnej kultúry – s agrárnou kultúrou, tradičnou organizáciou chovu hospodárskych zvierat, lúčnym a pasienkovým hospodárením, ale aj s problematikou tradičných remesiel a obchodu. Vo väčšine prevládajú typologicko-porovnávacie hľadiská – formy záprahu, jeho územné rozšírenie, regionálne osobitosti, prípadne vzájomné interetnické vzťahy. Zriedkavejšie sú poznatky o význame transportu a dopravných prostriedkov v hospodárskom a kultúrnom živote obyvateľov Slovenska v minulosti.

Teritoriálne najúplnejší pohľad na tradičný transport a dopravu na území celého Slovenska v druhej polovici 19. a prvej polovici 20. storočia priniesol materiál *Etnografického atlasu Slovenska* (EAS, 1990) a *Encyklopédia ľudovej kultúry Slovenska* (ELKS, 1995). V nej sa vyriešil i kategoriálny a pojmový aparát týkajúci sa tejto tradičnej ľudovej kultúry. Obe práce sprístupnili významnú informáciu o poslednom štádiu kontinuálneho vývinu tradičných foriem transportu a dopravy na území Slovenska a sú významným gnozeologickým prínosom z hľadiska cieľov komparatívnej europeistiky v etnológii.



Cestou na lúky. Rajecká Lesná. Foto I. Grossmann, 60. roky 20. storočia

DOPRAVA ĽUDSKOU SILOU

Medzi najjednoduchšie formy transportu patrí preprava ľudskou silou. Tento spôsob prepravy závisí od vlastností a váhy prenášaných predmetov, ako aj od prírodných a hospodársko-sociálnych podmienok. Prírodzene, nezanedbateľný je i vplyv kultúrnej tradície – prirodzenej deľby práce medzi pohlaviami a jednotlivými generáciami, ale i civilizačný vývoj a s ním spojené kultúrne inovácie v spôsobe života.

Hádam najjednoduchším transportným prostriedkom na hospodárstve roľníkov boli vidly, ktoré slúžili nielen ako pracovný nástroj, ale aj ako transportný prostriedok; pomocou nich sa prenášalo seno, slama či hnoj. Rozšírenie jednotlivých transportných prostriedkov mohlo byť často ovplyvnené aj rozvojom lokálnych remeselných centier. Charakteristickým znakom tradičných komunít slovenského vidieka bolo, že transport ľudskou silou bola skôr úloha pre ženy. Tento dôsledok na jednej strane stáročnej deľby práce medzi pohlaviami, na druhej strane nízkej úrovne agrárnej kultúry spôsobil, že nosenie bremien bolo doménou žien ešte začiatkom 20. storočia. To ovplyvnilo spôsoby nosenia i používané pomôcky:

Jednoduchou pomôckou na prenášanie bremien – krmovín, zemiakov, snopov obilia, palivového dreva, rôznych košov a pod. – bol trak (*kocor, povraz, povraz, štranek, štrang, tračok*). Dva až tri metre dlhý povraz bol urobený z domáceho tkaného plátna, prípadne zo spletených povrazov. V staršej forme sa používalo na jeho výrobu aj lyko z lipového dreva. Pri práci ho niekedy používali takisto muži, ale trak bol predovšetkým transportným prostriedkom u žien.

Ako ukázal získaný materiál *Etnografického atlasu Slovenska*, rozšíril sa najmä v dvoch oblastiach: prvá zahŕňala územie od južného Tekova a Hon-tu, prechádzala cez región stredného Novohradu až k hranici Spiša. Druhou oblasťou jeho výskytu bolo okolie Kremnice a Prievidze. Sporadické nálezy traku pochádzajú aj z oblasti Karpát a juhozápadného Slovenska. Používal sa predovšetkým pri znášaní krmovín zo vzdialenejších lúk, nosení vriec zemiakov, košov s krmivom, hnojom, ale i dreva na kúrenie, prípadne iných nákladov (Paríková, 1979b; EAS, 1990; heslo trak – ELKS, 1995).

Začiatkom 20. storočia sa začal trak kombinovať s chrptovými košmi. Koše boli dvojaké: hranaté a okrúhle, v horských oblastiach si ich opatřili štyrmi, prípadne i viacerými nôžkami, ktoré sa zapichli do zeme, aby kôš pevne stál i v nerovnom teréne. Koše sa vyrábali z jedľového lyka a liesky.



Ich výrobcovia rešpektovali miestne vzory. Koše sa používali na prenášanie nákladov do i zo strmých častí chotárov, nedostupných povozu či sániam. Podobné typy košov a techniky ich nosenia dokladajú etnologické pramene tiež v severných častiach Maďarska, v Alpách a v severnom Francúzsku. Rozdiel spočíval len v tom, že v týchto oblastiach bol trak (dva popruhy) súčasťou koša; pomocou neho sa dvíhal i nosil.

Početné práce na tradičnom hospodárstve, ako vyberanie okopanín, zber kapusty, kŕmenie dobytky a mnoho ďalších, boli spojené s používaním rôznych typov košov – nádob upletených z prútia, ľubov, korieňkov niektorých drevín, zo slamy či kukuričného šúpolia. V zimnom období si ich dokázali zhotoviť samotní roľníci alebo ich kupovali od domácich náturistov a košíkárov. Koše boli v tradičnom transporte slovenského vidieka bohato zastúpené nielen v jeho agrárnej kultúre, ale tiež v domácnostiach – možno povedať, že pri väčšine pracovných úkonov, ktoré so sebou prinášal tradičný spôsob života na vidieku. Vyrábali sa pôvodne pre vlastnú potrebu, ale už v období feudalizmu sa ich výroba domácky organizovala; v niektorých prípadoch prerástla do špecifického remesla (cech košíkárov bol založený v Pukanci v 17. storočí). V 19. storočí už existovalo košíkárstvo ako výrobná špecializácia s vlastnými košíkáorskými školami. Na Slovensku sa mu venovali celé rodiny, v niektorých prípadoch možno povedať že i celé dediny. S výrobkami sa obchodovalo na trhoch, predávali ich podomoví obchodníci a šíрили sa aj prostredníctvom priekupníkov. Tí v 19. storočí vozili výrobky slovenských košíkárov až do južných regiónov Uhorska.

Najväčší rozmach dosiahlo košíkárstvo na Slovensku na prelome 19. a 20. storočia. Rôzne typy košov dokladá etnologický materiál z celého územia Slovenska. Napriek tomu získané poznatky naznačujú, že bohatší výskyt a typologická rôznorodosť sa sústreďovala do oblastí s rozvinutou košíkáorskou výrobou. To sa potom prejavilo aj na vy-

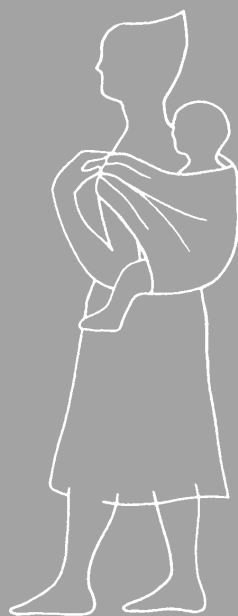
užívání jednotlivých druhov košov v systéme transportu.

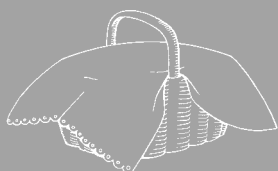
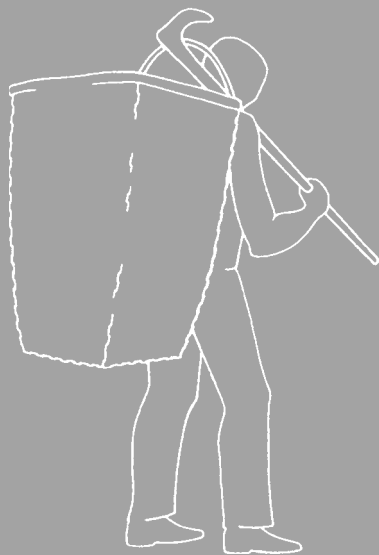
Podľa materiálu, ktorý sa na výrobu košov používal – prútie a luby, možno nielen koše, ale i strediská ich výroby rozdeliť na dve základné skupiny. Známymi strediskami prútených výrobkov boli v minulosti regióny Šariša, Spiša, severovýchodného Slovenska, okolie Trenčína, ale i južného Slovenska, okolie Komárna, Serede a Hlohovca. Koše vyrábané z luby zo štiepanej liesky, duba alebo lípy boli charakteristické pre Hont, Novohrad a Gemer (Andel – Markuš, 1971; Koma, 1954; Paríková, 1979b; heslá kôš, košíkárstvo – ELKS, 1995).

Pre slovenský vidiek bolo charakteristické, že ženy nosili bremená na chrbte. Tento spôsob sa odlišoval od juhoeurópskych, mediteránskych techník nosenia na hlave, ktoré mali svoj pôvod ešte v antických tradíciách. Možno predpokladať, že rímskou kolonizáciou sa táto technika transportu rozšírila i na germánske územia. Spôsob prenášania bremien na hlave dokladá R. Bednárík u dolnozemskej Slovákov, ktorí po niekoľko generácií žili v susedstve srbského a chorvátskeho obyvateľstva na Dolnej zemi. Na druhej strane tento autor uvádza i obce na Slovensku – Mojtín, Zliechov a okolie Ilavy, kde podomoví obchodníci nosili svoj tovar v košoch na hlave. Boli to slovenskí repatrianti z Balkánu, ktorí si priniesli so sebou i túto, pre nich už poznanú a osvedčenú transportnú techniku.

Transport bremena na hlave nebol pre slovenské etnické spoločenstvo charakteristický. Najmä ženy boli v technikách transportu konzervatívne. Najlepšie to bolo vidieť v etnicky zmiešaných oblastiach, kde nemecké a maďarské ženy nosili náklad na hlave, zatiaľ čo slovenské na chrbte (Bednárík, 1950; Gunda, 1955; Paríková, 1979b).

Plachta (*plachtička, plachietka, plachta s trakmi, trakovica, trávnicka, obrus*) bola v tradičnej kultúre bytovou, odevnou, ale i hospodárskou textíliou. Na Slovensku patrila medzi tradičné a najpoužíva-





nejšie transportné prostriedky. Mala tvar štvorca a tvorili ju dve poly domáceho konopného alebo ľanového plátna s koncovými trakmi. Do plachty sa uložil náklad, ktorý sa na prsiach previazal protiľahlými koncami. Spôsob nosenia bremena v plachte a jej uväzovanie sa mohlo odlišovať podľa vzdialenosti, na ktorú bolo bremeno potrebné odniesť. Inak sa nosilo seno a tráva zo vzdialenejších lúk, keď sa náklad v plachte stiahol protiľahlými koncami, a ostatnými sa uviazal na hrudi do uzla. Na kratšie vzdialenosti sa batoh uviazal všetkými štyrmi koncami a bol prenášaný na ramene. Takto sa nosilo napríklad krmivo z uskladňovacích priestorov na hospodárstve do maštale.

Nosenie v plachte bolo charakteristické pre ženy. Pri poľnohospodárskych prácach, ako bolo prenášanie sena, trávy, obilia, okopanín, hnoja na ťažko prístupné pozemky, pri lámaní kukurice, zbere ovocia a lesných plodín, ale i rôznych košov sa používala plachta z hrubého ľanového plátna s veľkosťou najmenej jeden meter štvorcový. Bremeno nesené v plachte, často s hmotnosťou aj päťdesiat kilogramov, nazývali *noša*, *batoch*, *ťarcha*, *zajda*, *bremeno*. Takýto náklad niesli ženy i na vzdialenosť niekoľkých kilometrov, pričom im muži idúci s nimi často ani nepomáhali.

Tradičné transportné plachty možno na základe niektorých znakov diferencovať. Ako ukázal materiál zhromaždený pri príprave *Etnografického atlasu Slovenska*, plachty zhromaždené v zbierkach múzeí, ale i pri etnologickom výskume, na území Slovenska rozoznávame dva základné druhy plachiet, ktoré sa odlišujú formou: plachty s koncami (*traki*, *frambiji*) a plachty bez koncov, ktoré mohli mať rôzne rozmery. Z etnologického hľadiska je však dôležité zistenie publikované v atlase, že rovnaké typy plachiet používali na území Slovenska všetky tu žijúce etnické spoločenstvá (Paríková, 1979b; Chlebana, 1981; EAS, 1990).

Ďalším diferencujúcim znakom bol materiál plachiet. V predindustriálnom období sa takmer v každej vidieckej domácnosti tkalo plátno. V hor-

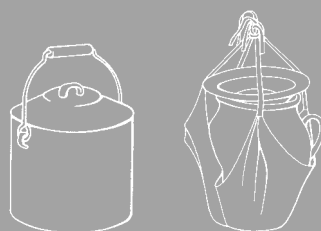
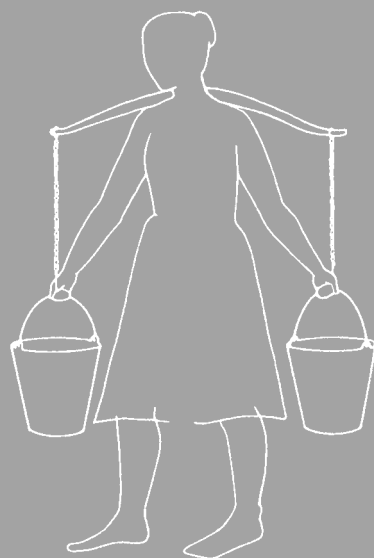
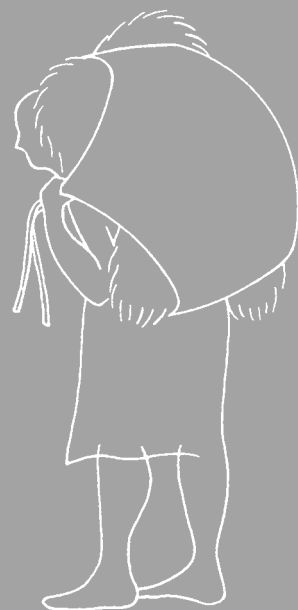
ských oblastiach Slovenska väčšinou z ľanu, v nížinných regiónoch skôr z konopí. Koncové plachty sa vyrábali z menej kvalitného, hrubého plátna. Traky prišité na štyroch rohoch boli z toho istého materiálu. Aj po preniknutí fabrických textílií do prostredia roľníckych rodín ostal materiál na výrobu tohto typu plachty zachovaný. Bol to jednak prejav udržiavania istého kultúrneho vzoru, ale predovšetkým dôkaz časom osvedčenej a overenej praxe.

Ešte v prvej polovici 20. storočia bol na Slovensku všeobecne rozšírený postup vysievania obilia z ruky. Osivo niesol roľník v plachte (*rozsievka, šijačka, trakovica, podruša, plachetka*), ktorá mala tiež štyri traky. Dva z nich sa držali v jednej ruke, dva sa zaviazali okolo krku. Táto technika sejby sa v agrárnej kultúre Slovenska udržala až do polovice 20. storočia.

Plachta mala pri poľných prácach ešte jedno špecifické využitie – zhotovovala sa z nej poľná kolíska (*ringovka*) pre deti. Najjednoduchším spôsobom bolo upevniť traky plachty na blízky strom. Na tento účel však existoval aj špeciálny drevený podstavec (*šragi*), na ktorý sa plachta upevnila. Pozostával z troch-štyroch vhodných palíc, ktoré tvorili nôžky podstavca. Naň sa plachta upevnila. Vznikla tak prenosná poľná kolíska, ktorá sa podľa potreby ešte vystlala, aby dieťa ležalo čo najpohodlnejšie (Andel – Markuš, 1971; Paríková, 1979b; heslo kolíska – ELKS, 1995).

Druhým základným tvarom transportnej plachty bola plachta bez koncov. Ako ukázal získaný etnologický materiál, aj táto forma plachty sa používala na celom území Slovenska, aj keď frekvencia jej výskytu bola v porovnaní s koncovou plachtou nižšia. Je možné a pravdepodobné, že každý variant plachty mal v minulosti diferencovanú funkciu.

Plachty obyčajne utkané z jemnejšieho bieleho plátna nosili ženy na nákupy do mesta. Pri väčších nákupoch sa do nich mohol vložiť košík, prípadne čisté vrece, do ktorého sa nakúpené veci uložili.





Drotár. Spišské Podhradie. Neautorizované, okolo roku 1925

Zaužívaná organizácia poľnohospodárskych prác vyriešila i problém stravovania ľudí pracujúcich často vo vzdialených častiach chotára. I táto práca pripadla ženám. Doma pripravené jedlo prinášali v hlinených nádobách, ktoré až v priebehu prvej polovice 20. storočia nahrádzali továrensky vyrobeným riadom. Nádoby prenášali uviazané v plachte bez trakov alebo v obruse. Zhotovené boli z jemnejšieho plátna, obyčajne i vyzdobené výšivkou s geometrickým alebo rastlinným vzorom. Dve poly takejto plachty sa zošili krížikovým stehom.

V plachte sa nosili aj potraviny na salaš. Sem sa obyčajne nosilo viac jedla. Vtedy sa traký na plachte, v ktorej sa jedlo prenášalo, zviazali a navliekli na palicu a jej konce uchopili vždy dve ženy. Bolo zvykom, že plachta používaná v takomto prípade bola zdobená aj ženy pekne oblečené.

Z jemnejšieho plátna, neraz tiež s výšivkou, sa šili plachty určené na obradné účely, ako napríklad na prenášania jedla do kostola, pri sobáši, pri návšteve krstnej matky počas šestonedelia mladej mamičky a pod. Bez zakrytého jedla sa nesmeli vyjsť na ulicu, lebo nikomu sa nemalo ukazovať, čo sa nesie šestonedielke. Do takejto plachty – *chlebovky* – sa pri transporte zabalil i chlieb (Andel – Markuš, 1971). Na prenášanie potravín slúžili menšie plachty (*plachticka*, *grastúšok*, *obrúsok*, *servítek*, *uzlík*), ktoré mali rozmer



Košík bol obľúbeným transportným prostriedkom i pri chodení na trh. Foto K. Plicka, nelokalizované, nedatované

okolo štyridsať centimetrov. Na každom rohu bol prišitý kratší, asi štyridsaťcentimetrový trak. Takto prenášali jedlo predovšetkým ženy.

Transportným prostriedkom podobným plachte bol obrus. Pôvodne odevná súčiastka, ktorá mala chrániť telo pred chladom, bola zhotovená z domáceho plátna. Jej tvar a veľkosť sa zhodovali s obrusom využívaným na transport.

Výskumy *Etnografického atlasu Slovenska* sledovali i funkciu obrusu pri transporte nákladov. Podobne ako plachta bez koncov sa obrus používal na prenášanie krmovín, jedla, rôznych košov, ale i detí. Žena si ním omotala dieťa k telu, a tak ho preniesla buď na prsiach, alebo na chrbte. Významné bolo poslanie obrusu aj pri rôznych obradových a rodinných príležitostiach. Tam sa postupne prenášala i jeho základná funkcia. Z hľadiska formy a veľkosti boli obrusy podobné plachte bez koncov a pôvodne sa využívali i pri identických transportných príležitostiach. Plachty a obrusy väčšinou patrili k základnej výbave nevesty (EAS, 1990; Paríková, 1979b).

Pri domácej výrobe plátna sa nezabúdalo ani na výrobu vriec. Boli tradičným prostriedkom na prevoz, prípadné skladovanie zemiakov a obilia. Plátno na ich zhotovenie sa tkalo z najmenej kvalitných nití a činovate. Niekedy sa do neho vtkali i farebné pásiky, ktoré odlišovali ich majiteľov. Sekundárne

sa vrecia používali i na transport lístia z lesa, ktorým pri nedostatku slamy podstielali pod dobytok. V niektorých obciach, hlavne na východnom Slovensku, sa z vreca rozsievalo obilie. Namiesto plachty-rozsievky niesol roľník na pleci vrece s osivom a naberal z neho hrste, ktoré rozhadzoval pred seba (Paríková, 1985).

V tradičnej roľníckej rodine pôsobil celý komplex síl, ktoré vzájomne spájali všetkých jej členov. Tieto sily, označované ako rodinné väzby, vyrástli z emocionálnych, ale predovšetkým z racionálnych základov. Roľnícka rodina tvorila kompaktnú spoločenskú a výrobnú-konzumnú jednotku, orientovanú na uchovanie a rozvoj hospodárstva. Každý člen rodiny mal vymedzenú prácu, ktorá zodpovedala veku, pohlaviu a osobným možnostiam jednotlivcov. Hospodárstvo rodiny bolo spoločným menovateľom, ktorý spájal úsilie všetkých jej členov. Z neho sa odvíjali aj tzv. mužské a ženské práce, ktoré sa vymedzovali nielen biologicky, ale aj spoločensky.

Ťažiskom ženskej práce bola domácnosť a výchova detí. Na poli robili ženy práce, ktoré sa pokladali za ľahšie. Muž pracoval pluhom, žena motykou, muž kosou, žena srpom alebo kosákom. Je však zaujímavé, že ťažké bremená nosili na chrbte ženy (vynášanie hnoja, nosenie dreva, detí, tovaru na trh a pod.). Tieto práce sa pokladali pre mužov všeobecne za nedôstojné a vykonávali ich len vtedy, keď boli mimo domova.

Krošňa (*krosienka*) bola drevená konštrukcia zo smrekového alebo jedľového dreva, ktorá sa pomocou kožených alebo tkaných trakov (*frombije*, *chrombije*) nosila na chrbte. Krošňa nie je špecificky slovenská transportná pomôcka. Vyskytuje sa v rôznych európskych krajinách, ba aj na iných kontinentoch. Použitie nachádzala v tradičnom hospodárstve – nosenie hnoja, sena, slamy, dreva atď. Využívala sa hlavne v horských a podhorských regiónoch Slovenska s vysoko položenými chotármi. Náklad bol upevnený buď priamo na konštrukcii krošne, alebo uložený v košoch. Používali ich tiež podomoví obchodníci a remeselníci – oknári, sklenári, plátenníci a drotári na svojich vandrovných cestách. Nosili v nich tovar, materiál a nástroje. S rozvojom turistického ruchu na prelome 19. a 20. storočia našla drevená krošňa svoje uplatnenie aj v prostredí horských nosičov. V oblasti Ponitria boli v minulosti známe i krošne vypletené z vrbového prútia. Súčasťou krošní bývali plátenné alebo kožené kapsy s osobnými potrebami. Na ich boku býval zavesený lampáš (heslá drotár, drotárstvo, krošňa, oknárstvo, sklenárstvo – ELKS, 1995; Mruškovič, 2003; Nováková, 2008; Pranda, 1989).

Muži – robotníci, drevorubači, pastieri – používali na transport potrebných vecí radšej kapsy (*tanistra*) – plátene, vlnené, kožene, prevesené cez rameno. Zo Zemplína dokladá etnografický materiál i kapsy pletené z kukuričného šúpolia, ktoré sa miestni roľníci naučili pliesť od reemigrantov z Maďarska (Andel – Markuš, 1971). Kládli si do nich jedlo i menšie pracovné nástroje, potrebné pri poľnohospodárskych prácach mimo domova

(zvyčajne náradie na brúsenie a nakúvanie kosy). V okolí Nových Zámkov poznáme tašky upletené z trstia (*cégre*), ktoré používali hlavne mäsiari na transport mäsa. Ak už museli chlapi preniesť náklad uložený v plachte, nosili ho obyčajne na ramene alebo na šiji, nie na chrbte ako ženy (Paríková, 1979b).

Archaickým prejavom pastierskej kultúry v oblasti Karpát boli *bisahy* (*visahy*). Išlo o z plátna alebo vlny zhotovené dvojvrecko, ktoré sa využívalo pri transporte syrov, potravín, prípadne nádob so žinčicou (*oboňa*). Nosili sa prehodené cez plecيا, jedným vreckom dopredu, druhým dozadu, prípadne sa týmto spôsobom mohlo prehodiť i cez chrbát koňa (heslo *bisahy* – ELKS, 1995).

K spôsobom prenášania bremien ľudskou silou patrilo i prenášanie tekutín. Používali sa vedrá, rôzne druhy drevených putní, gelety. Nádoby, väčšinou výrobky debnárov, sa nosili prevažne v rukách.

Debnárstvo, najprv ako domácka, neskôr remeselná i továrenská výroba drevených nádob na uskladnenie a transport tekutín, potravín, prípadne iného tovaru, bolo známe po celom území Slovenska. Už v 15. storočí vznikali debnárske cechy, ktorých produkcia presahovala domácu spotrebu a vo veľkých množstvách sa ich výrobky vyvážala do južných, nížinných oblastí Uhorska. Ako transportné prostriedky sa vyrábali *gelety*, *sudy*, *džbery*, *putne* a *kanvy*. Používali sa hlavne vo vinohradníctve na transport hrozna, ale aj na nosenie vody, hnoja, v mestách i na prenášanie uhlia. Boli však i pomôcky na ich nosenie – na váhach, prípadne v dvojici na drevených drúkoch (*drúčky*). Tento spôsob sa využíval napríklad pri nosení krmovín, keď sa na dva drúky naložilo ich únosné množstvo. V niektorých prípadoch mali na koncoch drevené klíny, ktoré zabraňovali sklznutiu prenášaného nákladu. Za variant môžeme považovať transportný prostriedok určený na vynášanie pliev a zvyškov slamy pri mlátení obilia. Boli to dva drúčky, medzi ktoré sa pripevnila plachta. Podobným variantom boli *šeregle* – dva drúčky spojené doskou. Používali sa na vynášanie hnoja, ale i na prenášanie rôzneho stavebného materiálu (Andel – Markuš, 1971; heslo *debnárstvo* – ELKS, 1995).

Ešte v prvých desaťročiach 20. storočia bolo možné na východnom Slovensku vidieť i nádoby zhotovené z kôry stromov (*korman*). Pri ich výrobe sa využívala kôra brezy, jelše alebo jedle, ktorú do tvaru zvona zošili tenkou vetvičkou. Využívali ich hlavne ženy pri zbere lesných plodov, ale tiež pastieri a lesní robotníci (Gunda, 1955).



*Transport dreva pomocou traku. Bacúch.
Foto E. Prandová, 1963*



*Transport pomocou krošne. Huty.
Foto E. Siegelová, 1972*



*Transport raždia pomocou traku. Žakarovce.
Foto F. Hideg, 1954*



*Transport prútia pomocou traku. Závadka.
Foto P. Slavkovský, 1973*



Transport dreva v plachte. Východná. Foto J. Paličková, 1960



*Na prepravu menších nákladov dobre poslužil vozík.
Raková. Foto A. Pranda, 1966*



*Sánky sa používali aj na prevoz krmovín. Hanušovce
nad Topľou. Foto A. Kostková, 1967*



Doprava raždia na vozíku. Banská Belá. Foto E. Plicková, 1972



Predajca sít na ceste do Starej Ľubovne. Foto J. Dérer, 1955



*Transport dieťaťa v plachte. Horehronie.
Foto F. Hideg, 1952*



Poľná kolíska. Horehronie. Foto F. Hideg, 1952



*Transport dieťaťa pomocou plachty. Dlhá nad
Oravou. Foto E. Siegelová, 1975*



*Spôsob prenášania dieťaťa na chrbte. Kochanovce.
Foto J. Botík, 1972*



Znášanie ovsu v plachte. Liptovské Revúce. Foto J. Boďa, 60. roky 20. storočia



Na ceste k rodičke. Hnojné. Foto M. Bohnická, 1970



Transport čistej vody pomocou plachty. Mojtn. Foto M. Mjartan, 1974



Transport vody na váhach. Huty. Foto E. Siegelová, 1972



Transport jedla na salaš. Žakarovce. Foto J. Látalová, 1953



*Transport hrazna pri obaračke. Slovenský Grob.
Foto J. Podolák, 1968*



*Transport vody v drevenej putni. Huty.
Foto E. Siegelová, 1972*



*Trak – jednoduchý a užitočný transportný
prostriedok. Žakarovce. Foto J. Látalová, 1953*



Chrbtový kôš. nelokalizované, nedatované



Transport zemiakov v koši. Liptovská Teplička. Foto L. Baran, 1951



Sanica. Neautorizované a nedatované

VLEČENÉ (KÍZAVÉ) DOPRAVNÉ PROSTRIEDKY

K vývojovo najstarším patria vlečené dopravné prostriedky. Najarchaickejším a konštrukčne najjednoduchším bol smyk (*vlač*) – zväzok vetiev, na ktorý sa naložila kopa sena. Takto sa ľudskou silou alebo pomocou záprahu približovalo seno z menej dostupných miest.

Konštrukčne zložitejším, ale svojím princípom rovnakým dopravným prostriedkom boli vlačuhy (*vlaki, vlače, vlačuhi, zvlače* a pod.), zhotovené z dvoch drevených tyčí spojených na jednom z koncov. Ním sa potom pripvnili na plužné kolieska. Ich druhý koniec sa vliekol po zemi. Používali sa na prepravu poľnohospodárskeho náradia do menej prístupných častí chotára, prípadne prepravu ťažkých kameňov.

Tradičné spôsoby dopravy v agrárnej kultúre Slovenska patria k jej najstarším prejavom. Aj keď sa neuchovali ich trojrozmerné pamiatky z obdobia stredoveku (bolo to obyčajne jednoduché drevené náradie, ktoré si zhotovovali sami roľníci a ktoré nemalo takú cenu, aby sa stalo predmetom evidencie a súpisov pozostalosti), možno predpokladať, že vlečené dopravné prostriedky vznikli so začiatkom orného hospodárenia. Ich dlhé pretrvávanie v hospodárskom inventári roľníka súviselo nielen s ich funkčnosťou v organizácii poľnohospodárskych prác, ale aj s nedostatkom ornej pôdy. Preto sa orali tiež vzdialené, strmšie pozemky na okrajoch chotára, kam bola doprava vozom ťažšia. Zachovaný etnologický materiál z 19. a 20. storočia poskytol historikom a archeológom potrebné analógie s tradičnými formami dopravy orného náradia zo starších období.

Pomenovanie *vlaki, vlače, vlačuhi, zvlače, smik, volocny* mala aj zadná časť dvojdielných saní používaných na zväzanie dreva. L. Niederle vo svojich *Slovenských starožitnostiach* (1904) naznačil, že vlačuhy mohli byť u Slovanov predchodcami saní. Týmto termínom sa v slovenských regiónoch označovalo i náradie na bránenie pooranej pôdy, prostriedok na dopravu sena, časti saní, v niektorých lokalitách tak nazývali časť pluhu – jeho plaz (Paríková, 1979c).

Vlačuhy boli jednoduchým dopravným prostriedkom, zhotoveným z pevného samorastu vidlicového tvaru alebo dvoch silnejších drevených drúkov spojených v tvare písmena „V“. Ich dĺžka sa pohybovala v rozmedzí 150 – 180 cm a bola určená veľkosťou pluhu. Masívnejšie vlačuhy, ktoré sa do agrárnej kultúry dostávali pravdepodobne až po zavedení brán pri príprave pôdy, umožňovali dopravu pluhu a brán zároveň. Pretože súčasťou vlačúh boli plužné

kolieska, možno predpokladať, že na prepravu radiel sa nepoužívali. Ešte v 20. storočí bolo možné vidieť na slovenskom vidieku roľníka, ako nesie na pleci ľahké radlo, používané na oborávanie.

Určité technické zdokonalenia predstavovali vlačuchy s jedným alebo dvoma oplenmi, ktoré ich priečne spájali a spevňovali. Používanie vlačúh na prepravu orného náradia a brán bolo známe na celom území Slovenska. Regionálne a miestne rozdiely boli len v ich pomenovaní.

Dlhé pretrvávajúce vlačúh v agrárnej kultúre Slovenska, v jeho karpat-ských i nížinných regiónoch, možno vysvetliť geografickými, ale tiež sociál-nymi podmienkami a v neposlednom rade s ich funkčnosťou. M. Paríková sumarizovala zodpovedajúce faktory:

1. Pred sceľovaním pozemkov bola väčšina poľnohospodárskej pôdy roz-kúskovaná do malých parciel, nachádzala sa často na strmších svahoch chotára, na ktoré bola doprava orného náradia výhodnejšia na vlačuhách.
2. Pri dlhom pretrvávajúcom trojpoľného hospodárenia v slovenskom poľno-hospodárstve nebolo potrebné voziť na pole pri prvej a druhej orbe (pri rozorávaní úhorov a strnísk) iný nástroj na prípravu pôdy ako pluh. Jeho doprava na vlačuhách bola pre roľníka výhodnejšia ako vozom.
3. V prípade, že pozemky ležali blízko obydliá, nebolo rentabilne využívať voz.
4. Dôležitým faktorom bol aj stav vtedajších komunikácií v chotári, ktoré boli najmä v jesennom a jarnom období rozmočené a pre vozy prakticky neprístupné (Paríková, 1979c).

K vlečeným dopravným prostriedkom orného náradia patrili aj letné sane, využívané v horských lokalitách so svahovitými chotárm. Od zimných saní sa líšili iba tým, že nemali pevne osadené oje, ale len drúk s reťazou, ku ktorému sa upevnil konský postroj. Do poľa sa na nich dopravoval pluh, brány, krmivo pre záprah, v čase sejby osivo. Ich letné využitie bolo výhodné najmä vo vlhkom a močaristom teréne. V 19. a 20. storočí boli vlačuchy i letné sane len pomocnými prostriedkami na prepravu poľnohospodárskeho náradia. Do tejto pozície ich vytlačili kolesové dopravné prostriedky – jedno-osové a dvojosové doštené vozy. Rozhodli o tom predovšetkým inovácie v súdobej agrárnej kultúre:

a) prechod z trojpoľného systému hospodárenia na striedavý, pričom sa na prípravu pôdy využívali ťažšie brány a valce, ktoré bolo potrebné dopraviť s orným náradím na pole;

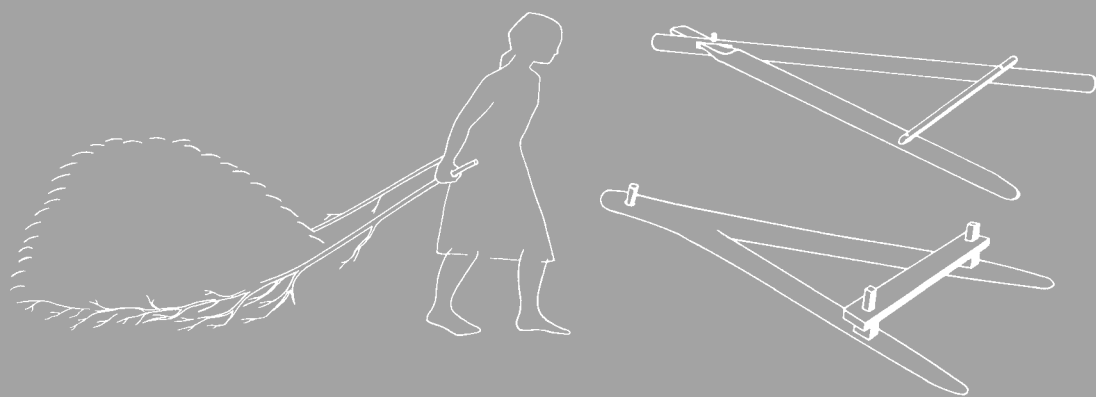
b) prenikanie fabricky vyrobených železných náradí do agrárnej kultúry;

c) zákazy správnych orgánov používať vlačuchy na upravených miestnych komunikáciách, ktoré sa nimi poškodzovali (Paríková, 1979c; Podolák, 2008).

Pre etnologické štúdiá je gnozeologicky veľmi efektívna komparatívna metóda. Práve vďaka nej pri javoch tradičných spôsobov transportu a doprav-



Približovanie sena na lúkach. Liptovská Lužná. J. Bízik, 1960



ných prostriedkov zisťujeme veľké podobnosti na širokom európskom teritóriu. Napríklad vlačuhy, ktoré sú súčasťou tradičnej agrárnej kultúry na Spiši, poznali v Rumunsku, Švajčiarsku, Tirolsku i v severnom Taliansku (Gunda, 1955).

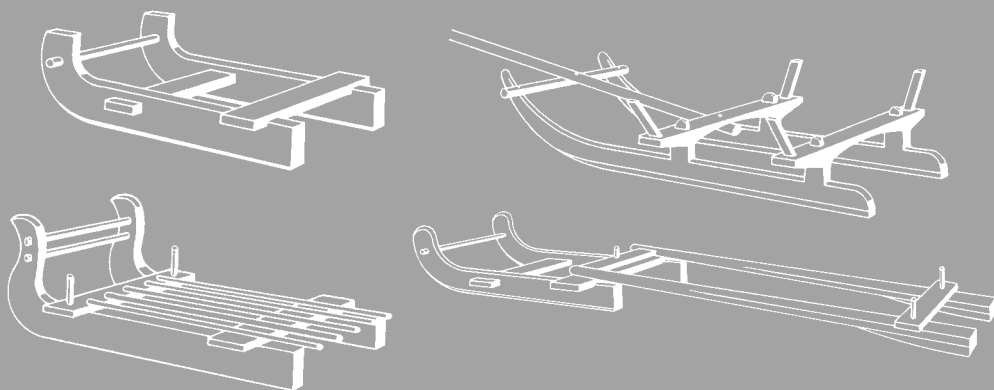
Tradičným a charakteristickým dopravným prostriedkom v zimnom období, rozšíreným nielen v horských, ale aj v nížinných oblastiach Slovenska, boli sane. Používali sa pri vyvážaní hnoja, doprave krmiva, ťažbe dreva, stavebného materiálu, rudy, uhlia či osôb. Základným typom sú jednodielne sane skladajúce sa z dvoch rovnobežných *saníc*. Do každej sanice boli zapustené dva oporné stĺpiky (*strami*), na ktoré sa pripol spojovací *oplen*. Ten sanice spájal a zároveň tvoril nosnú funkciu saní. Jednodielne sane mali oplien pevný, dvojdielne, ktoré vznikli pripojením *vlačúch* k základnej časti, otočný, umožňujúci ich otáčanie. V oplene boli zapustené klanice, o ktoré sa opierali doštené bočnice, rebriny alebo košina. Na oje, upevnené v prednej časti saní, sa pripínal postroj podľa druhu ťažných zvierat, teda jarmo alebo konský chomút.

Sane sa využívali pri doprave dreva, pridaním bočníc na vyvážanie hnoja, prípadne zvoz sena zo vzdialenejších senníkov. Ako ľahký dopravný prostriedok boli dôležité predovšetkým pri hospodárskych aktivitách v tých častiach chotára, kam sa nedalo vozom dostať ani v lete. Sane určené na prepravu osôb mali doskové debnenie, na ktorom boli upravené miesta na sedenie. Preprava osôb na saniach však postupne ustupovala autobusovej a železničnej doprave. Na princípe saní sa v minulosti na Spiši, Liptove a Horehroní konštruovali aj prenosné bačovské koliby. Sánky ťahané človekom (*krne, krivule*) sa okrem detského sánkovania používali aj na prevoz ľahších nákladov – krmiva, dreva, bielizne pri praní, nákupov a pod.

Na zhotovenie saní sa používalo tvrdé drevo (breza, buk, javor, klen), ktoré bolo potrebné vyrábať v mesiacoch október až december, „keď drevo nemá vodu“. Sane si vedel zhotoviť skoro každý šikovnejší roľník, resp. si ich objednal u dedinských náturistov, prípadne boli výsledkom kooperácie v rámci susedskej či príbuzenskej spolupráce. Spodná, klzná časť sa okúvala železnou pásovinou, ktorú dodali miestni kováči. Ide o inováciu, ktorá do výroby saní prenikla v prvých desaťročiach 20. storočia. Svoje hospodárske funkcie si sane na slovenskom vidieku udržali až do polovice 20. storočia (Baran, 1952, 1957; Bednárík, 1950, 1968; Andel – Markuš, 1971; Chlebana, 1981; Páriková, 1985; Podolák, 2008; heslá sane, sánky, vlačuhy – ELKS, 1995).



Doprava dreva v zime. Haligovce. Foto M. Chlebana, 1975





Zvážanie sena. Priekopa. Foto J. Dérer, 1958

KOLESOVÉ DOPRAVNÉ PROSTRIEDKY

Prvé vozy s drevenými kolesami sú historicky doložené už vo štvrtom tisícročí pred našim letopočtom v oblasti Stredozemného mora. Voz ťahaný ťažným zvieraťom dokladá archeologický materiál na území Slovenska od praveku. Od 12. storočia sa také vozy objavujú na dobových ikonografických i v písomných historických prameňoch. Jednoduché kolesové dopravné prostriedky – fúrik, dvojkolesová kára, ľahké vozíky ťahané ľuďmi – sa na území Slovenska objavujú v ikonografickom materiáli už v období 13. – 14. storočia (Dějiny hmotné kultúry, 1985; Kovačevičová, 1987).

Od svojho vzniku prešiel voz mnohými zmenami a konštrukčnými zdokonaľovaniami, ktorými ich výrobcovia reagovali na konkrétne prírodné podmienky a dopravné príležitosti. Medzi najdôležitejšie konštrukčné zlepšenia patrilo zavedenie železných osí a kolies okutých železnými obručami. Toto technické zdokonalenie umožnilo dopravu ťažších bremien. Slovensko patrilo do širšej stredoeurópskej oblasti, kde sa dvojosové (štvorkolesové) vozy vyvinuli ako prevládajúci typ.

Všeobecne rozšíreným kolesovým dopravným prostriedkom bol fúrik (*táčky, tragáč*), jednokolesový dopravný prostriedok, poháňaný ľudskou silou. V snahe človeka organizovať svoje materiálne prostredie mal mnohostranné použitie: na kratšie vzdialenosti sa na ňom prevážalo kameň, vrecia s úrodou, maštalný hnoj, drevo a pod. Tí chudobnejší vozili na ňom aj obilie do mlyna.

Podobné sa využívala kára (*taliga, teliga, teliška, kolča, kordé, laptika*), ľahký kolesový dopravný prostriedok. Jednoosové (dvojkoľosové) vozy – káry ťahané človekom alebo zvieraťom sú charakteristické viac pre stredomorskú kultúrnu oblasť. Pod názvami *kára, káři, karlik, taliga, telicha, kolča, kordé, laptika* sa rozšírili aj po celom území Slovenska. Existovali dva typy: s jedným ojom a s dvoma ojami. Vrchná časť káry sa prispôbovala druhu prevážaného materiálu. Na prepravu dreva stačili klanice, pri preprave rôznych poľnohospodárskych produktov (zemiaky, osivo) a náradia mala kára rebriny, do ktorých sa niekedy vkladala prútená košina. Pri preprave hnoja sa na ňu umiestnila drevená debna.

Kára sa pohybovala buď pomocou ľudskej, alebo zvieracej sily. Človek ju ťahal len na kratšie vzdialenosti, resp. pri nedostatku záprahových zvierat. Dobyťčí záprah bol väčšinou kravský, zriedkavo konský, na južnom Slovensku sa vyskytovali i osly. Kára bola dopravným prostriedkom nielen roľ-

níkov, ale aj podomových obchodníkov a remeselníkov. Nedostatok etnografického porovnávacieho materiálu neumožňuje určiť pôvod tohto dopravného prostriedku. Jazykovedný materiál však s istotou dokladá výraz *teliba* v ruskom jazyku, kde sa v tejto podobe objavuje v historických písomnostiach už v 14. storočí. Termín *taliga* sa vyskytuje aj v maďarčine. Maďarský jazykovedec I. Kniezsa pripúšťa, že sa tam mohol dostať z ruského jazyka (Bednárík 1950, 1968; Andel – Markuš, 1971; Mjartan, 1974; heslá fúrik, kára – ELKS, 1995).

K najdôležitejším súčasťiam inventára roľníka patrilo rozhodne voz. Bezprostredne súvisel s celoročným cyklom jeho hospodárskych a sociálnych aktivít (príprava pôdy, zber krmovín, transport úrody, dreva, stavebného materiálu, osôb...). Svoje miesto mal takisto v obradovej kultúre – vozenie svadobčanov, obradné prevážanie výbavy, pri pohreboch a pod.

Základ štvorkolesového voza, tzv. *holý voz*, tvorilo predné a zadné súkolie spojené drevenou žrdou – *rázvorou*. K oju v prednej časti voza sa upevňoval postroj pre záprahové zvieratá – *jarmica*, *jarmo*, *konský postroj*. Vrchná časť voza sa upravovala podľa charakteru prevážaného nákladu – doštený voz (*došteniak*), voz s rebrinami (*rebriniak*, *drabinový voz*, *rojtlák*).

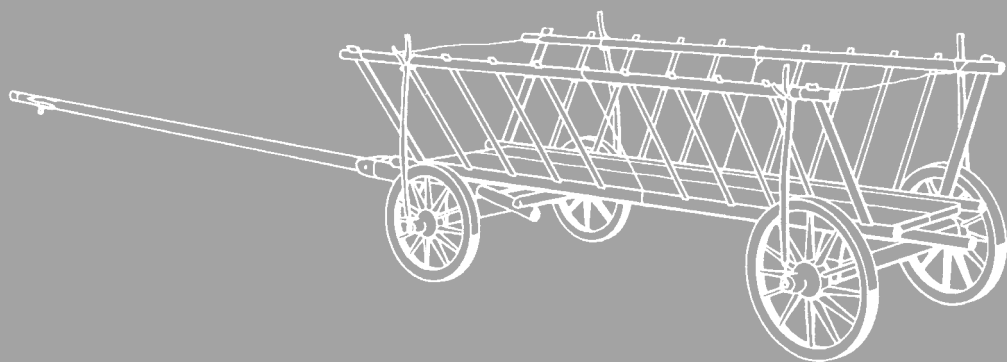
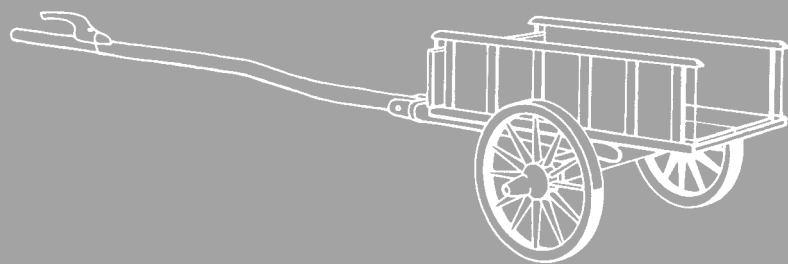
Doštený voz bol z tradičných dopravných prostriedkov najuniverzálnejší – slúžil na prepravu rôznych nákladov, ale aj ľudí od jari do jesene. Okrem celého voza bolo možné pripraviť z jeho prednej časti (*polvoz*) jednoosovú (dvojkoľosovú) káru (*taligu*), ktorá sa využívala predovšetkým v ťažšie prístupných terénoch a pri lesných prácach. Oblúbená bola v oblastiach s lazovým osídlením. Jej vrchná časť sa upravovala podľa charakteru nákladu. Tvorila ju buď debna z dosák, alebo rebriny. Vozili na nej hnoj, krmoviny, narezané drevo, ale aj nákupy z mesta. Niekedy sa do voza ukladala prútená košina – prútená ohrada, ktorá mohla mať rôzne veľkosti. Ukladali ju do došteného voza, v zime do saní. Slúžila na prepravu osôb aj nákladov. Zhotovovali si ju väčšinou sami roľníci zo zeleného (nelúpaného i lúpaného) vrbového prútia alebo lieskových lubov. Košiny boli aj tradičnými výrobkami košíkárov. V Honte a Novohrade boli známe strediská, kde ich vyrábali z vrbového prútia, zatiaľ čo oravské košiny sa zhotovovali z liesky (heslo košina – ELKS, 1995).

Náklad uložený na voz sa nazýval *fúra*. Spravidla určoval aj váhu a veľkosť voza. V tradičnej doprave slovenského vidieka bolo možné pri dvojosových vozoch rozoznať tri druhy: ľahký voz (do 300 kg), stredný voz (do 400 kg) a ťažký voz (nad 500 kg). Masívnejšie a špeciálne upravené vozy mali obchodníci, plátenníci a povozníci.

K vozu patrilo zariadenie na brzdenie zadnej nápravy – *šlajf*, *šeregle*, *valou*. Tvoril ho drevený hranol s vyhlbenými zárezmi, do ktorých zapadli zadné kolesá pri brzdení. Kovový válov sa zhotovoval zo železnej pásoviny. Oba druhy boli prichytene k vozu reťazami. Ich poslaním bolo pribrzdiť voz



Kravský záprah. Lendak. Foto I. Grossmann, 1964



v strmom teréne, ale aj šetriť kovovú obruč kolesá, ktorá by sa pri inom spôsobe brzdenia drala. Brzdiť sa mohlo tiež reťazou, ktorá sa obtočila okolo zadného kolesa, alebo aj improvizovaným spôsobom – silným konárom stromu upevneným o voz v protismere jazdy. Tento spôsob sa využíval hlavne pri zvoze sena zo strmších lúk. Narábanie s povozom vyžadovalo veľa opatrnosti a predovšetkým zručnosť a skúsenosť.

V horských oblastiach sa používal na upevnenie nákladu krmovín alebo obilných snopov *pavúz*. Bola to dlhá drevená žrd, ktorá patrila k výbave rebrinového štvorkolesového voza. Ukladala sa pozdĺžne na vrch nákladu (*fúry*) a po oboch stranách sa utiahla reťazami. Podobne ako názvy iných častí voza (koleso, os, rázvor, oje, snice, oplén) aj *pavúz* má starý slovanský základ (heslo *pavúz* – ELKS).

Súčasťou voza, najmä ak ho používali na dlhších furmankách, boli lampáš a *lada* na odkladanie potrebného náradia či kolomaže na mazanie kolies. Drevené časti vozov si vyrábali sami roľníci alebo ich kupovali od miestnych náturistov, kovové časti si objednávali v kováčskych dielňach.

Osobitnú skupinu tvorili vozy výlučne určené na osobnú dopravu – *brička*, *hintov*, *koč*, *fiaker*, ktoré však v minulosti nepatrili k bežnému inventáru slovenského roľníka.

Vozy i sane potrebovali údržbu – kolomažou sa mazali osky kolies, nahádzali sa opotrebované drevené časti novými, u kováčov sa objednávali nové kovania a obruče. Roľníci robili tieto práce vo voľnejšom čase. Sane sa v letnom období odkladali. Ich jednotlivé časti sa rozvešali v podstreší hospodárskych stavieb tak, aby boli chránené pred dažďom a prudkým slnkom. Vozy sa používali skoro po celý hospodársky rok. Tí roľníci, ktorí vlastnili stodolu, držali vozy pod strechou tam.

Pri kolesových dopravných prostriedkoch mal veľký význam spôsob, akým sa do nich priahal záprahový dobytok. Aj jeho výber bol odrazom dobových hospodárskych, sociálnych, prírodných a technologických možností. Ako záprahové zvieratá sa v tradičnej doprave využívali kone, voly a kravy.

Kôň mal v hodnotovom rebríčku tradičnej roľníckej komunity veľmi vysokú pozíciu. Okrem svojej úžitkovej hodnoty záprahového zvieratá bol tiež znakom sociálneho statusu svojho majiteľa. Napriek tomu to boli predovšetkým sociálne dôvody, pre ktoré roľníci preferovali do záprahu voly a predovšetkým kravy.

Kone sa v agrárnej kultúre na území Slovenska objavili spolu so zavedením orného hospodárenia. Od tých čias slúžili ako záprahové zvieratá i v ostatných dopravných prostriedkoch. Na základe historických dokladov možno predpokladať, že to bolo v 11. storočí. Dovtedy sa chovali na feudálnych panstvách predovšetkým ako jazdecké kone a na vojenské účely. Na roľníckom hospodárstve a dostávali postupne od druhej polovice 18. storočia. Súviselo to s možnosťou zabezpečiť pre ne dostatok potrebného krmiva.



Podkúvanie hovädzieho dobytku. Turie Pole. Foto J. Nový, 1950

V tom čase sa v agrárnej kultúre začal postupne zavádzať striedavý spôsob osevného systému, do ktorého boli zaradené i krmoviny. To umožnilo chov koní i na väčších poddanských hospodárstvach. Kone sa využívali prakticky počas celého roka pri rôznych hospodárskych aktivitách, ako bola príprava pôdy, mlátenie obilia, zvoz úrody, lesné práce a rôzne dopravné príležitosti. Zatiaľ čo sa na veľkostatkoch využívali predovšetkým v poľnohospodárstve, v horských oblastiach Slovenska nachádzali využitie i pri lesných prácach a v povozníctve. Kôň reprezentoval svojho gazdu. Preto všetky práce súvisiace s ich chovom boli považované v rodine i lokálnom spoločenstve za mužské.

Chov koní s ich využívaním ako ťažnej sily na roľníckych hospodárstvach sa začal v rovinných oblastiach Uhorska už v 18. storočí. Na celom jeho území sa rozšíril v 19. storočí. Pri ornom hospodárení sa kone využívali predovšetkým na väčších výmerách kvalitnej ornej pôdy v sociálne lepšie situovaných roľníckych rodinách. V 20. storočí získal konský záprah pre roľníka priam statusovú hodnotu v sociálnej stratifikácii lokálneho spoločenstva. Práve kvalitná orná pôda a sociálne pomery vysvetľujú existenciu konských záprahov predovšetkým v južných regiónoch Slovenska. Pasenie koní v spoločných stádach bolo nielen na Slovensku, ale i v strednej a južnej Európe

javom skôr ojedinelým. Majiteľ si koňa pásol zväčša individuálne, obyčajne po práci, často i v noci. Dostatok krmovín však umožnil chovať kone maštalným spôsobom, ktorý sa všeobecne preferoval. Napriek významu koní ako ťažných zvierat v poľnohospodárstve, v povozníctve a pri prácach v lese začal ich chov v prvej polovici 20. storočia stagnovať. Dôvodom bola nielen rozširujúca sa sieť železníc, ktorá vytlačala kone z dopravy, ale i sociálne dôvody slovenských roľníckych rodín, ktoré sa museli orientovať na chov univerzálnejšieho hovädzieho dobytká – kráv, ktoré využívali i v záprahu.

Chov koní sa na Slovensku udržiaval i vďaka chovateľským spolkom a existencii žrebčínov. Na prelome 19. a 20. storočia mala na ňom záujem predovšetkým armáda. V niektorých oblastiach sa začali kone chovať na predaj. Známe konské trhy boli napríklad v Rimavskej Sobote, Lučenci, Trnave či Galante. Ich vysokú hodnotu svojím spôsobom potvrdzuje i záujem pašerákov koní na slovensko-poľskej hranici (heslo kôň – ELKS, 1995; Slavkovský, 2013).

Tradičný spôsob života vidieckeho obyvateľstva na Slovensku bol charakteristický svojou všestrannosťou. Potreba organizovať materiálne prostredie, v ktorom jednotlivci, rodina či celé spoločenstvo obce existovali, sa premietla nielen do materiálnych prejavov ich kultúry, ale odrazila sa aj v sociálnych inštitútoch a duchovnej kultúre.

Na prelome osemdesiatych a deväťdesiatych rokov 19. storočia prestala v Uhorsku jednostranná orientácia poľnohospodárstva na obilninársku produkciu a stav jednotlivých druhov hospodárskych zvierat sa optimalizoval. Slovensko v tom čase kopírovalo celouhorský hospodársky vývin. Pri porovnaní súpisov z roku 1870 a 1900 badať pokles chovu koní (z 255-tisíc na 249-tisíc). Ako ťažné zviera v poľnohospodárskych prácach strácali kone svoju úlohu aj na veľkostatkoch, kde ich chov súvisel už len s potrebami armády, s panskými kočmi a dostihovým športom.

Ťažisko živočíšnej výroby na Slovensku spočívalo už od stredoveku na chove hovädzieho dobytká, ktorý sa na hospodárstvach malých roľníkov uprednostňoval pre svoju všestrannú úžitkovosť – v tom čase predovšetkým pre mäso a ťažnú silu. Rozvíjajúca sa produkcia krmovín v období prenikajúceho kapitalizmu umožnila zavádzanie intenzívneho maštalného chovu orientovaného na mliečne hospodárstvo a produkciu mäsa. Zmeny v skladbe živočíšnej výroby v poslednej tretine 19. storočia korešpondovali s úsilím o intenzifikáciu poľnohospodárstva s jeho výlučne trhovým zameraním. Stali sa základom pre ďalšie kvalitatívne zmeny po prelome storočia. Tento ekonomicky pozitívny trend zvyšovania živočíšnej výroby už v tom čase zvýraznil prevahu veľkovýrobných foriem hospodárenia na veľkostatkoch nad samozásobiteľskými tendenciami malých roľníckych hospodárstiev, kde hovädzí dobytok i naďalej musel plniť často i funkciu záprahového dobytká (Holec, 1991).



Kôň bol nielen pomocníkom roľníka, ale mal pre majiteľa aj vysokú spoločenskú hodnotu. Dolné Orešany. Foto J. Pátková, 1956

Chov hospodárskych zvierat predstavoval aj v tradičnom spôsobe života široký komplex javov hospodárskej, sociálnej i kultúrnej povahy. Ich význam ako ťažných zvierat znásobovali v roľníckych rodinách i ostatné tradičné zamestnania, predovšetkým práca v lesoch a povozníctvo. Dôležitou bola i produkcia mlieka, mäsa i koží. Pestovanie krmovín, ťažná sila dobytky, produkcia mäsa a mlieka tak tvorili v ich hospodárskom živote významnú hospodársku symbiózu.

Nedostatok mimoroľníckych zamestnaní vytváral v minulosti na Slovensku situáciu, keď práca na pôde a chov hospodárskych zvierat boli často jediným zdrojom obživy. Je preto zákonité, že v hodnotovom rebríčku ľudí dostávalo vlastníctvo dobytká, pôdy a schopnosť hospodárenia s nimi na zodpovedajúcej agrárnokultúrnej a chovateľskej úrovni vysoké hodnotenie.

Spôsoby chovu hospodárskych zvierat na Slovensku kopírovali európske vývinové trendy, aj keď s istým časovým posunom. Etnologický výskum zachytil len kulminačnú fázu tohto procesu, ktorá bola v roľníckom prostredí výsledkom symbiózy ich kultúrneho dedičstva a inovácií zodpovedajúcich dobovému spôsobu života.

Hlavnou záprahovou silou pri poľných i povozníckych prácach boli na Slovensku až do začiatku 20. storočia voly. Osvedčili sa pri poľných prácach v kopcovitom a kamenistom teréne. Ich ubúdanie na roľníckych hospodárstvach bolo spôsobené predovšetkým sociálnymi pomermi. Na malých hospodárstvach boli kravy, ktoré sa tiež používali do záprahu, všestrannejšie využívaným dobytkom. To vysvetľuje i dlhé uchovanie jarma v inventári roľníckych hospodárstiev. Ešte v prvej polovici 20. storočia ho z uvedených dôvodov nachádzame na celom teritóriu strednej a južnej Európy.

Jarmo (*jarom, jermo*) – drevený postroj pre pár hovädzieho dobytká patril na hospodárstvach roľníkov k základnému hospodárskemu inventáru. Používal sa pri všetkých poľnohospodárskych a povozníckych prácach. Jeho veľkosť závisela od druhu záprahových zvierat – volské jarmo bolo masívnejšie. K dopravnému prostriedku sa jarmo pripieňovalo tromi spôsobmi: na pevné oje (pri ťahaní voza či saní), na prenosné *ojce – ťážadlo* (pri ťahaní pluhu alebo poľnohospodárskych brán) alebo núdzovým spôsobom, pomocou povrazu, resp. reťaze. V horských oblastiach Slovenska, kde hrozilo prevrhnutie naloženého voza, sa používalo otočné zariadenie – *kocúr, mačka*, ktoré v takom prípade zabránilo prehodeniu záprahu.

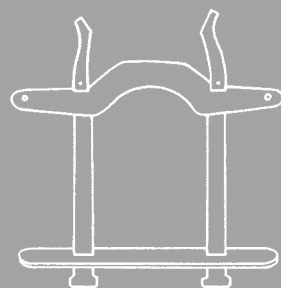
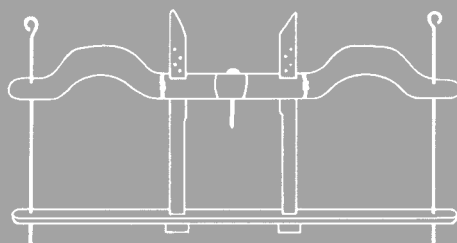
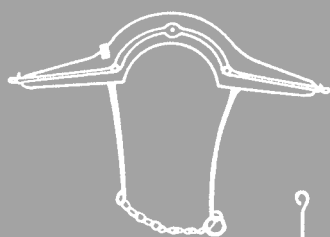
Ako dokladajú etnografické materiály i výsledky etnokartografického výskumu tohto javu, na území Slovenska sa vyskytoval jednotný typ rámového jarma s podhrdelnicou. Iné typy boli len ojedinelé, vyskytujúce sa len v oblastiach s neslovenským obyvateľstvom v kontaktoch zónach s iným etnickým spoločenstvom.

Ako ukázali skúsenosti s etnokartografickým spracovaním javov materiálnej kultúry, aj na príklade tradičných foriem záprahu možno sledovať nielen územné rozšírenie skúmaných javov, ale i dynamiku, resp. zánik v jednotlivých regiónoch a obciach. Výsledky *Etnografického atlasu Slovenska* súčasne vygenerovali celý rad otázok súvisiacich predovšetkým so sociálnou determináciou ich existencie (Kovačevičová, 1973; Podolák, 1974; EAS, 1990).

Jednoduchším zariadením ako jarmo bola pri priahaní hovädzieho dobytká jarmica (*jarmko, krpáč, krpadlo, kravský chomút*). Na hospodárstva roľníkov



V horských oblastiach, kde hrozilo prevrhnutie voza, pripínali oje k jarmu pomocou otočného zariadenia, – kocúra. Veľký Lipník. Foto J. Podolák, 1967





Nakladanie fúry sena. Liptovská Lužná. Foto J. Bízik, 1960

začala prenikať až v 19. storočí. Podobne ako jarmo aj jarmicu si vyrábali sami roľníci. V horských oblastiach Slovenska s dostatkom vhodného dreva bola žiadaným obchodným artiklom miestnych stolárov a náturistov. Súviselo to s modernizáciou agrárnej kultúry, zavádzaním nových osevných postupov, pri ktorých bolo potrebné nové poľnohospodárske plodiny (zemiaky, kukurica, repa) v priebehu ich vegetačného obdobia oborávať, ohŕňať ľahkými oradlami alebo plečkovať. Vtedy bola jarmica v záprahu s jedným kusom dobytko výhodnejšia. Tento kultúrnohistorický vývoj platil pre všetky etnické spoločenstvá, ktoré žili v tomto období na území strednej a južnej Európy. Niekedy sa jarmica využívala i pri priahaní jedného kusa dobytko do ľahkého dvojkolesového voza (*kára, taliga*), prípadne pri spriašaní troch



Kravský záprah viedli často ženy. Závada. Foto T. Ševčíková, 1973

kusov záprahových zvierat, tzv. *prípin*, keď pred párom dobytku išlo ešte jedno zviera.

Historicky najmladším postrojom na priahanie záprahových zvierat bol chomút (*chimit*, *chomont*). Do rozšírenia tzv. novodobého záprahu (pred rokom 1000 n. l.) sa kone zapriahali pomocou remeňa natiahnutého na krku zvieraťa a upevneného do jarma. Chomút je považovaný za vynález včasného feudalizmu. Prvé doklady o jeho existencii v Európe sú z 9. – 11. storočia. Na území Slovenska sa rozšíril približne v 13. až 14. storočí. Tvorila ho mäkká kožená poduška (*podklad*, *hlavnička*), na ktorú sa nasadil samotný drevený, kožou obšitý chomút. Ten sa pomocou bočných remeňov (*bočníkov*) pripevnil k ostatným častiam postroja a retiazkami k oju voza. Chomút je

základnou časťou konského postroja, ale v niektorých oblastiach Slovenska ho popri jarme a jarmici využívali i pri záprahu hovädzieho dobytká. Spolu s podkovami umožnil chomút lepšie využitie konskej sily pri orbe i doprave. Ich výrobou sa už zaoberali špecializovaní remeselníci – sedlári a remenáři (Bednárík, 1950, 1968; Podolák, 1974; Chlebana, 1981; heslá jarmo, jarmica, chomút, záprah – ELKS, 1995).

Stav cestnej a železničnej siete Slovenska na konci 19. storočia významne determinoval predindustriálnu úroveň spôsobov dopravy. Predovšetkým železničné trate, ktoré sa začali budovať v sedemdesiatych rokoch 19. storočia, mali pozitívny hospodársky význam pre jednotlivé regióny krajiny, ktorými prechádzali. Znamenali však i postupný zánik tradičného zamestnania – povozníctva (*furmanstva*), na vývoj ktorých v minulosti vplývali viaceré faktory – špecializovaný rozvoj remesiel, dostatok vhodného záprahového dobytká, hospodárske a obchodné aktivity obyvateľstva a najmä chýbajúca železničná sieť. Intenzívnejší chov koní v 18. a 19. storočí podporil rozvoj povozníctva ako samostatného zamestnania. Tam, kde sa tovar nedal prepravovať vodnou dopravou, prevážal sa povozníkmi konskou alebo volskou dopravou. Každá oblasť Slovenska mala svojich *furmanov*, ktorí ju spájali s okolitým svetom a zabezpečovali vývoz a dovoz potrebných tovarov.

Historické doklady o tomto špecializovanom zamestnaní sú už zo 14. storočia. Už vtedy sa ich práca, či už bola vykonávaná v rámci poddanských povinností, alebo súkromne, funkčne delila na:

1. *vozárstvo* – keď sa furmani na ťažkých krytých vozoch vyberali na tzv. dlhé fúry;
2. *vyvážku* – keď sa pracovalo v lesoch pri približovaní dreva. Bola týždňová alebo denná. Touto formou spravidla splácali poddaní zemepánovi svoju poddanskú povinnosť – odpracovanie určeného počtu dní v roku, tzv. *kobyliny*;
3. *vozienka* – bežná práca s volským alebo konským záprahom na krátke vzdialenosti.

Povozník (*furman*, *vozár*) bol vlastníkom záprahu a za naturálnu alebo peňažnú odmenu vykonával práce spojené s prepravou nákladov alebo poľnohospodárskymi aktivitami roľníkov. Intenzívna ťažba dreva tiež podporovala furmanské aktivity. Napríklad v Turci bolo veľa obcí (Štiavnička, Podhradie, Valča, Belá, Blatnica, Sklabiňa a ďalšie), ktorým sa práve vďaka tomuto zamestnaniu, či už sezónnemu, alebo hlavnému, hovorilo „povoznícke“. Osobitné postavenie medzi nimi mala obec Háj, kde v období prvej Československej republiky mali na 430 obyvateľov 75 párov koní.

Do konca 19. storočia sa na Slovensku vykonávali i tzv. dlhé furmanky, ktoré viedli do bližších i vzdialenejších trhových centier. Na ochranu svojich záujmov sa povozníci organizovali do spolkov. Na ich čele stáli čestní funk-



Zvoz obilných snopov. Svodín. 1937, neautorizované

cionári – richtár, vicerichtár, pokladník a štyria išpáni. Náročnosť i nebezpečenstvo práce povozníkov si na cestách vyžadovali združovanie sa do skupín (*húfy, cúgy*). Niektoré povoznícke rodiny vlastnili i 20 – 30 koní. V takom prípade si najímali potrebný počet sluhov (*paholkov*). Patrónkou povozníkov bola sv. Katarína.

S povozníctvom súvisel i charakteristický stavebný objekt – voziareň (*haláš, pajta*), situovaná spravidla na okraji obcí a miest. Tvorili ju ubytovacia časť pre povozníkov a prístrešok pre vozy so záprahom. S rozvojom železničnej dopravy strácali tieto zariadenia postupne svoju funkciu a zanikali. Posledné z nich sa uchovali až do polovice 20. storočia v údolí Hrona, v Gemeri a na východnom Slovensku (Gallo, 1973; Huska, 1966; Olejník, 1985; heslá povozník, povozníctvo, voziareň – ELKS, 1995).



Splavovanie dreva na Orave. Foto: Gyökeres, nedatované

DOPRAVA PO VODE

Plavba po vodných tokoch u nás je historicky doložená od včasného stredoveku, ale iste sa využívala i v predhistorických obdobiach. Oblasť Karpát svojou polohou i nadmorskou výškou bola z hydrografického hľadiska akoby predurčená na vznik prameňov riek (Dunajec, Poprad, Váh, Hron, Orava, Kysuca), ktoré boli rozhodujúce pre existenciu plavby po vodných tokoch na území Slovenska. O tom, že sa plavilo i po ďalších riekach, napríklad po Topli, Ondave a Bodrogu, svedčí privilégium kráľovnej Márie z roku 1385. Vodný transport bol vtedy osobitne výhodný pri ťažkých a pomerne lacných tovaroch.

Vznik jedného z charakteristických zamestnaní v horských oblastiach stredného Slovenska – pltníctva je spätý s ďalším typickým zamestnaním tohto regiónu – drevorubačstvom. V ich existencii treba hľadať aj počiatky agrárnej kultúry, lebo na vyklčovaných a vyžiarených lesných plochách vznikali prvé políčka ornej pôdy. Bolo to v období včasného feudalizmu, keď zemepáni mali záujem posúvať hranicu lesa stále do vyššej nadmorskej výšky a nahradzovať ho pasienkami, neskôr i ornou pôdou. Vyťažené drevo nemalo v tom čase ešte potrebnú trhovú hodnotu, lebo ho bolo všade nadostač. Slúžilo ako stavebný materiál, na výrobu rôznych predmetov každodennej potreby aj ako kurivo. Vodné toky sa stali najvýhodnejšou, resp. v období 10. a 11. storočia jedinou možnou formou dopravy dreva do údolia riek. Prvotným dopravným prostriedkom sa už vtedy stala plť. Ako ukazujú historické pramene, poznali ju všetky etnické spoločenstvá žijúce v povodiach veľkých riek.

Dostatok dreva, lesná prvovýroba a funkčnosť dopravy dreva plťami spôsobili, že ešte i v tridsiatych rokoch 20. storočia bolo pltníctvo dôležitým zamestnaním obyvateľov horských oblastí Slovenska. Pôdno-klimatické podmienky týchto regiónov nepriali intenzívnejším formám poľnohospodárstva, a tak dlho ostávali krajmi pastierov a lesných robotníkov.

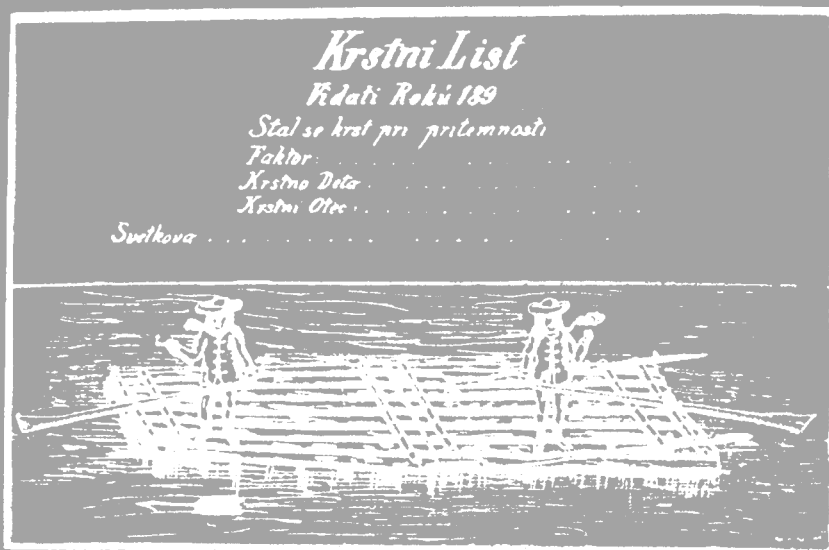
Drevorubač (*drevotár, drvotár, rubár*) bol ako lesný robotník sezónne najímaný na ťažbu a dopravu dreva. Pôvodne pracovali vo dvojiciach. Organizácia práce sa postupne zefektívňovala kooperáciou v skupinách. Tie tvorili často príbuzní či susedia z jednej obce. Prácu im organizoval faktor, ktorý zmluvu s majiteľom lesa sprostredkoval. Ak bolo pracovisko skupiny drevorubačov blízko bydliska, vracali sa na noc domov. Väčšinou však odchádzali na týždňovky. V lesoch bývali v jednoduchých kolibách. Sezónny pobyt drevorubačov ovplyvnil celý spôsob života rodiny – starostlivosť o hospodár-

stvo prechádzala na plecía žien a detí. Vyprofilované roly tradičnej roľníckej rodiny tu prestávali platiť.

Drevorubačstvo sa ako samostatné zamestnanie sformovalo v stredoveku na zabezpečenie potrebného dreva v baníctve, hutníctve a na obchodovanie s ním. Pre potreby baníctva sa z pôvodných drevorubačov vyčlenila samostatná pracovná skupina, ktorá pod vedením pozvaných rakúskych kolonistov zabezpečovala pre banskú komoru dopravu siahového dreva. Od 16. storočia vznikali samostatné drevorubačské osady – *handle*. Ich obyvatelia, medzi ktorými sa asimilovali i nemeckí osadníci, sa výrazne odlišoval svojím spôsobom života od ostatného, prevažne roľníckeho obyvateľstva. Pracovali na základe zmlúv, ktoré z nich robili osobitnú kategóriu banských a hutníckych zamestnancov.

Časť drevorubačských prác vykonávali v tom čase ešte aj poddaní v rámci svojich robotných povinností. V 18. storočí sa ťažba dreva rozšírila i do nižšie položených lesnatých oblastí Pohronia, Kysúc, Oravy, Spiša, Šariša, Zemplína a Gemera, kde sa drevorubačstvo stalo doplnkovým zamestnaním tunajších roľníkov.

Ťažba dreva sa v tých časoch vykonávala viac-menej živelne a spôsobovala značnú devastáciu lesov. Jeho spotreba v dobovom spôsobe života bola veľká. Cítiť to bolo nielen v dedinskom prostredí, ale hlavne v stredoslovenských banských oblastiach, kde potrebovali veľké množstvo dreva pri budovaní banských zariadení a pri pálení dreveného uhlia. Na druhej strane sa tak už v období včasného feudalizmu vytvárali nové pracovné príležitosti, medzi ktoré patrila i preprava dreva. Zemepáni na Pohroní a v povodí Váhu si už v 11. storočí uvedomovali význam vodného približovania dreva. Možno



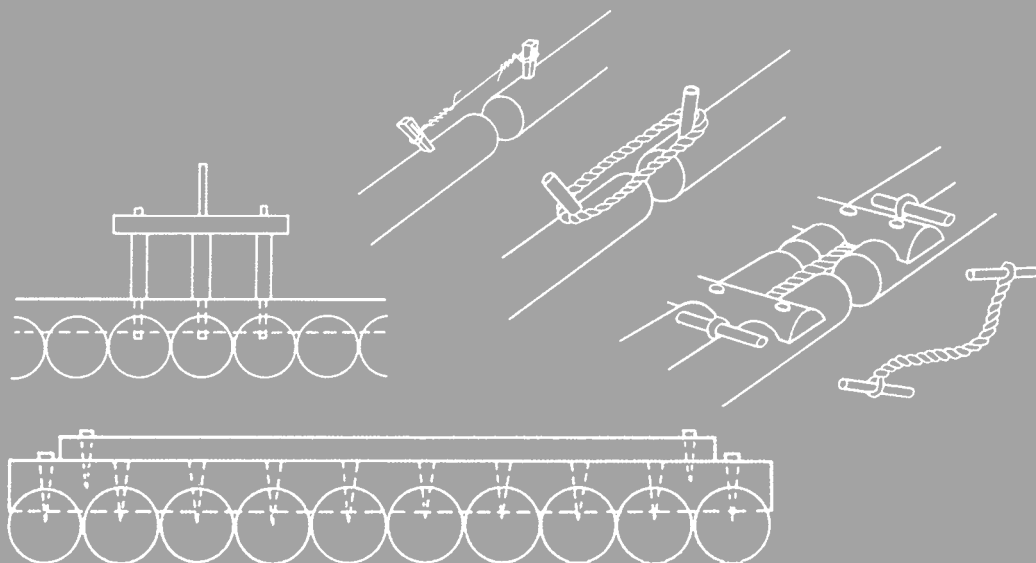
preto predpokladať, i na základe donačnej listiny Gejzu I. z roku 1075, najstaršieho úradného dokladu, ktorým zriadil v Hronskom Svätom Beňadiku opátstvo a udelil mu i právo vyberania mýta za diaľkové *pltenie*, že v tom čase už existovali dva stupne pltenia:

- a) doprava dlhého dreva, tovarov a osôb, tzv. diaľkové pltenie;
- b) približovanie a splavovanie siahového dreva a krátkych klátov, tzv. *plavačka*.

V Liptove sa v 14. storočí vyvinul osobitný spôsob splavovania klátov dreva k vhodným pobrežným miestam, tzv. *pltkárenie*. Od kôry očistené vyťažené ihličnaté stromy prerezané na polovicu sa spájali po piatich kusoch do *pltok*. Tento spôsob dopravy zamestnával v tom čase na hornom toku Váhu okolo 200 ľudí.

Plavačka i pltkárenie si vyžadovali potrebnú údržbu horských potokov, ktoré bývali po jarných a jesenných dažďoch často zanesené. Tieto prekážky vodnej dopravy odstraňovali tzv. *vodnári*. Tí sa starali i o drevené válovy, ktorými sa privádzala voda na úpravu medenej rudy v Starohorskej a Španej Doline.

Aby sa splavované drevo nezachytávalo na brehoch tokov, tie sa museli upravovať a čistiť. Túto prácu robili tzv. *brehári*, *brežní*, ktorí brehy riek nielen upravovali a čistili, ale ich vhodnou výsadbou zelene aj spevňovali. Nebezpečné zákruty riek, kde bolo sťažnené pltenie a časté úrazy, sa upravovali; buď dovali sa tu tzv. *kolená* alebo *odboje*. O dávnej existencii týchto aktivít svedčí rozhodnutie Liptovskej stolice z roku 1521, keď nariadila také úpravy urobiť na brehoch Váhu a Belej. Kolená sa stavali z tvrdého siahového dreva, ukladaného do výšky asi jedného metra do tzv. *klietky*: siahovice sa ukladali medzi dva rady silných kolov z červeného smreka, ktoré v hornej časti fixovali húžvy.





Hrable na zachytávanie dreva na Hrone. Repro Kleinovič, Krajský archív Banská Bystrica, 1928

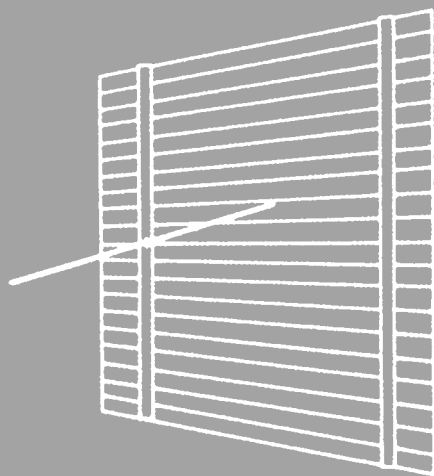
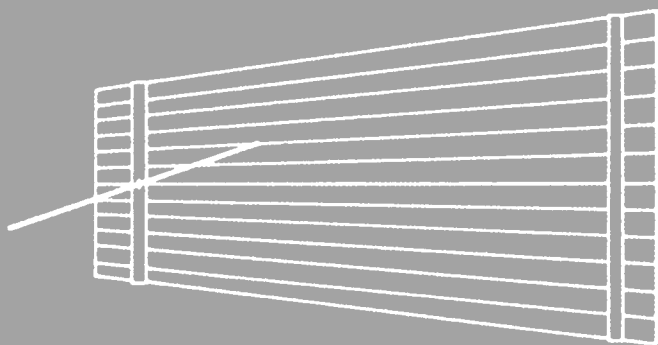
Plavačka i pltkárenie si vyžadovali dostatočné množstvo vody. V horských tokoch ju už v 14. storočí zabezpečovali pomocou drevených hatí. Boli to väčšie drevené brvná naukladané krížom cez vodný tok, z vrchnej strany vyplnené kamením a masťou hlinou. Takým spôsobom sa už v 16. storočí vytvárali vodné nádrže – *tajchy*. Tieto prvé zariadenia na regulovanie vody sa neskôr doplnili o stavidlá, ktoré sa budovali vo vzdialenosti troch-štyroch kilometrov poniže tajchov.

Dôležitým vodotechnickým zariadením pri splavovaní dreva boli v údoliach riek (Váh, Hron) vodné *hrable*. Na nich sa zachytilo splavované drevo, ktoré sa potom vyťahovalo na breh a triedilo. Historické pramene dokladajú existenciu týchto zariadení na Slovensku už v 16. storočí.

Po príchode rakúskych kolonistov v 15. a 16. storočí, špecialistov na ťažbu dreva, sa na neprístupných miestach, najmä v horehronských a oravských lesoch, budovali vtedy nové technické zariadenia na približovanie vyťaženého dreva – *šmyk*, *rizňa*. Boli to drevené žľaby, zhotovené zo štyroch až ôsmich brvien, v ktorých sa spúšťalo vyťažené drevo. Jednoduchším spôsobom ako šmyk bolo spúšťanie dreva po daždi, snehu alebo v čase holomrazov



Plavenie plte dolu Hronom. Beňuš. Foto M. Juran, 1969



po upravenom svahu. Stavebne a funkčne najdokonalejšie boli pri tomto spôsobe dopravy dreva vodné *flúdre*. Boli to vodotesné žľaby s pomerne malým spádom, do ktorých sa napúšťala voda z malých vodných nádrží. Doprava vyťažného dreva v šmykoch a vodných flúdroch pretrvala v lesnom hospodárstve na Slovensku až do päťdesiatych rokov 20. storočia.

Historicky možno pltníctvo na Slovensku rozdeliť do štyroch vývinových fáz:

1. Obdobie od začiatku 11. do konca 15. storočia – drevorubačsko-pastierskeho osídľovania horských oblastí stredného Slovenska. Demografický nárast poddanského obyvateľstva, nedostatok ornej pôdy a pasienkov nútil feudálne panstvá i poddaných rozširovať plochy poľnohospodárskej pôdy na úkor lesov; vznikali neroľnícke zamestnania – drevorubači, pltníci.
2. Obdobie 16. a 17. storočia s hospodársko-politickými dôsledkami tureckej okupácie dolného Uhorska. Obchod s drevom na Slovensku pre konkurenciu rakúskych a uhorských producentov nepresiahol celoslovenský význam.
3. Obdobie 18. až po začiatok 20. storočia bolo najvýznamnejším obdobím slovenského pltníctva ako diaľkovej dopravnej cesty i mimo hraníc Uhorska.
4. Obdobie rokov 1915 – 1935 znamenal postupný ústup významu pltníctva, rozširovala sa výstavba železničnej siete. S jej pomocou sa mal vytvoriť jednotný celouhorský trh s centrom v Budapešti a prepojiť Uhorsko so zahraničnými trhmi.

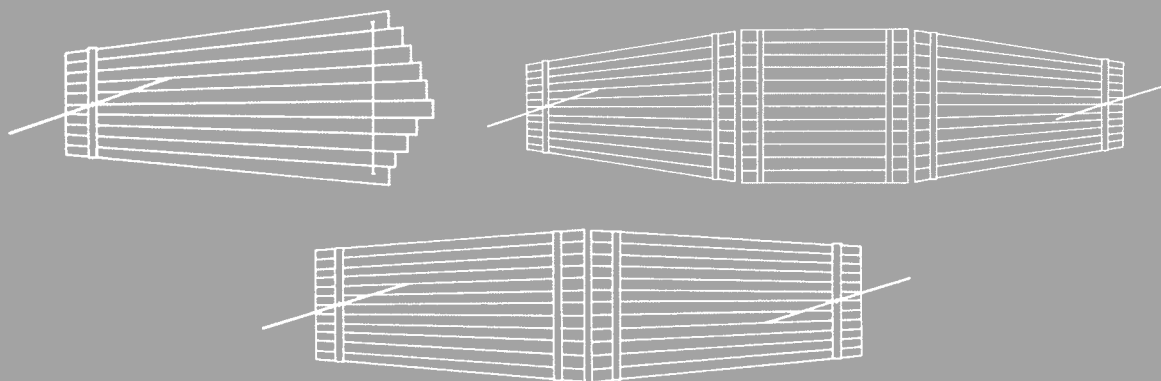
Plť ako tradičný dopravný prostriedok po vode bola zhotovená z guľatiny, okresaných trámov, prípadne len z dosák. Typy plťí určoval charakter rieky a materiál, z ktorých boli zhotovené. Najjednoduchšie plte používali na slovenských riekach v minulosti rybári. Horehronskí rybári si zhotovovali jednoduchú doštenú plťku okolo 180 centimetrov dlhú a 100 centimetrov širokú. Na Pomoraví poslúžili i zviazané snopy trstia, na ktorých lovili rybári poležiačky pomocou rybárskej siete (*nevodu*). Tieto typy plťí postupne nahradili pre rybárov komfortnejšie dopravné prostriedky – člny.

Jednoduchšie, menšie typy plťí splavoval jeden pltník, zložitejšie dvaja i viacerí. Najväčšou plťou bol *cúg*, pozostávajúci z dvoch spojených plťí. Vyskytovali sa len na dolnom toku Váhu a upravené na Dunaji. V Komárne ich ďalším spájaním pripravovali na splavovanie po Dunaji. Na upravených pltiach bolo možné preplaviť až stoosemdesiat metrov kubických ďalšieho nákladu. Názvom *cúg* sa v povodí Hrona označoval aj celý transport plťí. Doštené plte boli typické pre rieku Poprad. Zviazané po dvoch za sebou sa nazývali *tratva*. Pre plte i pltníctvo bolo charakteristické, že v priebehu svojho vývinu sa technicky podstatne nemenili.

Rozvoj pltníctva umožňovala splavnosť slovenských riek – Oravy, Kysuce, Váhu, Hrona, Popradu, Dunajca a ďalších. Tá však bola rôzna. Na niektorých



Plnáci na Dunajci. Pieniny. Foto Pavol Styk, 1962



úsekoch bolo možné celoročne pltenie, na horných tokoch obyčajne len v jar-
nom a jesennom období. Plavba často pokračovala i mimo územia Slovenska
– po Dunaji a Tise. Drevom sa tak zásobovali odlesnené oblasti Maďarska,
Srbska a Bulharska.

V predmoháčskom období boli guľatina, šindle, stavebné drevo a rezivo
hlavnými vývoznými komoditami. Pltníctvo tak počas svojej histórie vý-
znamne prispelo i k rozvoju domácej výroby v severných regiónoch Slo-
venska a obchodu s jej výrobkami – dreveným a hlineným riadom, textilom,
kožušinami, rôznymi výrobkami z dreva, košíkárskymi výrobkami, soleným
mäsom z diviny, syrmi, bryndzou, pivom, medom a voskom, ale aj produk-
ciou kamenárskych dielní (mlynské kamene, žarnovy), železiarskymi a hut-
níckymi výrobkami z Horehronia a pod. Hodnota prevážaných výrobkov
dosahovala ročne viac ako sedem miliónov uhorských korún.

Najdôležitejším strediskom obchodu so slovenským drevom, predovšet-
kým z Oravy a Liptova, bolo už od 14. storočia Komárno. Jeho význam stú-
pol najmä po tureckých vojnách pri obnove spustošených oblastí na Dolnej
zemi (územie na pomedzí dnešného Maďarska, Rumunska, srbskej Vojvo-
diny a chorvátskej Slavónie). Liptovské drevo bolo pre svoju výbornú kvalitu
významným stavebným materiálom i pri rekonštrukcii kráľovského hradu
v Budíne začiatkom 18. storočia, kde vtedy pracovalo i sto murárov a tesárov
z horného Liptova.

Uvoľnením toku Dunaja sa Komárno stalo v druhej polovici 17. storočia
dôležitým prístavom a distribučným strediskom pre slovenské plte, ktoré
skúsení liptovskí pltníci viedli s nákladom dosák, šindľov, trámov a hrano-
lov až na dolnozemský Dunaj, kde boli veľké skladovacie stanice. Neraz
s nimi putovali až do Belehradu a k Čiernemu moru.

Ešte v roku 1842 bolo v Komárne osemdesiat obchodníkov s plťovým
drevom, zoskupených v 32 obchodných spoločnostiach. Pre nich len v roku
1870 splavovali slovenskí pltníci do Komárna osemnásť- až dvadsaťtisíc plti
napriek existencii Považskej železnice.

V obchodnej politike Uhorská bolo lesné bohatstvo Slovenska význam-
ným činiteľom, ale jej postoj k nemu mal všetky znaky koloniálnej správy
– vývoz lacnej suroviny, často i s pracovnou silou, dovoz drahých finálnych
výrobkov z dreva na územie Slovenska, predovšetkým z Rakúska.

Zánik pltníctva, resp. jeho posunutie do polohy turistickej atrakcie spô-
sobila konkurencia železníc a technické stavby postavené na vodných to-
koch v druhej polovici 20. storočia. Vodná priehrada v Púchove, postavená
v štyridsiatych rokoch 20. storočia, ukončila obchodnú kapitolu pltníctva
na Váhu (Duffek, 1970; Huska, 1966, 1972; heslá drevorubač, drevorubač-
stvo, pltníctvo – ELKS, 1995).

Čln (*lodžka, čun, čunek, čaja, hajov*) bol ďalším vodným dopravným pro-
striedkom, ktorý sa využíval hlavne pri rybolove, ale aj pri preprave osôb



Preprava výletných plŕí. Červený Kláštor. Foto J. Podolák, 1961

a nákladov na prevozoch riek. Najstarším typom bol čln vydlabaný z jedného kusa dreva (monoxyl). Dlabaný čln patrí medzi najstaršie plavidlá na svete. Jeho počiatky siahajú až do predhistorických dôb. Ich existenciu na území Slovenska až do polovice 20. storočia možno považovať za významný kultúrnohistorický jav. Odborná literatúra dokladá výskyt plavidiel tohto typu v Alpách, na Balatone, v Sedmohradsku, Estónsku aj v Rusku. Ich postupný zánik na Slovensku sa vysvetľuje výrobou kvalitných dosák začiatkom 20. storočia.

Zdokonalenie dlabaného člna predstavovali bočné doštené nadstavce, ktoré mu umožnili hlbší ponor. Dlabané člny tak postupne ustupovali prevádzkovo bezpečnejším loďkám zhotoveným z pílených dosák. Ich ploché

dno malo šírku troch dosák, boky tvorili dve dosky. Člny boli dlhé približne päťsto – šesťsto centimetrov, široké stodvadsať – stotridsať centimetrov a vysoké sto centimetrov. Zhotovovali si ich sami rybári. Potrebné dosky ohýbali pomocou horúcej vody. Škóry medzi doskami zalievali smolou. Na Považí ich utesnili i *šášom* – rastlinou, ktorá rastie v barinatých pôdach. Kostru člna tvorili *prejmi* – priečne uložené latky naprieč šírkou člna. Na rybárskom člne boli spravidla tri lavice, pripevnené cez jeho horný okraj. Okrem funkcie sedadla boli i konštrukčnou súčasťou člna ako výstuha bočných strán. Zvýšila sa tak jeho nosnosť i bezpečnosť. Čln sa po vode pohyboval pomocou vesiel alebo odrážaním dlhou palicou s okovaným hrotom (*štekla*). Na prevozoch štekle postupne nahradilo oceľové lano upevnené na oboch brehoch toku. Čln sa po ňom posúval pomocou kladky. Prievozy patrili jednotlivým obciam, v ktorých si prievozníci museli požiadať o licenciu.

Podobnú funkciu mala i kompa – vodný dopravný prostriedok na prevážanie, osôb, zvierat a nákladov cez vodný tok. Dva člny (*hajovy*) boli spojené priečnou podlahou z dosák. Po jej boku bolo zábradlie. Kompa sa pohybovala pomocou oceľového lana a kladky upevnenej na oboch brehoch rieky. Využívali ju na riekach s hlbším prietokom vody (Váh, Hron). Do obdobia budovania mostov a vodných stavieb mali i kompy dôležitú komunikačnú a ekonomickú funkciu v živote daného regiónu Slovenska.

Na plytších tokoch, najmä na východnom Slovensku, sa na ich prekonávanie používali *chodule*. Tento transportný prostriedok na prepravu osôb bol známy v celej oblasti východných Karpát (Andel – Markuš, 1971; Jančo, 1971; Mjartan, 1984; heslá čln, kompa, chodule, rybárstvo – EEKS, 1995).

ZÁVER

Príčiny neskorého nástupu inovácií v doprave na území Slovenska je potrebné hľadať najmä v hospodársko-sociálnej zaostalosti krajiny, dôsledku predchádzajúcich historických období. Feudálno-nevoľnícke vzťahy a im zodpovedajúca civilizačná úroveň pretrvávali na Slovensku ešte v prvej polovici 18. storočia a počiatky kapitalistických vzťahov sa objavujú až na jeho konci. Bol to výsledok koloniálnej politiky Viedne voči Uhorsku, teda i Slovensku, ale aj silného konzervativizmu uhorskej šľachty. Uhorská šľachta svojím konaním len potvrdila to, čo neskôr Karol Marx sformuloval do myšlienky, že ľpenie na minulosti, redukované len na oslavy „veľkých spomienok“, môže paralyzovať celé národy. Podobný názor vyslovil i Pierre Bourdieu. Spoločenský konzervativizmus sa podľa neho často vyskytuje v upadajúcich spoločenských skupinách, ktoré už nie sú schopné udržať si svoje spoločenské a ekonomické postavenie (Le Goff, 2007).

V tom čase sa už prudko, na rozdiel od Slovenska a Uhorska, rozvíjalo hospodárstvo západnej Európy, kde spolu s demografickým rastom nastal i búrlivý rozvoj miest. Nové technológie, priemyselná výroba technicky dokonalejšieho poľnohospodárskeho náradia, vnútorný i zahraničný trh prispievali k zvýšeniu úrovne tamojšej agrárnej kultúry i organizácie chovu hospodárskych zvierat. Efektívnosť celej agrárnej produkcie sa prejavila znížením potrebného počtu pracovníkov v poľnohospodárstve a tvorbou ekonomického nadproduktu, ako aj s tým súvisiacim nárastom voľnej pracovnej sily. To vytváralo nielen potrebný kapitál, ale tiež pracovné miesta v rozvíjajúcom sa priemysle a doprave (Slavkovský, 2012).

Slovensko bolo vidieckou krajinou. Hospodárenie na pôde a chov hospodárskych zvierat tvorili základné determinácie takisto pre kultúrny a sociálny rozvoj jeho obyvateľov. Malé výmery obhospodarovanej pôdy, zaostalé, tradičné výrobné prostriedky, konkurencia veľkostatkov, nedostatok finančných prostriedkov a nerozvinutý vnútorný trh znamenali veľmi nízku úroveň materiálnej kultúry, teda aj možností inovácie prostriedkov pre transport a dopravu.

Kultúrny systém predindustriálnych spoločenskostí sa vyznačoval veľkou stabilitou. O slovenskom vidieku to platí ešte na začiatku 20. storočia. V prostredí agrárnych sociálnych skupín (roľnícka rodina, spoločenstvo obce) existovala regulujúca normatívnosť postavená na kultúrnych vzoroch. Tie platili v príslušnej kultúre ako ideálny model životných aktivít jedno-

tlivca i celých generácií, akýsi návod na konanie, ktoré sa v príslušnom spoločenstve pokladalo za normálne (socializácia, enkulturácia), a súčasne tvorili i kritérium jej hodnôt. Mikrosvet dedinského spoločenstva bol tým sociálnym priestorom, ktorého usporiadanie orientovalo jednotlivca aj celé generácie roľníckych rodín na materiálne i nemateriálne hodnoty, v tomto mikrosvete vzácne a cenené. Najväčšiu stabilitu dosahovali vždy v malých, integrovaných spoločenstvách. Ľudia si v konkrétnych podmienkach spôsobu života vyberali takú ľudskú činnosť, jej materiálne a sociálne predpoklady, ktoré boli schopní rozvíjať. Súčasne však museli uspokojovať ich základné potreby a záujmy v rozsahu a spôsobom v danom období historicko-kultúrneho vývinu najoptimálnejšie.

Hodnoty spôsobu života vidieckej rodiny, podmienené konkrétnym sociálnym priestorom, petrifikované tradíciou, odovzdávané a kontrolované z generácie na generáciu, tvorili v geografickom priestore základ kultúrnej rôznorodosti, ktorej podstatou bola predovšetkým stratégia sociálnej reprodukcie. Platí to o celej tradičnej kultúre slovenského vidieka, teda aj o súdobých rodinách roľníkov, pltníkov či drevorubačov (Pranda, 1978; Slavkovský, 2013).

Pri zostavovaní publikácie sme sa snažili prezentovať predovšetkým etnologické aspekty vývinu transportu a dopravy ako významných súčastí jeho materiálnej kultúry. Čitateľovi ponúkame kompendium o tejto časti kultúrnej histórie Slovenska (časovo rámcované od polovice 19. storočia do polovice 20. storočia), ktorého prednosť vidíme v tematickej komplexnosti. Etnologické reálie však bude potrebné doplniť o archívny, ikonografický, jazykovedný a čiastočne i muzeálny výskum. Všetky uvedené aspekty majú dôležitý význam pri rekonštrukcii vývinu tradičných foriem transportu a dopravy na Slovensku.

Súčasne si však uvedomujeme i obťažnosť tohto výskumu. Pri ikonografickom materiáli, ktorý by najlepšie poslúžil historickej komparácii, si musíme uvedomiť problémy s určovaním pôvodu, datovaním i mierou štylizácie ikonografického materiálu zo starších období. Ako v tejto súvislosti upozornil J. Kramařík, kresby stredovekých umelcov nemuseli vždy odrážať realitu toho-ktorého regiónu, prípadne lokality (Kramařík, 1976).

Problémom bude i relevantný archívny materiál. Poľnohospodárske nástroje a dopravné prostriedky, ktoré predstavovali v hospodárení poddaných a na feudálnych veľkostatkoch väčšiu hodnotu, sa stávali obsahom dedičských konaní a inventárov; o transportných prostriedkoch sa tu dozvedáme len sporadicky. Ak, tak predovšetkým o tých, ktoré boli zhotovené z plátna (plachty, obrusy, vrecia), ale aj to sa obyčajne bez potrebnej špecifikácie uvádzajú len ich množstvá. Keďže ich zhotovovanie i používanie patrilo v tradičnej vidieckej rodine do sféry ženskej práce, dozvedáme sa o nich najmä v súvislosti s venom nevesty.

Potrebná bude tiež spolupráca etnológov a jazykovedcov. V pomenovaní jednotlivých transportných a dopravných prostriedkov sa uchovalo veľa archaizmov. Tie sú nielen dokladom bohatstva jazyka, ale v mnohých prípadoch aj dôkazom geografického rozšírenia konkrétnych javov tejto časti kultúrneho dedičstva. Ako však ukázali etnologické reálie, názvy sa často prenášali na nové transportné a dopravné prostriedky, ktoré síce slúžili pôvodnému cieľu, ale ich konštrukcia a materiál zhotovenia už boli odlišné.

Staršie výskumy a komplexnejší materiál získaný výskumami pre *Etnografický atlas Slovenska* ukázali, že v súvislosti s transportom a dopravou sa uchovala zaujímavá terminológia. M. Paríková spracovala v atlase na jej základe dva problémy, ktoré patria k najarchaickejším: rozšírenie názvov bremana, ktoré človek prenášal na chrbte (bez ohľadu na transportný prostriedok), a názvy základného tradičného prostriedku pri transporte ľudskou silou – plachty.

Prvá mapa zobrazuje regionálnu diferenciaciu termínov zachovaných do druhej polovice 20. storočia: *batoh*, *noša*, *bremeno*, *ťarcha*, *zajda*. Najväčšie územné rozšírenie predstavuje na Slovensku pomenovanie *batoh*, *betoh*, *batôch*. Nachádzame ho na západnom Slovensku, na Spiši, v Novohrade a Gemeri. Z maďarsky hovoriacich obcí južného Slovenska sú známe termíny *batú*, *buťor*, *batu*, ktoré sú ekvivalentom slovenského termínu *batoh*. V západoslovenskej jazykovej oblasti, v okolí Trnavy a na Záhori, sa vyskytovali tiež termíny *noša* a *noška*. Pre celé východné Slovensko bol charakteristický termín *zajda*. V jeho južnejších regiónoch s rusínskym obyvateľstvom sa objavovalo pomenovanie *ajda*, ktoré bolo bežné aj u maďarsky hovoriaceho obyvateľstva v tejto časti Slovenska.

Termíny *bremeno*, *bremja*, *bremä*, *ťarcha* sa na Slovensku vyskytovali v porovnaní s ostatnými skôr ojedinelo. V dostupnej odbornej literatúre sa však považujú za najarchaickejšie. Mnohé z uvedených pomenovaní – *batoh*, *zajda*, *bremeno* a ich varianty – sú známe i mimo slovenského jazykového územia. Možno preto predpokladať, že majú starý slovanský pôvod (Paládi-Kovacs, 1971, 1973; Paríková, 1979b; EAS, 1990).

Druhá mapa *Etnografického atlasu Slovenska* venovaná problematike tradičného transportu a dopravy zobrazuje regionálnu diferenciaciu jednotlivých druhov transportných prostriedkov; ich formy, materiál, z ktorého boli zhotovené, ale predovšetkým kompletizuje ich terminológiu. Vzájomné korelácie výskumných postupov umožnili autorke konštatovať, že najvýraznejšia regionálna diferenciacia bola v ľudovom názvosloví. Forma i spôsob používania jednotlivých transportných techník a pomôcok boli podmienené predovšetkým prírodnými a hospodársko-sociálnymi podmienkami spôsobu života (Paríková, 1979b; EAS, 1990).

Ako sme už spomenuli, tradičný spôsob života vidieckeho obyvateľstva na Slovensku bol charakteristický svojou všestrannosťou. Potreba organizo-

vať materiálne prostredie, v ktorom jednotlivci, rodina či celé spoločenstvo obce existovali, sa premietla nielen do materiálnych prejavov ich kultúry, ale odrazila sa aj v jej duchovných súvislostiach. Prirodzene, premietlo sa to i do tradičných spôsobov transportu a dopravy.

Poľnohospodárstvo a chov hospodárskych zvierat a s nimi súvisiaci transport a doprava boli hlavnými zamestnaniami obyvateľstva. Táto materiálna činnosť preto nachádzala adekvátne miesto v obradoch a zvykoch. Predovšetkým vo zvykoslovných cykloch zimného a jarného obdobia je pomerne veľká časť magických, poverových a obradných praktík venovaná zabezpečeniu hospodárskej prosperity. V predchádzajúcich storočiach boli obe zložky – materiálna i duchovná – vyvážené, pretože človek ich v tom období pokladal za rovnako dôležité. Vtedajší roľník nevedel nič o zákonitostiach prírody, no domnieval sa, že existujú spôsoby, ktorými môže procesy v nej ovplyvniť. Na dosiahnutie hospodárskeho úspechu bolo v jeho predstavách potrebné nielen kvalitne zvládnuť nevyhnutné práce, ale vykonať aj rôzne úkony obradného a magického charakteru. Preto hospodár pokropil záprah, voz i osivo svätenou vodou, ale súčasne sa obracal o pomoc aj k nadprirodzeným silám (Horváthová, 1986; Petráňová, J. a L., 2000).

Etnologické výskumy zachytávajú tradičné hospodárske zvyky v európskych krajinách na sklonku ich existencie. Sú dokladom duchovnej kultúry roľníckej civilizácie, hovoria o magických praktikách, ktoré siahajú do dávnej minulosti, ale aj o racionálnych skúsenostiach roľníka, ktoré získal pozorovaním vzájomne súvisiacich prírodných javov.

Industrializácia Slovenska a kolektivizácia poľnohospodárstva menili v regiónoch obraz transportu a dopravy. Ich tradičné podoby dokladá etnologický materiál hlavne tam, kde sa uchovali archaické formy agrárnej kultúry, resp. malovýrobné podnikanie na pôde bolo doplnkovým zamestnaním robotníkov pracujúcich v priemysle (heslo kovoľnoľníctvo – ELKS, 1995).

Pri nedostatku pramenného historického materiálu o tradičných podobách transportu a dopravy na Slovensku je o to dôležitejší muzeálny a etnologický výskum, ktorý vzhľadom na veľkú stabilitu kultúry a spôsobu života vidieckych spoločenstiev umožňuje aspoň čiastočne rekonštruovať obraz dopravy z predchádzajúcich období a radiť ho i do historických súvislostí. Veď aj v predindustriálnom období museli ľudia pri organizovaní svojho materiálneho prostredia vyriešiť problém transportu nákladov a osôb. I ten ako súbor materiálnych, sociálnych a duchovných výsledkov tvorivej práce predchádzajúcich generácií patrí do kultúrneho dedičstva našej krajiny. Jeho poznanie a pochopenie v dobových kontextoch je tiež súčasťou našej lokálnej a regionálnej kultúrnej histórie a z nej vyplývajúcej ľudskej identifikácie.

Pri etnologickom štúdiu materiálnej kultúry patrí tradičný transport a doprava medzi tie jej prejavy, ktoré vďaka rovnakým prírodným, historickým

kým a hospodársko-sociálnym podmienkam spôsobu života rôznych etnických spoločenstiev presahujú hranice jedného spoločenstva. Príkladom môže byť tradičná ľudová kultúra horských oblastí Slovenska, ktoré v minulosti tvorili nielen geografickú, ale aj kultúrnu zónu, zasahujúcu od severnej Moravy cez južné Poľsko, Ukrajinu až na Balkánsky polostrov. Rovnaké prírodné a historické podmienky, ako aj malý hospodársky potenciál tohto územia sa prejavil regresívne aj vo vývine materiálnej kultúry. Toto územie tvorilo v minulosti civilizačnú perifériu Európy, čo sa odrazilo v spôsobe života jeho obyvateľov. To sú faktory, ktoré spájali spôsob života všetkých etnických spoločenstiev žijúcich v tomto regióne. Ukázalo sa, že rovnaké prírodné, historické a hospodárske podmienky si vyžadovali aj rovnaké postupy pri organizovaní ich materiálnej kultúry. V tomto procese kultúrneho zblížovania či spoločného kultúrneho vývinu si najväčší potenciál uchovala terminológia.

To je napríklad prípad južných oblastí Slovenska, ktoré boli spolu s Rakúskom, Maďarskom, Moravou, Srbskom a Chorvátskom súčasťou panónsko-potiskej kultúrnej oblasti, od praveku formovanej ako prechodná zóna. V nej jednotlivé etnické kultúry absorbovali rôzne elementy, vzájomne sa obohacovali a rozvíjali (Frolec, 1992).

Prírodné, historické a hospodársko-sociálne podmienky sformovali v minulosti na území strednej Európy a Balkánu výrazné kultúrne regióny, ktorých obyvatelia po stáročia preukazovali schopnosť existovať v danom materiálnom a sociálnom prostredí. Ich spôsob života bol súčasne prejavom kultúrnej diverzity, ktorá bola pre udržateľnosť života taká dôležitá ako diverzita prírodná. Etnické spoločenstvá i sociálne skupiny, ktoré v tomto priestore po sebe i vedľa seba po stáročia žili, vytvárali početné kultúrne väzby, ktoré na jednej strane vykazovali kultúrnu rozmanitosť, na druhej strane strácali – najmä v kontaktoch zónach – svoje špecifiká a stávali sa výslednicou konkrétnych prírodných, historických a hospodársko-sociálnych podmienok. Platí to predovšetkým o ich materiálnej kultúre, teda i tradičných spôsoboch transportu a dopravy.

Tomuto prirodzenému kultúrnemu vývinu napomáhali i ďalšie faktory, napríklad existencia spoločných trhových centier, pracovná a obchodná migrácia či spoločný civilizačný vývoj a jemu zodpovedajúce unifikáčne tendencie v spôsobe života a v kultúre a pod. Tento proces v 20. storočí výrazne akceleroval a úmerne tomu strácala tradičná kultúra i miesto v kultúrnej identifikácii týchto spoločenstiev. Vzory kultúrneho a sociálneho správania sa stali civilizačným vývojom zložitejšie a budú vyžadovať i v etnológii sofistikovanejšie gnozeologické postupy (Slavkovský, 2013).



Vyháňanie dobytky na pašu. Zuberec. Foto I. Grossmann, prvá polovica 20. storočia

PRÍLOHY

Poľnohospodárstvo, chov hospodárskych zvierat a lesná prvovýroba boli v druhej polovici 19. a začiatkom 20. storočia hlavnými zamestnaniami obyvateľov slovenského vidieka, predovšetkým horských a podhorských oblastí. Táto skutočnosť determinovala i ostatné stránky spôsobu života, transport a dopravu nevynímajúc.

Vývin slovenského poľnohospodárstva v prvej polovici 20. storočia bol v znamení nízkeho stupňa vývinu kapitalistických vzťahov a doznievania rôznych foriem feudálnych prežitkov. Vtedajšiu situáciu na slovenskom vidieku možno nazvať balansovaním medzi pozostatkami „komunalizmu“, zachovávajúceho formy spoločného obrábania a užívania obecných pozemkov, urbárskych lesov a pasienkov, spoločného hospodárenia v rozšírených rodinách, na jednej strane a postupujúcim „individualizmom“. Ten však musel byť v existujúcich hospodársko-sociálnych podmienkach často potláčaný v záujme efektívneho chodu rodinného hospodárstva. Tieto okolnosti vniesli do sociálneho vývinu slovenskej dediny špecifické črty, ktoré ešte viac konzervovali nízku úroveň jej agrárnej kultúry i tomu zodpovedajúce sociálne vzťahy. Bol to historický dôsledok marginálneho ekonomického postavenia Slovenska a jeho zaostávania v modernizačnom procese v porovnaní s úrovňou krajín západnej Európy i Čiech. Agrárni ekonómovia a historici odhadli fázový posun agrárnej kultúry Slovenska na konci 19. storočia oproti Čechám na 30 rokov (Podolák, 1965; Holec, 1991; Danglová, 1999; Slavkovský, 2013).

Zo skúsenosti vieme, že je ľahšie zrekonštruovať etnologické „fakty“ istého obdobia, ako priniesť celú jeho duchovnú a kultúrnu atmosféru. Aby sme súčasnému čitateľovi, ktorého svet i životné poznanie je iné, čo najviac priblížili, aký kultúrny význam mali v spôsobe života tradičné formy transportu a dopravy, pokúsime sa v prílohách publikácie naznačiť ich postavenie v celom systéme súdobej agrárnej kultúry, tradičnej organizácii chovu hospodárskych zvierat, lesnej prvovýrobe a vodnej doprave.

a) Polia

Orné obrábanie pôdy je v kvalitatívnej línii motyka – radlo – pluh najdokonalejšou technikou. V prvej polovici 20. storočia bolo typické pre celé územie Slovenska. Jeho existenciu dokladajú historické a ikonografické pramene



Transport hnoja dvojkolesovou károu. Liptovská Teplička. Foto N. Tomanová, 1972



Jesenné vyvážanie hnoja. Liptovská Teplička. Foto N. Tomanová, 1972



Zima bola vhodným agrotechnickým obdobím na vývoz hnoja na ornú pôdu. Zázrivá. Foto J. Podolák, 1968

už zo 7. storočia. Stredoveké listiny z 11. – 13. storočia potvrdzujú dokonca existenciu skupín roľníckeho obyvateľstva, ktoré sa zaoberali oraním pôdy – oráčov. Aj termín *poplužie (aratrum)* v týchto listinách dokazuje existenciu orného náradia, lebo znamená plošnú mieru poľa oborávaného pluhom alebo radlom. Orné náradie radlo a pluh sú už dlhé stáročia súčasťou európskej agrárnej kultúry. Pomerne jednotná práca s nimi spôsobila, že ich základné konštrukčné prvky sú podobné na veľkých teritóriách, vlastne všade tam, kde sa pôda obrábala záprahovým spôsobom.

Na základe rozdielov vo vykonávanej práci možno orné náradie rozdeliť do dvoch základných skupín:

1. náradie, ktoré zem len rozrýva bez toho, aby ju prevracalo a robilo pravidelné brázdy;
2. náradie, ktorým možno robiť pravidelné brázdy a ktoré zem aj prevracia.

Do prvej skupiny patria radlá bezplazové a plazové, do druhej pluhu jednostranné s asymetrickým lemešom a dvojstranné so symetrickým lemešom.

Dlhú existenciu radiel v agrárnej kultúre Slovenska možno vysvetliť najmä pretrvávaním trojpoľného systému hospodárenia v zaostalejších oblastiach. Pre prvú orbu poľa zarasteného trávou sa hodilo viac úzke radlo, ako ťažký pluh so širokým lemešom. S radlom sa lepšie pracovalo aj na strmých a ťažko prístupných poliach, často plných skál a koreňov, lebo bolo ľahšie ako pluh a kladlo menšie nároky na záprah i oráča. Dôležitým momentom bola jeho jednoduchá konštrukcia, ktorá umožňovala zhotoviť radlo aj miestnym kováčom a kolárom. To zvyšovalo jeho dostupnosť pre jednotlivé roľnícke hospodárstva. Pri práci ho ťahalo len jedno záprahové zviera. Pod názvami *oborávač* (Gemery), *plúžik*, *plúžek* (Gemery, Spiš) alebo *plúžok – obrňák* (Zemlín) sa udržal v hospodárskom inventári tamojších roľníkov až do kolektívizácie poľnohospodárstva v päťdesiatych rokoch 20. storočia, niekedy i dlhšie; väčšinou na obrábanie družstevných záhumienkov.

Pluh je v porovnaní s radlom dokonalejší a z hľadiska prípravy pôdy produktívnejší nástroj. Z hľadiska pracovnej činnosti rozoznávame jednostranné a dvojstranné pluchy s rovným alebo krivým hriadeľom. Z hľadiska ich vývoja, ktorý sa odrazil predovšetkým na použitých materiáloch a tvare súčiastok, rozoznávame drevené, položelezné a železné pluchy. Pod dreveným pluhom rozumieme orné náradie, ktoré bolo okrem lemeša, prípadne plazu, čeriesla a niektorých spojovacích súčiastok z dreva. Základným kritériom zaradenia je materiál, ktorý sa použil na odvalnicu. Najrozšírenejším typom boli drevené jednostranné pluchy s asymetrickým lemešom (s jedným ostrím) a s jednou pevnou odvalnicou. Toto náradie bolo po konštrukčnej stránke pomerne jednotné a v jeho vývine sledujeme len zdokonaľovanie jednotlivých súčiastok, predovšetkým tvaru hriadeľa (rovný, krivý).

Dvojstranné pluchy majú na rozdiel od jednostranných symetrický lemeš (dvojstranné ostrie) a odvalnicu, ktorá sa dala na starších drevených plu-

hoch prekladať z jednej strany na druhú. Na novších typoch položeelných a železných dvojstranných pluhov bola otočná. Tento typ sa vyskytoval v hornatých oblastiach Spiša, v západnej časti Šariša a predovšetkým v Gemeri s výnimkou jeho južných, rovinatejších oblastí. Dvojstranný pluh (*obraciak, horník*) sa používal na orbu strmých svahov všade tam, kde sa polia orali po vrstevnici. Prekladacia odvalnica umožňovala ukladať odoranú zeminu vždy len na jednu stranu, smerom k svahu. Vznikali terasy polí, ktoré sa proti zosunutiu často zabezpečovali podporným múrom. Táto úprava nielen zjednodušovala orbu a zabraňovala splavovaniu pôdy, ale dávala kultúrnej krajine novú podobu.

Na konci 19. storočia postupne nastupujú položeelné pluhy. Tie nemohli dlhší čas vytlačiť z inventára roľníka drevené radlá pre ich účelnosť, ale veľmi rýchlo odstavili drevené pluhy, ktoré boli menej dokonalé, náročnejšie na záprah i pracovnú silu. Položeelné pluhy továrenskej výroby sa ťažšie presadzovali v horských oblastiach, a to nielen pre svoju vysokú cenu, ale predovšetkým preto, že svojou konštrukciou nevyhovovali miestnym podmienkam. Masovejšie sa tu začali používať až vtedy, keď ich začali vyrábať, resp. prispôsobovať krajoým podmienkam miestni kováči. Na Slovensku preto existuje celý rad ich variantov. Proces prenikania tohto orného náradia sa skončil v dvadsiatych rokoch 20. storočia a agrárna kultúra Slovenska v ňom získala typické orné náradie pre prvú polovicu minulého storočia. K jeho všeobecnejšiemu nahradeniu celožeelným pluhom továrenskej výroby došlo na Slovensku až v období kolektivizácie poľnohospodárstva.

Dôležitou súčasťou poľnohospodárskych prác bol záprah ťažných zvierat. Na území Slovenska sa využíval konský, volský, kravský, niekedy i oslí záprah. V prevažne malovýrobných podmienkach tradičnej agrárnej kultúry bol vhodný záprah jednou zo základných podmienok ekonomického prežitia roľníkovho hospodárstva a často i jediný spôsob dopravy. Druh ťažných zvierat využívaných v záprahu bol výsledkom konkrétnych prírodných, sociálnych a hospodárskych podmienok jednotlivých roľníckych rodín, ale i obcí a regiónov, v ktorých tieto rodiny žili. Sociálna diferenciacia sa prejavila v tomto prípade i v znakovej podobe – majetnejší gazdovia vlastníaci kone a voly boli označovaní ako *koniari, voliari*. Majitelia kravských záprahov patrili k slabšie situovaným – nazývali ich *kraviari, kravičkári, kravkári*. Majitelia jednej kravy si často svoj dobytok *spriahali*. A bolo veľa i takých, ktorí si záprah nemohli dovoliť. Museli si preto na nevyhnutné práce povoz objednať. Táto veľmi rozšírená rodinná či obecná vzájomná pomoc sa najčastejšie odpracovala v čase špičkových poľnohospodárskych prác alebo vyplátila v peniazoch.

Ako záprah sa pri orbe využíval rožný statok, resp. kone. Podľa polohy a kvality pôdy sa zapriahal jeden až tri páry statku. Na extrémne strmých svahoch sa oralo len smerom dolu, hore išiel záprah s pluhom naprázdno. Ľudia ťahali orné náradie len výnimočne. Až do začiatku 20. storočia boli na Slovensku



Vyvážanie hnoja. Dolná Súča. Foto J. Podolák, 1962



Ručná sejba obilia. Horné Srnie. Foto M. Chlebana, 1976



Vynášanie hnoja na lúky. Vyšná Boca. Foto J. Podolák, 1974



Nasýpanie osiva do „rozsievky“. Liešnica. Foto J. Dérer, 1961

hlavnými záprahovými zvieratami v poľnohospodárstve i povozníckych prácach voly. Osvedčili sa najmä pri poľných prácach v kopcovitom a kamenistom teréne. Etnologické výskumy potvrdzujú, že v niektorých obciach na Slovensku sa využívali v záprahu ešte i začiatkom sedemdesiatych rokov minulého storočia. Klesanie ich stavov na roľníckych hospodárstvach bolo spôsobené predovšetkým sociálnymi pomermi. Na malých hospodárstvach boli kravy, ktoré sa tiež používali do záprahu, všestrannejšie využívaným dobytkom.

Veľkou prednosťou kravského a volského záprahu oproti konskému bolo to, že mladý hovädzí dobytok si roľník dochoval na vlastnom hospodárstve, odpadli mu preto výdavky s kúpou koňa. Po vykastrovaní sa mladé voly pásli približne do veku dvoch rokov, keď ich začali v záprahu zaúčať. Po zvládnutí potrebných návykov sa stali plnohodnotnými záprahovými zvieratami. Staršie, spravidla menej výkonné zvieratá majiteľ predal inému roľníkovi alebo na výsek mäsiarom. Chovateľ si týmto spôsobom zabezpečil kvalitný záprah, zodpovedajúci jeho predstavám a potrebám.

V tomto procese bolo dôležitým momentom zaúčanie mladých zvierat práci v záprahu. Zaužívané boli dva spôsoby: v prvom prípade pripriahali mladého vola (kravu) k staršiemu. Mladému dobytku síce navliekli na šiju jarmo, ale ono len voľne kráčalo vedľa staršieho zvierata, ktoré ťahalo celý náklad. Voľným chodením si mladé zviera privykalo na prácu v záprahu. V tom prípade sa ťažné zviera zapriahalo vždy na tej strane, na ktorej začínalo. Tento spôsob výcviku bol všeobecne považovaný za lepší. Druhou možnosťou bolo zapriahnuť dve mladé zvieratá do záprahu a postupne ich v ňom učiť koordinovanej práci.

Na poháňanie dobytky používal pohonič bič. Podľa veľkosti a účelu boli známe dva druhy: furmanský bič s dlhšou rúčkou (*bičisko*) z brezového alebo drieňového dreva, ktorá dosahovala dĺžku až dva metre. Samotný bič bol zhotovený z kože alebo motúza a mal dĺžku osemdesiat až stodvadsať centimetrov. Bič spletený z viacerých remencov spojených mosadznými alebo koženými obrúčkami a ozdobený koženým strapcom (*kistkou*) bol označovaný za ťažký bič, kým ľahký bič bol zhotovený z ľanových alebo konopných motúzov. Ťažký bič bol veľmi vzácny a často sa dedil z otca na syna. Biče si zhotovovali sami roľníci a pastieri. Ich výroba a predaj sa začali na Slovensku až v tridsiatych rokoch minulého storočia (Hyčko, 1967; Urbancová, 1975; Chlebana, 1981; heslá bič, záprah – ELKS, 1995; Podolák, 2008; Slavkovský, 2013).

Potrebné orné náradie sa na pole vozilo na doštenom voze. Nedostatok ornej pôdy na slovenskom vidieku však spôsobil, že sa využívali aj vzdialenejšie a strmšie pozemky na okrajoch chotárov. Sem sa orné náradie a brány dopravovali ešte v prvej polovici 20. storočia na konštrukčne jednoduchom dopravnom prostriedku – *vlačuhách* (*vlačky, vlače, vlač, vlačúhy, smik, volocny*). Ide o jeden z najarchaickejších dopravných prostriedkov. Zhotovovali sa z dvoch drevených tyčí, na jednom konci spojených. Týmto koncom boli

pripevnené na pluzné kolieska. Ich druhý koniec sa vliekol po zemi. Výhoda vlačúh sa ukázala hlavne vtedy, keď bolo potrebné orať na viacerých miestach a rozličných stranách chotára. Jarné a jesenné rozmočené komunikácie k pozemkom často neumožňovali prevoz na doštenom voze.

Trvalé využívanie polí na pestovanie poľnohospodárskych plodín si vyžadovalo hnojenie, t. j. chemickú úpravu pôdy, nevyhnutnú na nahradenie spotrebovaných živín. Najstarším spôsobom skvalitňovania pôdy pod osev bolo využívanie popola. Tento spôsob súvisel s kľčováním lesov a žiarením. Okrem toho sa využíval popol z domácností, ktorý sa po celý rok osobitne odkladal a obyčajne miešal do maštalného hnoja. Koncom 19. a začiatkom 20. storočia bolo hnojenie čistým popolom iba doplnkové. Využívalo sa najmä na lúkach a pasienkoch.

Najčastejšie sa na hnojenie pôdy používal maštalný hnoj. Aj keď bol tento spôsob chemického zlepšovania pôdy v európskej agrárnej kultúre známy už z rímskeho poľnohospodárstva, extenzívny chov dobytká na Slovensku spôsobil, že po celé stáročia sa dostatočne nevyužíval. To bol aj jeden z dôvodov dlhého pretrvávania trojpoľného systému hospodárenia. Voľné pasenie dobytká a málo slamy na podstielanie spôsobovali nedostatok maštalného hnoja i jeho nízku kvalitu. Namiesto slamy sa na podstielanie často používalo listie, ihličie, piliny, mach či plevy.

Hnoj sa na polia vyvážal od neskorej jesene cez zimu až do jari. Na túto prácu využívali vozy s bočnicami z dosák (*doštenák*). V zime boli na tento cieľ výhodnejšie jednodielne sane. Ich vrchná časť sa upravila pridaním doštených bočníc, prípadne upevnením drevenej debny, do ktorej sa hnoj naložil. Starším spôsobom, etnologicky doloženým na východnom Slovensku, bolo vyvážania hnoja v pletenom koši. Na krátke vzdialenosti, napríklad z maštale na hnojisko, sa mohol hnoj voziť i na jednokolesovom fúriku alebo prenášať na nosidlách.

Na ťažko prístupné miesta v chotári sa hnoj vynášal na chrbte v drevených putniach (*kastičkách*), košoch alebo v plachte. V obciach s rozsiahlymi chotármi sa na odľahlejších pozemkoch budovali poľné maštale, v ktorých sa prechodne ustajňoval dobytok. Tam zhromaždený hnoj sa použil na skvalitnenie okolitých pozemkov. Na poli sa skladal do kôp, ktoré sa rozhadzovali vidlami. Pri rozpúšťaní snehu sa časť z neho dostala do pôdy, zvyšok sa zaoral na jar.

Pri trojpoľnom hospodárení sa hnojilo priemerne raz za tri roky. Vzdialenejšie pozemky chotára mali nezriedka až šesťročný interval. Nedostatok hnoja sa niekedy kompenzoval zeleným úhorom, ktorý sa zaoral, alebo vhodnou voľbou poradia pestovaných plodín v osevnom systéme.

Zatiaľ čo na západnom a východnom Slovensku sa za najlepšie hnojivo považoval hovädzí trus, v oblasti severného a stredného Slovenska s rozsiahlym chovom oviec dostal prednosť ovčí trus. Do pôdy sa aplikoval *košarovaním*



Vlačúhy – tradičný spôsob dopravy pluhu. Riečnica. Foto J. Podolák, 1970



Návrat z poľa. Liptovská Lužná. Foto I. Grosmann, 1966



Kravy a voly boli hlavnou záprahovou silou pri poľných i povozníckych prácach. Závada. Foto T. Ševčíková, 1973



Pri orbe žena viedla záprah a muž pluh. Púchovská dolina. Foto K. Plicka, nedatované

– jeho podstata spočívala v prekladaní drevenej ohrady, v ktorej ovčie stádo nocovalo.

Zavádzanie nových osevných postupov a prechod na striedavý systém hospodárenia si postupne vynucovali používanie priemyselných hnojív. O ich uplatnení na slovenskom vidieku (ak vylúčime veľkostatky a veľké hospodárstva) možno hovoriť až po prvej svetovej vojne.

Ešte v prvej polovici 20. storočia bolo na Slovensku všeobecne rozšíreným postupom vysievanie obilia z ruky. Osivo i potrebné poľnohospodárske náradie dovážali na pole na doštenom voze.

Obilie určené na siatie niesol roľník v plachte (*rozsievka, násevka, rohová plachta, partok, šijačka, trakovica, podruša, plachetka*), ktorá mala štyri traky. Dva z nich sa držali v jednej ruke, dva sa zaviazali okolo krku. Rozsieváč rozhadzoval osivo po poli voľnou rukou. Ak bol pozemok širší, rozsieváč rozhodil zrno raz na jednu, raz na druhú stranu. Na vertikálne položených pozemkoch sa sialo zdola nahor. Hustota sejby bola rozdielna. Na menej úrodných pôdach sa obyčajne sialo hustejšie. Zrno určené na sejbu sa starostlivo vyberalo a čistilo. Na niektorých gazdovstvách sa takáto plachta používala len na sejbu. V Muránskej Zdychave sa na sejbu obilia používal dokonca ten istý obrus, ktorý bol prestretý na štedrovečernom stole. Naň sa počas štedrej večere kládli zrná z budúceho osiva. Obrus sa po večeri nepral. Gazdiná to urobila až po skončení sejby.

Sejacie stroje sa na Slovensku začali používať najprv na veľkostatkoch a približne od tridsiatych rokov 20. storočia aj na hospodárstvách bohatších roľníkov v nížinných oblastiach. V severných hornatejších regiónoch sa technika sejby z ruky udržala až do kolektívizácie poľnohospodárstva. Považovali ju za úspornejšiu a neviazala sa na kúpu sejačky a záprah.

Od chvíle, keď kosa vytlačila srp a kosák z pozície hlavného žatevného náradia, stalo sa kosenie obilia typickou mužskou prácou. Ženy kosili len vo výnimočných prípadoch (vdovy, v čase vojen či odchodu muža za prácou a pod.). Kosiť sa začali učiť už 13- až 14-roční chlapci. Kvalita kosca sa poznala nielen podľa množstva odkoseného obilia, podľa výšky a rovnosti strniska, ale predovšetkým podľa toho, ako dokázal prikášať odkosené obilie k nepokosenému. Žena odoberala odkosené obilie pomocou kosáka alebo holými rukami a ukladala odobraté hrste na povriesla. Snopy viazali muži. V niektorých oblastiach Slovenska sa používal pri tejto práci i viazací kolík (*krutel, knutel*). Starší ľudia a deti znášali snopy a pomáhali stavať obilné kríže. Zahrabávanie strniska a zbieranie kláskov bola práca pre najmladšiu generáciu.

Ak to reliéf terénu umožnil, obilné kríže sa stavali na vyvýšenom mieste poľa – *ponad brázdu*. Malo to dvojaký význam: obilie v prípade nepriaznivého počasia nestálo vo vode, a pri jeho nakladaní sa voz vždy pristavil zo spodnej strany. Ak to okolnosti, najmä počasie, dovolili, kríže sa stavali stredom poľa, aby roľníci mohli začať s orbou. V prípade, že pole bolo úzke,

stavali sa kríže na zvýšenej strane poľa, aby sa k nim bolo možné dostať vozom.

Úroda, súhrn dopestovaných plodín v hospodárskom roku, patrila v každej roľníckej civilizácii k najvyšším hodnotám. Od nej záviselo nielen materiálne zabezpečenie členov roľníckej rodiny na celý hospodársky rok, ale aj prípadné ďalšie zveľaďovanie ich hospodárstva. Je preto prirodzené, že spôsobu dopravy a následnému uskladňovaniu poľnohospodárskych produktov sa venovala veľká pozornosť.

Najrozšírenejším dopravným prostriedkom pri zväžaní úrody obilia bol voz opatrený rebrinovými bočnicami (*drabinák, rebrinák*). Ich dĺžka sa pohybovala okolo 400 – 500 cm. Zvoz obilia bola spoločná práca. Na spodok voza, ktorý tvorila široká doska bolo zvykom položiť veľkú plachtu – *poňvu*. Tá mala zabrániť stratám na vytrasenom obilí po trase zväžania. Snopy sa ukladali do výšky rebrín pozdĺžne voza, klasmi dovnútra. Nad úrovňou rebrín sa kapacita voza zvýšila tak, že snopy sa začali ukladať do vrstiev priečne, zase klasmi dovnútra voza a ich spodnou časťou (*rítovie*) smerom von. Naložená vrstva snopov sa v strede zaťažila pozdĺžne uloženými ťažšími snopmi. Fúru bolo treba vedieť naložiť. Túto prácu si robil hospodár obyčajne sám. Ostatní mu snopy podávali rukami alebo pomocou vidiel. V nerovných častiach chotára sa naložená fúra utiahla drevenou žrdou – *pavúzom*. Veľkosť nákladu závisela od terénu, v ktorom sa zväžalo, a od záprahu (kone, voly, niekedy kravy). Roľníci vlastníaci len kravský záprah používali kratšie a ľahšie rebrinové vozy. V hornatých oblastiach Slovenska sa často nachádzali polia na miestach, ktoré boli s povozom nedostupné. Vtedy sa používali na zvoz obilných snopov drevené *vlaký*. Spravidla sa na nich obilie doviezlo len k pripravenému rebrinovému vozu. Etnologické výskumy agrárnej kultúry dokladajú tento spôsob transportu ešte aj v druhej polovici 20. storočia. Prírodné a sociálne podmienky regiónov Slovenska vytvárali i ďalšie modifikácie spôsobov dopravy. Napríklad na Kysuciach sa používala dvojkoľesová kára ťahaná človekom alebo ľahké letné sane, ktoré do chotára vyniesli a naložené nákladom úrody ťahali do doliny. Na odvoz úrody okopanín – zemiakov, repy – sa používali doštené vozy.

Regióny ako Orava, Kysuce, Liptov, prípadne východné Slovensko boli v minulosti rezervoárom lacnej pracovnej sily, ktorá hľadala uplatnenie nielen Uhorsku či v Čechách, ale i v zahraničí. Odchádzali prevažne muži. Na malých hospodárstvach museli preto všetky poľnohospodárske práce zvládnuť ženy. Nebolo zriedkavé vidieť ich s plachtou na chrbte naloženou obilnými snopmi kráčať do dediny.

Organizácia tradičných žatevných prác mala svoju deľbu práce, ktorá bola určená pohlavím a príslušnosťou k jednotlivým generáciám. Prírodzene, opísaná organizácia práce nebola záväzná, vždy závisela od konkrétnych podmienok, ktoré celý obraz žatevných prác modifikovali (Podolák, 1965, 2008; Urbancová, 1975; Paríková, 1985; Slavkovský, 2013).



Znášanie ovsa v plachte. Žakarovce. Foto J. Hideg, 1954



Vykopávanie zemiakov. Beňadovo. Foto J. Čaplovič, prvá polovica 20. storočia



Zvážanie lanu. Čierny Balog. Neautorizované



Transport zamiakov pomocou traku. Liptovská Teplička. Foto J. Boďa, 1962



Doprava úrody zemiakov. Liptovská Teplička. Foto N. Tomanová, 1972



Zber úrody tekvic. Dolány. Foto V. Terej, 1955



Vinobranie. Vajnory. Foto J. Paličková, 1976



Doprava úrody sena. Rajecká Lesná. Foto I. Grossmann, 1956

b) Lúky a pasienky

Tradičný chov hospodárskych zvierat na Slovensku bol závislý od možnosti letného pasenia a zásob krmovín na zimné obdobie. Na pasenie dobytky sa v horských oblastiach využívali pasienky a lúky, zatiaľ čo v nížinných častiach Slovenska plnili túto úlohu predovšetkým úhory. Rozhodujúci význam však mali pasienky, ktoré koncom 19. storočia zaberali na Slovensku približne pätinu celkovej výmery poľnohospodárskej pôdy.

Z hľadiska pozemkového vlastníctva existovali dve základné formy pasienkov: kolektívne a individuálne. V spoločnom vlastníctve boli pasienky obecné, urbárske a pasienkových spoločností. V týchto prípadoch boli ich plochy nerozdelené a na ich hospodárskom úžitku sa podieľali jednotliví členovia podľa veľkosti podielu. Všetky práce spojené s ich údržbou vykonávali členovia spoločnosti kolektívne. Individuálne vlastníctvo pasienkov bolo na Slovensku rozšírené najmä v oblasti rozptýleného osídlenia. Boli väčšinou súčasťou poľnohospodárskej pôdy, ktorá sa spravidla nachádzala v blízkosti obydla.

Samotné pasienky možno deliť na prirodzené a umelé. Prirodzené sa rozkladali nad hornou hranicou lesa (*hole*), umožňovali sezónne pasenie oviec, jalového hovädzieho dobytky, volov a v menšej miere i koní. Tento typ sa nachádza vo Vysokých a Nízkych Tatrách a vo Veľkej Fatre. Od päťdesiatych rokov 20. storočia sa postupne upúšťalo od ich vypásania a začali sa využívať pasienky v pásme lesa (*polany*). Lesné a údolné pasienky vznikali vyrúbaním lesa a vyklčovaním drevného porastu.

Pomer ornej pôdy k lúkam a pasienkom sa na Slovensku výrazne zmenil v posledných tridsiatich rokoch 19. storočia, keď sa plocha ornej pôdy zväčšovala rozorávaním úhorov, ale často i lúk a pasienkov. Tento proces je síce v uvedenom období celoslovenským javom, ale jeho intenzita bola v južných oblastiach krajiny vyššia. Súviselo to s rozdielnym spôsobom hospodárenia vo veľkovýrobných podmienkach veľkostatkov a na malých roľníckych hospodárstvach. To sa odrazilo nielen v spôsobe chovu hospodárskych zvierat, ale aj na podobách transportu a dopravy (Holec, 1991).

Lúky sa využívali na pasenie dobytky po odvoze sena, otavné lúky až po kosbe otavy. Ich hlavný hospodársky význam spočíval v produkcii sena, ktoré vytváralo hlavný predpoklad zimného maštalného chovu.

Podľa polohy rozoznávame niekoľko druhov lúk. Najvyššie boli položené hôľne lúky, ktoré sa rozkladali nad pásmom lesa. Boli časťou pasienkov a hnojili sa košarovaním. Seno z nich konzumovali ovce zimované v horách (Veľká Fatra, Nízke Tatry). Po zániku týchto zimovísk boli najvyššie položené horské lúky, ktoré vznikali na lesných rúbaniskách, prípadne z vykultivovaných pasienkov. Boli jednokosné a zriedkavo sa košarovali. Z hľadiska kvality trávy boli najvýznamnejšie otavné lúky, rozložené pod pásmom lesa a v údoliach. Tie sa kosili dvakrát ročne a hnojili navázaným maštalným

hnojom (často pravidelnejšie ako role), močovkou, popolom, košarovaním a v medzivojnovom období i umelým hnojivom. Funkciu lúk spĺňala i prechodne, na niekoľko rokov zatrávená orná pôda (*prieloh*).

Kosenie lúk bolo pre chovateľa dobytky tým, čím žatva pre roľníka. I tu sa prejavovali isté regionálne rozdiely v organizácii práce, doprave či spôsoboch uskladnenia sena cez zimu. Seno – pokosená a prirodzene usušená tráva – bolo v tradičnom chove hospodárskych zvierat základným krmivom v zimnom období. V mnohých regiónoch Slovenska (Orava, Liptov, Pohronie, Gemer) sa lúky kosili kolektívne formou vzájomnej výpomoci. Kosba prvého sena (*mládza*) sa začínala už koncom júna, začiatkom kvitnutia trávy. Až po skončení žatevných prác sa kosilo druhé seno (*otava*).

Tráva sa kosila na riadky, ktoré ženy za koscom roztriasli. Aby tráva rýchlejšie schla, viackrát sa obracala. Usušené seno sa hrabalo do malých kôp (*kopka, kopenec, petrenec, navidla, kozák, babiak*), z ktorých sa ešte mohlo rozhadzovať do *okolíc, postelí, násadov*, ak nebolo dostatočne suché.

Pred odvozom sa seno sústredilo do veľkých kôp. Z tých sa zväžalo do senníkov alebo skladovacích priestorov v obci. V oblastiach s drevenou architektúrou bola snaha uchovať zásoby sena v senníkoch alebo na veľkých kopách mimo obydľia, aby sa tak zabránilo jeho strate pri prípadnom požiari. V karpatskej oblasti severovýchodného Slovenska sa používali špeciálne prístrešky s posuvnou strechou (*oboroh*), ktoré predstavujú veľmi archaickú formu hospodárskej stavby. V oblastiach s výskytom lúčnych zimovísk pre dobytok (*poľne stodoly* na Horehroní, *lúčne maštale* v Boci, prípadne *cholvarky* a *bačovy* v oblasti Javorníkov a Kysúc) sa potrebné zásoby sena uskladňovali v podstrešných priestoroch týchto objektov.

Na spoločne vlastnených lúkach sa práce okolo sena vykonávali kolektívne. Na vzdialené lúky sa koncom júna sťahovali celé rodiny. V senníkoch a kolibkách bývali počas celej kosby, ktorá trvala niekedy vyše mesiaca. Na bližších lúkach nocovali len kosci, aby pri kosení využili rannú rosu. Úroda sa nakoniec zvyčajne žrebovaním rozdelila.

Rozdelené seno si zväžal každý sám. Na malé vzdialenosti sa pohrabané seno prenášalo ku kopám pomocou hrablí. Túto prácu vykonávali prevažne ženy. Do kôp ho ukladal muž pomocou vidiel. Seno v nich ostávalo obyčajne až do konca žatevných prác. Potom ho dopravovali do obcí, kde sa uskladňovalo v šopách, stodolách, prípadne v podstrešných priestoroch nad chlievmi a komorami. V obciach, ktoré mali na lúkach senníky, uskladňovali seno i v nich. Na zväžanie sa používali v lete rebrinové vozy, v zime sane.

Použitie sena pri kŕmení dobytky bolo určené jeho kvalitou. Najkvalitnejšia bola otava a seno z nížinných lúk. Menej kvalitné bolo seno z močaristých plôch a horských lúk, zarastených nekvalitnou trávou – *psiarkou*.

Transport a doprava sena sú vhodným príkladom prepojenosti foriem transportu, prírodného prostredia, ale i kultúrnych vzorov, predovšetkým

v tradičnej deľbe práce. Ako ukazujú etnologické výskumy, práve ony vygenerovali v minulosti mnohé regionálne špecifiká. Jedným z nich bol spôsob sťahovania sena zo strmých lúk v horských oblastiach Slovenska, ako ho ešte začiatkom šesťdesiatych rokov minulého storočia zaznamenal J. Podolák na západných svahoch Veľkej Fatry (Podolák, 1962).

Seno bolo v horských oblastiach Slovenska až do kolektivizácie poľnohospodárstva hlavnou krmovinou pri tradičnom chove hospodárskych zvierat, ktorý bol – na rozdiel od nížinných oblastí – hlavným zamestnaním tunajšieho obyvateľstva ešte v polovici 20. storočia. Nízka úroveň agrárnej kultúry a nedostatok poľnohospodárskej pôdy tu dlho bránili zavádzaniu dŕateliny a iných krmovín do osevných postupov. Dostatočné zásoby sena tak dlho ostali základným predpokladom úspešného podnikania v chove hospodárskych zvierat.

Obce v oblasti Veľkej Fatry mali vo svojich chotároch nad pásmom lesa a v lesoch rozsiahle komplexy horských lúk. Tie sa nachádzali na strmých svahoch, ku ktorým viedli len chodníky pre dobytok (*pirte*), nepoužiteľné pre vozy a sane. Z ľahšie dostupných lúk sa seno k povozu približovalo v plachtách, pomocou traku, prípadne sa sťahovalo na zväzku haluzí. Na odľahlejších, menej prístupných častiach chotára sa seno skladovalo v drevených zrubových senníkoch (*senník, štál*) so šindľovou strechou priamo na lúkach. Umiestnené boli spravidla v najnižšej časti lúky, v miernom svahu nad pásmom lesa. Ich veľkosť určovali úrody sena. Priemerná kapacita predstavovala 15 – 22 q. K nim sa seno približovalo na zväzku bukových haluzí (*zvlač, šmik*), vpredu na hrubších koncoch spojených reťazou. Do zvlačí bol zapriahnutý dobytok alebo ich ťahali ľudia. Každý majiteľ v senníku uskladňoval seno z lúky, na ktorej senník stál, prípadne z bližšieho okolia.

Ak kapacita senníka na uskladnenie úrody sena nestačila, postavili vedľa senníka sennú kopy, v ktorej nechávali seno i v zimnom období. Kopy postavili na vrstve bukových haluzí a v strede ju spevnili dreveným drúkom ukotveným do zeme. Vrchol kopy sa ukončil vencom stočeného sena (*pútko*), ktoré sa nastoklo na vyčnievajúci drúk.

Termín zväžania sena zo senníkov do obcí závisel od jeho dostatku na hospodárstvach jednotlivých roľníkov v dedine. Približne tretinu úrody uskladnili hospodári v obci už koncom leta. Keď sa tieto zásoby minuli, bolo potrebné zájsť po zásoby do senníkov. Najprv sa seno dopravovalo z nižších, ľahšie prístupných, obyčajne už v decembri. Na dopravu zo vzdialenejších, vyššie položených senníkov bol potrebný dostatok snehu. Preto sa táto práca vykonávala spravidla v januári a februári. Bola to namáhavá robota, na ktorej sa podieľali viacerí dospelí členovia rodiny, ale aj za odmenu najatí robotníci, obyčajne pastieri, ktorí nemali v zimnom období toľko práce.

Na horské lúky sa odchádzalo ešte v noci, aby sa stihlo pripraviť potrebné množstvo sena určeného na transport. Potom nasledovala prvá, najobťažnejšia



*Transport sena na „nosidlách“. Polomka.
Foto J. Podolák, 1963*



*Fúra sena upevňované „pavúzom“. Terchová.
Foto J. Podolák, 1963*



Letné sane. Liptovská Lužná. Foto J. Bízik, 1960



Fúra sena upevňované „pavúzom“. Terchová. Foto J. Podolák, 1963



Na priblíženie úrody sena zo strmých lúk k vozu slúžili i rôzne improvizované prostriedky. Vľavo Príslop. Foto J. Podolák, 1975. Vpravo Zborov nad Bystricou. Foto A. Pranda, 1965



Približovanie sena na styku z konárov. Rajecká Lesná. Foto J. Grossmann, 50. roky 20. storočia

fáza práce – upevňovanie sena na *ražne*. Boli to 160 – 180 cm dlhé drevené tyče, ktoré mali na hrubšom konci klin. Na tenšom konci tyče boli otvory pre dva drevené klíny. Naberanie sena na ražne bola zdĺhavá práca, vyžadujúca si potrebnú zručnosť. Dokázali ju robiť len niektorí jednotlivci, obyčajne práve bačovia a pastieri. Pripravené ražne so senom sa potom *pútkami* z ľanovej priadze spájali do *klúčov* po 4 – 6 kusoch, ktoré sa pomocou silnejšieho povrazu sťahovali *úplazmi* dolu svahom do doliny, kde už čakali pripravené sane. Úplazy boli v lesnom poraste vyrúbané úzke prechody, smerujúce čo najviac po spádnici nadol. Okrem zväžania sena slúžili i na približovanie dreva.

Každý kľúč sťahoval jeden muž, ktorý ho za povraz ťahal až k najstrmišiemu miestu úplazu. Keď náklad so senom začal naberať rýchlosť bolo potrebné odstúpiť od predného ražna a zachytiť sa za koniec kľúča. Tam sa snažil jeho rýchlosť ubrzdiť. Bola to pomerne nebezpečná práca, najmä ak bol už sneh v úplaze zľadovatený. V tom prípade sa na brzdenie používal i zväzok silnejších rozvetvených smrečkov upevnený na konci kľúča, na ktorý sa muž dopravujúci seno posadil.

Pri dolnom ústí úplazu bolo rovné priestranstvo (*náklad*). Na ňom sa zvezené seno nakladalo na pristavené masívne sane, ku ktorým sa pripájali dlhé vodorovné tyče (*zvlač*), vzadu spojené vyvýšeným oplenom. Na ne sa upevnila drabina, na ktorú sa naložili ražne so senom. Fúra sa ešte upevnila silnou žrdou (*pavúzom*), pritiahnutou vpredu i vzadu pomocou povrazu alebo reťaze. Ak bola suchá zima s nedostatkom snehu, resp. sa seno zväžalo až v jarnom období, sane nahradili sennými vozmi s drabinami.

Z ďalších možných spôsobov dopravy sena v takýchto terénnych podmienkach bolo jeho nosenie na dvoch približne dva-tri metre dlhých žrdiach (*dručky*, *rudaše*, *kopencovie palice*), ktoré niesli dvaja ľudia. Ak musel túto prácu vykonať jeden človek, ťahal náklad sena nadvihnutím jednej strany žrdok za sebou.

Starými mierami sena boli *siaba* a *fúra*. Siaba mala tridsať *centárov*. Jeden centár sa rovnal 56 – 58 kg sena. Fúra bola vlastne rozloha lúky, z ktorej sa zobral jeden voz (jedna fúra) sena, čo bolo okolo 650 kilogramov.

Práce pri zbere sena boli v tradičnom dedinskom spoločenstve významnou spoločenskou udalosťou. Na horské lúky sa neraz sťahovali celé rodiny a ostali tam až do ukončenia celej kosby. Pre mládencov to bola príležitosť venovať svojmu dievčaťu dar lásky – ozdobne vyrezávané hrable. Kosba lúk bola i špecifickou príležitosťou na spievanie trávnic.

Z ostatných krmovín malo pri tradičnom chove hospodárskych zvierat väčší význam pestovanie ďateliny. Pracovný postup pri jej zbere bol podobný ako pri sene. Rozdiely sa prejavovali najmä v spôsoboch jej sušenia. Na území Slovenska nachádzame rôzne modifikácie – od sušenia na kríkoch, na narúbaných, do zeme zapichnutých vetvách až po rôzne typy drevených



Doprava syra zo salaša do dediny. Sklabiňa. Foto J. Podolák, 1962



Nakladanie salašnického riadu na voz pred prevozom na salaš. Liptovské Revúce. Foto J. Dérer, prvá polovica 20. storočia



Spôsob transportu geliet na váhach. Foto J. Podolák, 1961

sušiakov (*ostrvy, oštrby, sochy, koliby*). Spôsoby jej dopravy boli podobné ako pri sene.

K tradičným krmovinám patrili až do polovice 20. storočia aj listy orúbaných vetiev listnatých stromov, ktoré sušili na zimné obdobie (*letnina*). Táto archaická krmovina pre ovce a kozy sa vyskytovala v celej oblasti Karpát. Jej intenzívnejšie využívanie sa začalo na Slovensku v období valaskej kolonizácie (Podolák, 1961, 1962, 1965, 1981, 1982; Urbancová, 1975; Paríková, 1979b; EAS, 1990; heslá seno, senník, oboroch – ELKS, 1995; Slavkovský 2013).



Doprava dreva. Prochoť. Foto E. Prandová, 1971

c) Lesy

Vznik a existencia poľnohospodárstva v horských oblastiach Slovenska sú späté s druhým typickým zamestnaním týchto regiónov – drevorubačstvom. Tu treba hľadať počiatky agrárnej kultúry, lebo na vyklčovaných a vyžiarených lesných plochách vznikali prvé pasienky, neskôr i polička ornej pôdy. Bolo to v období včasného feudalizmu, keď zemepáni mali záujem posúvať hranicu lesa stále do vyššej nadmorskej výšky.

Špecifikom slovenského poľnohospodárstva boli dlhodobo pretrvávajúce ručné formy obrábania pôdy. Tento spôsob kultivácie pôdy pomocou najstarších poľnohospodárskych nástrojov – motyky a rýľa, agrárnymi historikmi označovaný ako motykové hospodárenie, si v osobitých podmienkach uchovalo svoje opodstatnenie i pri ornom obrábaní pôdy.

O rozširovaní plôch poľnohospodárskej pôdy (polí, lúk a pasienkov) existujú početné historické doklady už z obdobia feudalizmu. Okrem slovenského obyvateľstva sa na ňom zúčastňovali i príslušníci iných etnických spoločností. Boli to predovšetkým kolonizácie: v 13. až 15. storočí na šoltýskom práve, v 16. a 17. storočí na valaskom práve, neskoršie kopaničiarska kolonizácia. Ich spoločným menovateľom bolo obrobienie ladom ležiacej a lesnej pôdy, ktorú na poľnohospodárske využitie upravovali klčovaním a žiarením. Predovšetkým išlo o získanie pasienkových plôch, ktoré sa v ďalšom procese osídľovania menili na lúky a ornú pôdu.

Po vyrúbaní lesa a odvoze dreva sa rúbanisko začalo upravovať (*virábat'*) na poľnohospodársku pôdu: olúpala sa kôra z pozostalých pňov, popretínali sa bočné hrubšie korene, aby pne rýchlejšie vyschli, zvyšky dreva, raždie a tráva sa spálili. Súčasne sa pozemok očistil od kameňov, ktoré sa využívali na spevnenie poľných ciest. Potom sa pôda prekopala motykou na klčovanie (*klčovnica*). Bola to pevná úzka motyka, spravidla výrobok miestnych kováčov. Na vykopávanie kameňov sa používal krompáč. Tieto práce, nazývané *klčovanie*, sa robili najmä na jar a pre svoju fyzickú náročnosť patrili k mužským. Do prekopanej pôdy vysiali trávne semeno. Ak sa klčovalo na urbárskom pozemku, na prácach sa zúčastňovali všetci členovia podľa výšky svojho podielu. Takto získaná pôda sa nazývala *kopaňica*, *virobeňisko*, *novota* alebo *novotina*.

Takýto pozemok sa najčastejšie využíval niekoľko rokov ako pasienok. Pôdne podmienky neumožňovali pozemok orať ani kosiť. Trávu vyžíňali ručne kosákmi. Drobné kríky, ktoré narástli v priebehu roka, bolo potrebné na jar znova povytiňať. Po troch-štyroch rokoch sa začali odstraňovať vyschnuté pne. Bola to fyzicky najťažšia etapa kultivovania. Robila sa pomocou klčovnic a pevných drevených drúkov, niekedy sa museli vytrhávať i pomocou záprahu. Pne sa použili ako palivové drevo, ostatok drevnej hmoty sa spálil. Popol sa použil ako hnojivo. Pôda sa nakoniec prekopala a zarovnali sa jamy po pňoch. Takto získané pole (*kopanica*, *kopanka*) sa obsialo,



Približovanie dreva pomocou záprahu. Žarnovica. Foto ČTK, 1950



Približovanie dreva pomocou záprahu. Žarnovica. Foto ČTK, 1950



Príprava dreva na odvoz. Terchová. Foto ČTK, 1950



Doprava dreva na saniach. Žarnovica. Foto ČTK, 1950



Doprava dreva na saniach. Žarnovica. Foto ČTK, 1950



Transport dreva. Žakarovce. Foto F. Hideg, 1954

spravidla ovsom, prípadne inou nenáročnou jarnou obilninou. Na jeseň sa obilie zožalo a spolu so slamou slúžilo ako krmivo pre dobytok.

Pozemok bolo potrebné i naďalej kultivovať – povyberať kamene a dobre ho prekopať. Prvé tri roky sa spravidla nehnojil. Pestovali sa na ňom menej náročné jarné druhy obilia alebo zemiaky. Keď bola pôda dostatočne pripravená, bolo ju možné obrábať i orným náradím a včleniť do existujúceho osevného systému.

Súčasťou klčovania bolo žiarenie, t. j. vypaľovanie drevného porastu a raždia, ktoré ostali na rúbanisku po odvezení úžitkového dreva. Na východnom Slovensku existoval systém hospodárenia s pôdou, ktorý bol postavený na jej cyklickom žiarení. Takýto pozemok sa využíval dovtedy, pokým sa pôda nevyčerpala. Potom sa nechal znova zarásť trávou a krovínami. Po niekoľkých rokoch sa úrodnosť pôdy obnovila a pozemok sa žiarením premenil znova na poľnohospodársku pôdu, ktorú však bolo možné naďalej obrábať len motykami.

Jednotliví roľníci mali i niekoľko takýchto žiarovísk. Zatiaľ čo pod názvom *klčovanie* treba rozumieť spôsob získavania novej poľnohospodárskej pôdy, v tomto prípade bolo využívanie ohňa (*žiarenie*) len cyklickým využitím menej úrodnej pôdy, na ktorej sa pestovalo najmä proso, bor a ikrica. Tento spôsob hospodárenia dokladá etnologický materiál aj na poľskej strane Karpát, kde boli prírodné, sociálne i hospodárske podmienky analogické oblastiam severného a východného Slovenska.

O rozsahu takto využívanej pôdy hovorí aj to, že v Trenčianskej stolici v druhej polovici 18. storočia presahovala rozloha kopanic plošnú výmeru urbárskej pôdy. O ich rozlohe a majetkovo-právnej úprave je pomerne veľa informácií už z obdobia feudalizmu. Etnologické reálie o technikách klčovania a obhospodarovania takej pôdy však bolo možné získať až výskumami v päťdesiatych rokoch 20. storočia. I tie sa v mnohých prípadoch dali robiť už len retrospektívne (Urbancová 1960, 1975; Podolák 1965, 2008; Slavkovský, 2013).

Okrem Trenčianskej stolice boli podobné spôsoby získavania pôdy na Spiši, Orave, Kysuciach, v Turci, Gemeri aj v horských oblastiach východného Slovenska.

Predpokladom vzniku takejto pôdy bola ťažba dreva. Ťažilo sa predovšetkým v zimnom období po ukončení poľnohospodárskych prác. Jeho dopravu z lesa možno rozdeliť do niekoľkých fáz. Tou najzákladnejšou, ktorá si najdlhšie udržala svoje tradičné podoby, bolo jeho približovanie (*spúšťanie, spúšťanka*). Po lete sa vyschnuté drevo spúšťalo zo svahu. Túto prácu robila tá istá skupina drevorubačov, ktorá ho aj narúbala. Na jeseň, keď padla rosa alebo mrholilo, spúšťali vyťažené kmene hrubším koncom zo svahov. Bolo tak menej pravdepodobné, že sa poškodia a ľahšie naberali potrebnú rýchlosť. Do pohybu ich dostali drevenými kolíkmi (*capiny, štipáky*). Niekedy museli podložiť pod kmeň i drevený valec. Ak svah nemal potrebný sklon, čakali chlapi na sneh, prípadne mráz. Potom polievali kmene vyťažených stromov vodou, aby sa lepšie kĺzali.

Spustené a naváľané drevo bolo potrebné z kopy uvoľniť a presunúť k ceste – *na plác*, kde ho očistené ukladali do kôp po dvadsať až tridsať kusov.



Zvážanie dreva. Lutiše. Foto J. Pranda, 1975



Doprava dreva na káre. Terchová. Foto E. Munková, 1972

Pokrok v tomto spôsobe sťahovania drevnej hmoty znamenali technické zariadenia – *šmyky, rizne*, ktoré podľa vzoru alpských lesných technických zariadení stavali v slovenských lesoch v 16. storočí povolani lesní odborníci z Rakúska a Nemecka.

Šmyky sa stavali na ťažko prístupných, strmých miestach. Slúžili najmä na dopravu polenového dreva. Pozbýjali ich z okresaných bukových klátov, ktoré vytvorili žľab. Jeho bočnice boli v zákrutách vyvýšené. Spájali ich drevenými klinmi, neskôr i dlhými železnými klincami. Dĺžka šmikov sa pohybovala od dvesto do päťsto metrov. Boli prenosné. Po skončení ťažby sa rozobrali a preniesli na nové miesto, prípadne použili ako palivové drevo.

Zhotovovali, udržiavali a čistili si ich sami lesní robotníci. Budovali sa v ťažko prístupných horských oblastiach na menšie vzdialenosti. Pri terénnych nerovnostiach postavili pod žľab drevenú konštrukciu – *klietku, stolicu*. V hornej časti bol šmyk vejárovito rozšírený, v dolnej zase upravený tak, aby drevo zastavil. Na miestach s veľkým spádom sa brzdná dráha skracovala železnými hrotmi. Vlastnou gravitáciou sa drevo dopravovalo až k splavným tokom, resp. k cestám. Na konci šmyku bola zakrivená *fajka*, ktorá polená vyhadzovala oblúkom do väčšej vzdialenosti, aby sa nekopili pod šmykom. Pri dostatočnom spáde sa mohlo drevo spúšťať i v suchom žľabe, pri menšom sa čakalo na dážď alebo sneh, prípadne ho v čase mrazov polievali vodou. Šmyky stavali starší, najskúsenejší lesní robotníci, ktorí pri nich aj pracovali.

Na prístupnejších miestach, kde svah nemal potrebný spád, sa drevo sťahovalo pomocou záprahu – koní a volov. Ak bol kôň silný, potiahol aj tri kmene. Na Orave si chudobní roľníci bez záprahu sťahovali drevo len na vlastnú potrebu pomocou pracovného nástroja nazývaného *cuchta*. Bola to asi jeden meter dlhá železná reťaz s klinom, ktorý sa zarazil do stredu kmeňa na jeho hrubšom konci. Na reťaz hákom upevnili silný ľanový povraz. Posúvaním háku na ohnivkách reťaze sa dala regulovať dĺžka povrazu, ktorý mal človek pri ťahaní prehodený cez ramená.

Z miest, kam sa nedostal záprah, sťahovali polenové drevo aj na sánkach. Tie museli mať ľahkú konštrukciu, lebo ich bolo potrebné vynášať do hory, niekedy i na vzdialenosť troch kilometrov. Polená sa na nich upevnili reťazou. Na náklad si sadol drevorubač, ktorý sane na svahu usmerňoval.

Tam, kde bol terén v zime prístupný so záprahom, drevo sa z lesa dopravovalo i na jednodielnych alebo dvojdielnych saniach. Dlhé kmene sa k oplenu saní pripevnili reťazou, ktorej druhý koniec sa uchytil o železné klíny zatĺčené do kmeňa stromu. Stromy sa tak svojím tenším koncom kížali po zemi. Podobným spôsobom sa dalo sťahovať i bez saní – pripnutím kmeňa priamo o váhu konského postroja. Siahovice a krátke kusy dreva sa zväžali na dvojdielnych saniach opatrených bočnými rebrinami (Uhríková, 1970; Paríková, 1985; Štefančík, 1987; heslo šmyk – ELKS, 1995).



Plte na Dunajci. Červený Kláštor. Foto J. Podolák, 1961

d) Vodné plochy

Najdôležitejším vodným tokom pre vývoj pltníctva na území Slovenska bola rieka Váh. Od 13. storočia bola rozhodujúcou vodnou cestou, ktorá zohrala významnú úlohu nielen pri kreovaní obrazu súdobej materiálnej kultúry v jej povodí, ale aj ako obchodná tepna, umožňujúca transfer výrobkov a tovarov. Východiskovým uzlom vážskej pltnice bol Liptovský Hrádok, dobové centrum obchodu s drevom.

Aj vývoj pltníctva má ako každý spoločensko-kultúrny jav svoje historické a hospodársko-sociálne determinácie. Vo svojich počiatkoch bolo pltníctvo na území Slovenska v zásade slobodné. V období feudalizmu však zemepáni a cirkev v ňom našli, spolu s príjmami z lesnej prvovýroby, výdatný prameň zisku a začali pltnicu zaťažovať vyberaním mýtnych a tzv. brežných poplatkov. Okrem toho museli pltníci v rámci svojich poddanských povinností pltiť i v službách stolice a pre zemepána.

S historicky doloženým prvým prípadom zemepanského narušenia poddanskej slobody pltenia na Váhu sa dozvedáme z historických prameňov zo 16. storočia: likavský zemepán Ján Rakovský z Rakova nechal 12. mája 1587 zastaviť v Ružomberku pltníkov s piatimi plťami naloženými rôznym tovarom, ktoré boli majetkom Ladislava Pongráca z Liptovského Mikuláša. Plte a tovar zhabali, pltníkov zbili a vyhнали. Bol to súčasne prvý doložený prípad vojenskej koristi v pltníctve, lebo Rakovský bol v nepriateľskom vzťahu s mikulášskymi Pongrácovcami.

Pri zlom stave cestnej siete v období feudalizmu malo pltníctvo na Váhu veľký význam i v osobnej doprave. Na pltiach sa prevádzal tiež dobytok, kone i povozy. Na neupravených a nestrážených cestách hrozilo nebezpečenstvo lúpežných prepadnutí. Práve pre relatívnu bezpečnosť využívali cestovanie na pltiach aj úradné osoby. Aj keď, ako vysvitlo zo súdobých súdnych spisov v procese s Jurajom Jánošíkom, tento zbojník v útrpnom práve priznal, že pod Strečnom ozbil farára z Dlhej cestujúceho plťou dolu Váhom.

V 17. storočí bolo pltníctvo na Váhu už tak rozvinuté, že krajinský zákon vzal do ochrany liptovských pltníkov, ktorí dopravovali drevo až k Dunaju. Zákon č. 65 z roku 1638 vo veci pltenia dreva po Váhu a Hrone stanovil, že slobodný obchod s drevom a drevenými výrobkami sa má dodržiavať. Úradníctvo banskobystrickej komory vyzval, aby nerobilo prekážky voľnému predaju plti a plťového nákladu. Kto sa proti tomuto zákonu previnil, mal byť prísne potrestaný.

Od polovice 18. storočia ustúpili mestá i zemepáni od vyberania mýta a príjmy z pltníctva si zabezpečili jeho zdanením. Táto tendencia dosiahla svoj vrchol v urbárskych úpravách Márie Terézie. Po roku 1848 v dôsledku nich slobodné pltenie úplne zaniklo.

V prvých desaťročiach 20. storočia v súvislosti s rozvojom železníc klesal



Plň na Váhu. Foto Gyökeres, nedatované



*Pltníci pred Liptovským Mikulášom. Liptov.
Foto M. Huba, 1945*



Plň na Dunajci. Červený Kláštor. Foto J. Podolák, 1961



Plě na Dunajci. Červený Kláštor. Foto J. Podolák, 1961



*Kompa mala pre ľudí na oboch brehoch rieky veľký hospodársky i sociálny význam. Mojšova Lúčka.
Foto J. Podolák, 1969*

význam vodnej dopravy. Pltníctvo sa na Váh vrátilo len vo svojej rekreačnej podobe, keď Klub čs. turistov v Liptovskom Sv. Mikuláši organizoval v rokoch 1928 – 1931 výletné plte z Liptovského Hrádku do Ľubochne. Na tieto aktivity nadviazalo riaditeľstvo Štátnych kúpeľov v Piešťanoch, ktoré v roku 1937 umožnilo svojim klientom výletnú plavbu na pltiach v úseku medzi zrúcaninami hradu Beckov a piešťanským kúpeľným ostrovom. Boli to posledné aktivity v osobnej doprave na Váhu.

Podobnú historickú a hospodársko-sociálnu genézu malo pltníctvo na rieke Orave. Tak ako na Váhu i tu plnilo funkciu obchodnej i osobnej dopravy. Už od 12. storočia, od počiatku hospodárskych dejín Oravy, to bol kraj pastierov a drevorubačov. Exploatacia lesov v réžii Turzovcov, majiteľov Oravského hradu, znamenala nielen získavanie novej ornej pôdy a pasienkov, ale aj drevnej hmoty, ktorú bolo potrebné zhodnotiť. Drevo a výrobky z neho sa už v 13. storočí splavovali na pltiach. Dokonca soľ, dovážaná sem na vozoch z Poľska, dopravovali oravské plte ďalej, až do miest na Považí. Poľská soľ tvorila základ súdobého obchodného pltníctva na Orave ešte v 18. storočí.

Oravská pltnica bola až do 17. storočia slobodná. Dovtedy to rešpektovali i vtedajší oravskí zemepáni. Turzovci, aby podporili oravské pltníctvo, nechali dokonca vybudovať na sútoku Oravy a Váhu pltnickú a rybársku osadu, dnešné Kraľovany, ktoré ako jediná obec na Slovensku majú vo svojom erbe plť s pltníkom. Situácia sa začala meniť už v 17. storočí, keď zemepáni obyvateľov Oravy prinútili platiť mýto za plte zväzajúce drevo i tovar; osobitne boli mýtné poplatky vyrubované za drevo vyťažené v okolitých panských lesoch a samostatne za prevážaný tovar. Plť bola vtedy nielen dopravným prostriedkom, ale aj jednotkou pre množstvo dreva.

V druhej polovici 17. storočia vzrástol dopyt po stavebnom dreve najmä v odlesnených oblastiach južného Uhorska. Táto konjunktúra aktivovala ťažbu aj v oravskom komposesoráte, a to až v devastačných rozmeroch. Jedným z dôvodov tohto stavu bolo i odstúpenie oravského panstva od priameho obchodovania s touto komoditou. Predaj dreva začali organizovať obchodníci, ktorí skupovali celé lesné fondy. Ročne to predstavovalo desaťtisíc metrov kubických plťového dreva, teda asi v objeme, ktoré bolo schopné previezť štyristo plťí.

Aj pltníctvo na rieke Kysuci možno historicky spájať s osídlením tohto regiónu Slovenska. Splavnosť rieky bola však obmedzená. Na pltenie sa využívali predovšetkým jesenné a jarné dažde, ktoré umožnili vypravovať plte naložené domáckymi výrobkami z dreva. Dôležitými obcami tunajšej pltnice boli Stará a Nová Bystrica, kde v období topenia snehu a dažďov zbíjali plte, ktoré splavovali až do Žiliny. Historické pramene dokladajú, že na Kysuciach sa nachádzali obce, kde pltenie patrilo medzi poddanské povinnosti sedliakov, ale tiež slobodných valachov; právo vyberať mýto za plte malo panské sídlo v Budatíne už v 13. storočí. Nároky na poddanské



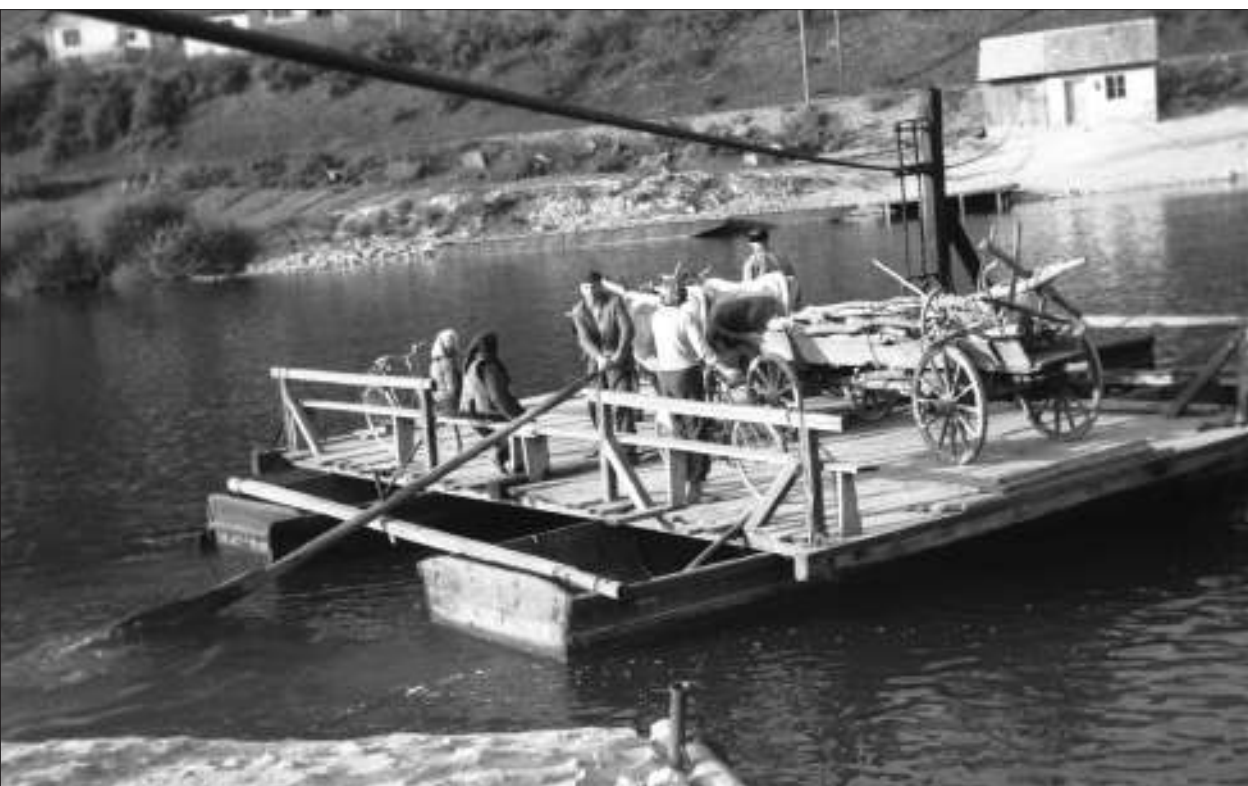
Kompa. Mojšova Lúčka. Foto J. Podolák, 1969



Kompa. Stankovany. Foto P. Sochán, 1893 – 1912



Kompa na Váhu. Švodov. Foto J. Podolák, 1961



Kompa na Váhu. Švodov. Foto J. Podolák, 1961

obyvateľstvo Kysúc mala v tomto smere i hospodárska správa jezuitov v Žiline.

Hlavným trhovým miestom s plťami, šindľom a doskami bola od 16. storočia Čadca, ležiaca pri rieke Kysuca. Povahu obchodného strediska si udržala až do 19. storočia, keď sa tu vďaka obchodným aktivitám obchodníkov vybudovali rozsiahle sklady dreva, piliarskych výrobkov, šindľa aj lesných plodov a koží. Pri ich doprave zo severných oblastí Kysúc malo sezónny význam i pltníctvo.

Rieka Turiec nemala podmienky na splavovanie ani ľahkých plťí. Preto sa drevo z turčianskych panských i cirkevných lesov vozilo povozmi na plčovisko v Sučanoch, ktoré si svoj dopravný význam uchovalo až do 20. storočia.

Pltníctvo na Hrone bolo tiež odrazom súdobých historických, prírodných a hospodárskych podmienok tohto povodia. O využívaní lesov v jeho hornej a strednej časti a splavovaní dreva formou plťí svedčia historické dokumenty už z 11. storočia, ktorými panovník udelil opátstvu v Hronskom Sv. Beňadiku právo vyberať mýto za plte splavované na Hrone. Pretože drevo nemalo v tomto čase veľkú obchodnú hodnotu, možno súhlasiť s dedukciou historikov, ktorí sa nazdávajú, že mýto sa platilo len za tovar vozený na pltiach do južných oblastí krajiny.

Slobodnú pltnicu mali panstvá v Muráni, vo Zvolene, banská komora, slobodné kráľovské mestá Slovenská Ľupča, Banská Bystrica a Brezno. Do konca 17. storočia ju využívali aj poddaní. Od 15. storočia, keď stúpala obchodná hodnota dreva, objavili sa prvé odpredaje práva slobodného pltenia obchodníkom.

Pltníctvo na Hrone nenadobudlo v priebehu histórie také rozmery, aké malo na Váhu. Príčin bolo viac. Banské podnikanie v gemerskej časti Horehronia výrazne ovplyvňovalo obchodovanie s drevom. Treba tu rozlišovať medzi krátkym splavovaním dreva pre potreby baní a hámrov a diaľkovým pltením. V strednej časti povodia tečie Hron v pásme bukových lesov. Toto drevo nebolo vhodné na stavbu plťí – je ťažké, viac nasáva vodu a skôr sa kazí.

Pre hronskú pltnicu bolo významné 16. storočie, keď sa na rieke začali stavať prvé záchytné priehrady. Na výstavbu týchto vodotechnických zariadení sa v roku 1561 dokonca rozhodla bystrická komora povolať odborníkov z Rakúska.

Oživenie hronskej pltnice prinieslo 18. a začiatok 19. storočia, keď nárast dopytu po stavebnom dreve na Dolnej zemi zvýšil jeho cenu. Konjunktúru využil najmä štát, ktorý jedľové drevo a dosky z okolia Brezna a Banskej Bystrice predával do južných oblastí Uhorska. Východiskom pltenia v gemerskej časti Horehronia sa vtedy stala obec Bacúch.

Rozmach obchodu s drevom v 19. storočí prinášal i na Horehronie veľkoobchodné podnikanie s výraznými kapitalistickými znakmi. Konjunktúra v obchode s drevom udržala v priebehu 19. storočia i tamojšie pltníctvo

ako rozhodujúci spôsob jeho dopravy. Hospodársky ho neohrozila ani v tom čase vybudovaná Pohronská železnica, ktorá zo začiatku nedokázala konkurovať lacnej vodnej doprave.

Pltníctvo na rieke Poprad nemalo taký hospodársky význam ako na Váhu či Hrone. Aj tu však zohralo svoju dobovú hospodársku a sociálnu úlohu. Plťoviská boli pri Kežmarku, Podolínci, v Ľubovni, Hniezdom, Chmeľnici, Plavči a Ľubotíne. Tu sa zbíjali plte, na ktoré sa tovar dovezený na vozoch po tzv. Uhorskej ceste nakladal a dopravoval ďalej do Poľska.

Významná osobnosť hornouhorského osvietenstva Gregor Berzeviczy (1763 – 1822) vo svojich prácach nabádal „*viac sa zaoberať životom v krajine a jej ľuďom*“. V roku 1807 podnikol na plti cestu po Poprade, Dunajci a Visle, ktorej zmyslom bolo posúdiť túto vodnú cestu a jej možnosti na zintenzívnenie uhorského obchodovania v Poľsku.

Postupný zánik pltníctva v prvých desaťročiach 19. storočia znamenal pre obyvateľstvo v povodí Popradu ekonomickú stratu. Na krátky čas ešte oživilo v rokoch 1856 – 1870, keď sa po Poprade a Dunajci vozilo do Poľska stavebné drevo. Táto konjunktúra však bola veľmi krátka a nedosiahla niekdajší hospodársky význam tunajšieho pltníctva.

V 16. až 19. storočí sa plte dôležitým obchodno-komunikačným prostriedkom. To si aj v súvislosti s dĺžkou vodnej cesty vynútilo zdokonalenie technológie ich viazania, ktoré dosiahlo najvyššiu mieru kvality v 19. storočí pri zintenzívnení diaľkových pltníckych transportov.

V tomto smere bol najvýznamnejšou riekou slovenského pltníctva Váh. Od konca 19. storočia tu bolo pltníctvo už celoročným zamestnaním. Počas zimného obdobia pripravovali pltníci drevo, ktoré dopravili furmani na vhodné miesto na jeho brehu – *plťovisko, plavisko, pltisko, breh, plac*, zvyčajne štrkovité priestranstvá na brehu rieky. Drevo tu hneď na jar roztriekli *válčaci*. Bola to fyzicky namáhavá a často nebezpečná práca s guľatinou. Z pripraveného dreva sa začali *viazat', zbíjat'* plte. Táto práca má svoje historické i miestne kontexty. Predpokladá sa, že najstaršie plte, pochádzajúce ešte z obdobia včasného feudalizmu, boli jednoduché plavidlá, tvorené zo štyroch-piatich dlhých klátov spojených lykom alebo pruhmi kože. Miestne rozdiely boli určované charakterom vodných tokov a možnosťami pltenia. Na Kysuci išlo o kratšie trasy, plte boli menšie a slúžili predovšetkým na splavovanie dreva a prevoz domáckych výrobkov. Spájali sa len pomocou jednoduchých húžiev a manévrovali sa žrdami, nie veslami.

Pri zbíjaní plte pracovala skupina zvyčajne štyroch chlapov. Vybrané brvná sa skladali v plytkej vode pri brehu alebo na suchu. História pltníctva na Slovensku zaznamenala konštrukčne i veľkostne rôzne typy plťí – *plťka, koza, jedinka, zväzok, cúg, krátka, trojka-mítvanica*. Pri viazaní plťí boli uznávaní hlavne majstri z Liptova, ktorí ich zdokonalili o účinné veslo. Zväzok plťí mal i *kolibu* s ohniskom slúžiacu na uskladnenie potravín, ale aj ako útulok pri nepriaznivom počasí.



Prievozník na Hrone. Žiar nad Hronom. Foto E. Prandová, 1963



Preprava výletných pltí. Červený Kláštor. Foto J. Podolák, 1961



Preprava výletných plí. Červený Kláštor. Foto J. Podolák, 1961

Vlastné pltenie malo svoj režim overený časom a skúsenosťami. Hotové a tovarom naložené plte stáli *pribité* pri brehu a čakali na *let*. V pltníckej terminológii totiž plte neplávali, ale leteli. Zväzok viedli spravidla dvaja pltníci. Len pri doprave ťažkých nákladov alebo nízkom stave vody im vypomáhal i tretí chlap, zvaný *pohon*. Liptovské plte vyleteli obyčajne v *krđli*, ktorý tvorilo desať až dvadsať zväzkov. Toto združovanie bolo vyvolané nebezpečenstvom práce pltníkov a potrebou vzájomnej pomoci.

Počas prestávok plavby kotvili (*pribíjali*) plte na vhodných, ustálených miestach. Príprava pltí i technika plavby boli fyzicky náročné a vyžadovali si skúsenosť. Dôležitý pre úspešnú plavbu bol predovšetkým predný pltník. Aby postúpil zo zadného na predného, potreboval pltník roky praxe. Až po jej nadobudnutí a odskúšaní mohol podstúpiť *pltnícky krst*.

Celú prácu – od prípravy pltí i počas pltenia – viedol *faktor*, ktorý zodpovedal za ne ich majiteľom. Skupinu si organizoval spomedzi starších, skúsených pltníkov. Zjednávali sa obyčajne v krčme na Mateja (24. február); vtedy sa dohodli podmienky práce i zárobok. Tradičná pltnícka partia mala okolo štyridsať chlapov. Zmluvu obe strany stvrдили podaním ruky a vypitím oldomáša. Ročné vyúčtovanie – *rácie* urobil faktor na Michala (29. septembra). Odmena faktora sa spravidla skladala z dvoch častí – jednu si zjednal u obchodníka s drevom, pre ktorého pracoval, druhú dostával od samotných pltníkov. V 20. storočí nadobudol status faktora nový obsah – stal sa podnikateľom, zástupcom drevárskej firmy.

Príchodom do Komárna sa práca pltníkov nekončila. Tu sa plte vytriedili, lebo časť z nich ostávala tunajším drevárskym firmám a časť sa prevážovala do *cúgov*. Tie museli dostať širší pôdorys, lebo jediné tak boli schopné plavby po Dunaji. Okrem prevážovania pltí museli chlapi poprekladať dopravovaný tovar a rozložiť ho tak, aby bola plť rovnomerne zaťažená. Cúgy po Dunaji viedol predný pltník. Cestu komplikovali rôzne prekážky – výška vodnej hladiny, smer vetra, ale aj dunajské vodné mlyny. Najväčšie nebezpečenstvo spôsoboval silný južný vietor, pri ktorom pltníci radšej plte ukotvili pri brehu, niekedy až na niekoľko dní, a čakali na priaznivejší.

Prebytoční pltníci sa z Komárna vracali domov: do roku 1870 zvyčajne peši, no ak sa pltnica mimoriadne vydarila, zjednali si furmana. Pešia cesta z Komárna do Liptova trvala tri-štyri dni. Pltníci za ten čas dostávali len tretinovú mzdu. Po roku 1870 už bolo možné cestovať domov vlakom. Polovičné cestovné mali hradené v mzde. V dvadsiatych rokoch 20. storočia už i pltníci mali svoju odborovú organizáciu, ktorá im na železnici vybavila 33-percentnú zľavu na cestovnom. To im uhradil podnikateľ, resp. firma, pre ktorú pracovali.

Pltníctvo vo svojich historických a sociálnych kontextoch determinovalo i život rodín pltníkov. V čase poddanstva bola ich práca, či už pri pltení, v lesnej prvovýrobe, alebo v poľnohospodárstve, súčasťou robotných povin-

ností obyvateľov Liptova, Oravy, Pohronia, Kysúc i Trenčianskej stolice. Dokazujú to urbáre súdobých panstiev Likavy, Oravského hradu a Budatína. Po zrušení nevoľníctva sa v ich sociálnom postavení veľa nezmenilo, ostali naďalej v ekonomickej závislosti od niekoľkých bohatých rodín, odkázaní na námezdnú prácu. Kapitalistický vývoj spoločnosti však postupne prinášal do života týchto rodín pracovnú diferenciaciu. V povodí slovenských riek vznikali dediny, v ktorých sa muži špecializovali na splavovanie dreva. Bol to aj dôsledok agrárneho preľudnenia severných oblastí Slovenska s nedostatkom poľnohospodárskej pôdy a iných, mimoroľníckych zamestnaní. Len na Liptove bolo v roku 1850 dvadsaťšesť takých obcí. Sezónnosť pltenia sa zmenila na celoročný pracovný cyklus, v ktorom sa roľnícke aktivity hospodárskeho života rodiny dostávali v mužskej populácii do pozície doplnkových hospodárskych aktivít. Ich realizovanie sa preto prenieslo na plecá žien a odrastenejších detí.

Na jar mužskí členovia rodín vybavili prvú pltnicu, spravidla až do Komárna. Po návrate pripravovali ďalšie plte, ale súčasne sa snažili porobiť na hospodárstve ťažšie jarné práce – pripraviť pôdu pod osev a na sadenie. Ženy v tom čase čistili osivo, vyberali vhodné zemiaky na sadenie, upravovali pasienky a vyberali kameň z oráčiny. Pritom museli stihnúť v rodine i všetky „ženské práce“.

Obdobie od konca apríla do konca júna využívali pltníci na viazanie plti určených na diaľkové plavby. Prestávku v tejto práci mali len v čase kosenia lúk a žatevných prác. Bolo to najrušnejšie pracovné obdobie pltníckych rodín v roku, ktoré by sa možno ani nedalo zvládnuť bez rodinnej a susedskej výpomoci.

Jesenné obdobie bolo pre pltníkov náročné, lebo vtedy býval stav vody na Váhu i na Dunaji vhodný na diaľkové pltnícke plavby – do Nového Sadu, Belehradu, niekedy až po Železné vráta v Rumunsku. Ženy a deti museli dokončiť žatevné práce, zobrať úrodu zemiakov a kapusty. Liptovské a oravské zemiaky spolu s kapustou boli známe svojou kvalitou a na pltiach ich vozili na predaj až do Budapešti.

Zimné obdobie, čas vegetatívneho pokoja, patrilo mláteniu obilia, oprávám poľnohospodárskeho náradia, výrobe dreveného riadu a prípravám na novú pltnícku sezónu.

Hospodárske a sociálne podmienky pltníckych dedín vytvárali v minulosti spoločenstvá s veľkou mierou rodinnej i lokálnej spolupatričnosti. Odlíšnosti v spôsobe života od tradičného roľníckeho prostredia sa odrazili i v kultúre. Odchádzanie za prácou mimo hraníc rodnej obce i regiónu znamenali postupné narušenie tradičných modelov v spôsobe života. Tieto zmeny sa prejavovali nielen v hodnotových orientáciách, ale napríklad i vo zvykoch a obradoch. Spomienkové rozprávania s touto tematikou sa stali pevnou súčasťou folklórneho repertoáru. Do pôvodného roľníckeho kalendára sa

dostávali aj vlastné pltnícke zvyky. Vznikali prvé čitateľské spolky, mladí ľudia si začali vyhľadávať prácu mimo domovskej obce a poľnohospodárstva. Veľmi rýchlo sa to prejavilo v odeve, najmä u slobodných dievčat a mládenčov. Do ich života vstupovalo čoraz viac prvkov z urbánneho prostredia. Kultúrna úroveň tzv. murárskych a pltníckych dedín bola vyššia oproti okolitým čisto roľníckym obciam regiónu (Kalaš, 1957; Kavuljak, 1942; Lehocický, 1943; Polonec, 1942-43; Jeřábek, 1961, 1962; Horváth, 1963; Húska 1966, 1972; Prandová, 1965; Socháň, 1929; Uhríková, 1970; EAS, 1990; heslá faktor, plé, pltníctvo – ELKS, 1995).

Rybárstvo patrí na území Slovenska medzi najstaršie zamestnania. Dokladajú to archeologické, historické i etnologické poznatky. Na našom území sa ním zaoberali už Kelti a Rimania. Slovania nadviazali na tieto tradície a ďalej rozvíjali rybárstvo ako doplnkové zamestnanie. Priaznivé geografické podmienky, bohatstvo rybných vôd, ale aj nízka úroveň agrárnej kultúry a tradičného chovu hospodárskych zvierat udržali v kultúrnej histórii Slovenska mnohé tradičné techniky rybolovu s potrebnými rybárskymi nástrojmi a terminológiou, ktorá má v mnohom až praslovanský pôvod. Bohaté názvoslovie rýb, spôsobov ich prípravy a konzervovania či rybárskych praktík nasvedčujú o starobylosti a rozšírení rybárstva po celom území krajiny.

V období feudalizmu sa stal rybolov výsadným právom panovníka a šľachty. Bol súčasťou tzv. malého regálneho práva a predmetom panovníckych donácií. V početných písomných prameňoch z tohto obdobia sa uvádzajú súpisy rybných vôd, predpisy a povinnosti poddaných rybárov. Oproti predchádzajúcemu obdobiu voľného rybolovu klesal význam rýb v stravovacích systémoch súdobého obyvateľstva. Svoj význam v kulinárnej kultúre si ryby uchovali na území Slovenska do súčasnosti. Je to zásluha dostatku prirodzených rybných vôd, budovanie rybníčného hospodárstva, ale aj existencie kresťanstva, ktoré uznávalo ryby ako pôstne jedlo.

Na väčšine slovenských tokov lovili rybári z brehu alebo brodením po vode. Na väčších riekach, predovšetkým na Dunaji, bol pre nich významným pomocníkom rybársky čln. Pôvodné dlabané člny, ako ich v Európe poznali už v predhistorických obdobiach, sa zhotovovali z jedného kusa, najlepšie z topoľového alebo dubového dreva. Etnologické doklady opisujú ich výrobu ešte v 20. storočí. Na rieke Uh na východnom Slovensku sa takéto člny, nazývané *hajov*, používali ešte pred druhou svetovou vojnou. Zoťatý vhodný strom na mieste zhruba opracovali a koňmi dotiahli domov. Najprv vykresali spodok člna, aby bol rovný a na vode kládol čo najmenší odpor. Na vrchnej časti vydlabali valcovitú priehlbeň. Predok i zadok člna mierne



Rybársky čln. Liptov. Foto J. Mjartan, 1952

šikmo skresali. V zadnej časti ponechali pri dlabaní asi tridsaťcentimetrovú hrubšiu vrstvu, ktorá slúžila na sedenie. Na bočných stranách člna boli ponechané pevnejšie plôšky so štvorhrannými otvormi (*uši*). Slúžili na spájanie člnov a zasúvanie vesiel. Pri love sa obyčajne spájali dva člny. Vtedy sa cez otvory na bokoch preložila žrdka, ktorú upevnili povrazom alebo reťazou. Spájané člny používali na Váhu tiež na prevážanie osôb a statku. Na prednú časť člna sa upevnila hrubšia tyč (*kolek*), na ktorú bol priviazaný povraz alebo reťaz, pomocou ktorých čln ťahali. Povraz bol dlhý do päťdesiat metrov. Chlapi ťahali čln z brehu, pričom ho jeden musel odtláčať od brehu. Výška člna bola okolo sedemdesiat centimetrov. Dĺžky bývali rôzne: najmenšie boli oravské, mali okolo štyroch metrov, väčšie člny dosahovali dĺžku sedem až osem, niektoré až desať metrov. Využívali sa na Váhu a Dunaji. Pri ich výrobe používali rovnaké nástroje ako pri zhotovovaní korýt. Na Liptove vyrábali rybári člny aj na predaj. Zaujímavosťou si ich chodili kupovať do Ružomberka (Andel – Markuš, 1971; Baran, 1951; Mjartan, 1984; heslá čln, kompa, chodule, rybárstvo, šmyk – EEKS, 1995).

LITERATÚRA

Výsledok poznania uverejnený v tejto publikácii je súhrnom poznatkov niekoľkých generácií etnológov, múzejníkov a historikov. Odkazy na pramene uvedené v texte tohto kompendia i záverečný prehľad odbornej literatúry môžu vnímavého čitateľa do viesť k ešte ucelenejšej predstave nielen o tradičných, predindustriálnych formách transportu a dopravy na slovenskom vidieku, ale informovať aj o vedeckých osobnostiach, ktoré sa touto problematikou v minulosti zaoberali.

- Andel, K. – Markuš, M., 1971: Ľudový transport v strednom Zemplíne. In: *Slovenský národopis* XIX, č. 3, s. 377 – 412.
- Aus der Geschichte der Flösserei in der Slowakei, 1971. *Panorama der Slowakei*, č. 2, s. 22 – 23.
- Baran, L., 1951: Monoxyly na Dunajci. In: *Národopisný věstník československý*. 32, s. 367 – 369.
- Baran, L., 1952: Způsob dopravy při senách na Horehroní. In: *Český lid* 39, s. 85 – 88.
- Baran, L., 1957: Smyky a saně v zemích českých a na Slovensku. In: *Československá ethnografie*, 5, s. 333 – 347.
- Baran, L., 1973: Transport in Czechoslovakia as an Ethnographical and Social Phenomenon. In: *Land Transport in Europe*. Kobenhavn, s. 57 – 89.
- Bednárík, R., 1950: Systémy ľudového transportu. In: *Časopis Muzeálnej slovenskej spoločnosti* XLI, č. 1, s. 4 – 16.
- Bednárík, R., 1952: Príspevok k problematike prvých dopravných prostriedkov a bývania. In: *Národopisný sborník Slovenskej akadémie vied*, XI, s. 275 – 291.
- Bednárík, R., 1968: Doprava. In: *Československá vlastivěda, díl III. Lidová kultura*. Praha : Orbis, s. 536 – 538.
- Československá vlastivěda, díl III. Lidová kultura*, 1968: Praha : Orbis.
- Danglová, O., 1999: Zmena antropologickej situácie v prítomnosti. In: *Tradícia, etika a civilizačné zmeny*. Ed. K. Jakubíková. Bratislava : Katedra etnológie FiF UK, s. 46 – 51.
- Dějiny hmotné kultury I*, 1985: Vedúci autorského kolektívu J. Petrář. Praha : Státní pedagogické nakladatelství.
- Dějiny Slovenska II*, 1968: Ed. E. Holotík a J. Mésároš. Bratislava : Vydavateľstvo Slovenskej akadémie vied.
- Dějiny Slovenska IV*, 1986: Ed. S. Cambel. Bratislava : VEDA, vydavateľstvo SAV.
- Dějiny Slovenska V. (1918 – 1945)*, 1985: Ed. S. Cambel. Bratislava : VEDA, vydavateľstvo SAV.
- Dias, J., 1971: Wie die Männer in Portugal Lasten tragen. In: *Studia ethnografica et folkloristica in Honorem B. Gunda*. Debrecen, s. 403 – 409.

- Duffek, K., 1970: Plte v Piešťanoch. In: *Slovenské kúpele*, 12, č. 1, s. 21.
- Encyklopédia ľudovej kultúry Slovenska 1, 2.* (ELKS), 1995: Vedúci autorského kolektívu J. Botík a P. Slavkovský. Bratislava : VEDA, vydavateľstvo SAV – NÚ SAV.
- Etnografický atlas Slovenska* (komentáre), 1981: Bratislava : Národopisný ústav SAV.
- Etnografický atlas Slovenska (EAS)*, 1990: Vedúca autorského kolektívu S. Kovačevičová. Bratislava : VEDA, vydavateľstvo SAV, Slovenská kartografia, n. p., a Národopisný ústav SAV.
- Kužela, L., 1984: Transport a doprava v Riečnici. In: *Národopisné informácie*, č. 1, s. 23 – 39.
- Prolec, V., 1992: Kultúrni prostor střední a jihovýchodní Evropy: dimenze lidové kultúry. In: *Ethnologia Europae Centralis*, Brno, s. 11 – 23.
- Gallo, J., 1973: Príspevok k dejinám furmanstva v Gemeri. In: *Gemerské národopisné štúdie*, 1, s. 67 – 86.
- Gunda, B., 1955: Ľudový transport v Žakarovciach. In: *Slovenský národopis*, III, č. 1, s. 150 – 212.
- Gunda, B., 1978: Ľudový transport v Gemeri. In: *Gemer*, 3, s. 133 – 174.
- Halaga, O. R., 1972: Riečna doprava v karpatskej oblasti za feudalizmu. In: *Slovenský národopis*, 20, č. 4., s. 557 – 571.
- Holec, R., 1991: *Polnohospodárstvo na Slovensku v poslednej tretine 19. storočia*. Bratislava : VEDA, vydavateľstvo SAV.
- Horváth, P., 1963: *Poddaný ľud na Slovensku v prvej polovici 18. storočia*. Bratislava : Vydavateľstvo SAV.
- Horváthová, E., 1986: *Rok vo zvykoch nášho ľudu*. Bratislava : Tatran.
- Huska, M. A., 1966: Podmienky vzniku pltníctva na Slovensku. In: *Vlastivedný zborník Považia*, 8, s. 36 – 59.
- Huska, M. A., 1972: *Slovenskí pltníci – život, práca a kultúra slovenských pltníkov*. Martin : Osveta.
- Hyčko, J., 1967: *Orné náradie. Zbierky v Slovenskom národnom múzeu v Martine a v múzeách na Slovensku*. Martin : Obzor.
- Chlebana, M., 1981: Materiály k štúdiu ľudovej dopravy a transportu v Muránskej Zdychave. In: *Obzor Gemera*, XII, č. 1, s. 40 – 46.
- Jančo, Š., 1971: Pltníčenie na Orave. In: *Zborník oravského múzea*, s. 149 – 158.
- Jeřábek, R., 1961: *Karpatské vorařství v 19. století*. Praha : Státní pedagogické nakladatelství.
- Jeřábek, R., 1962: Vorařství na Popradu a Dunajci. In: *Sborník Slovenského národného múzea*, 56, s. 44 – 60.
- Jeřábek, R., 1964: Rekonstrukce tzv. valašského typu plť (Příspěvek k studiu vorařství na moravsko-slovenskem pomezí v 19. století). In: *Český lid*, 51, s. 154 – 162.
- Kalaš, L., 1957: O pltníkoch a niekdajšom pltníctve na Váhu. In: *Krásky Slovenska*, 34, s. 414 – 416.
- Kavuljak, A., 1942: *Dejiny lesníctva a drevárstva na Slovensku*. Bratislava : Lesnícka a drevárska ústredňa.
- Kłodnicki, Z., 1971: Transport mit Menschenkraft in Polen in der ersten Hälfte des XX. Jahrhunderts. In: *Studia ethnografica et folkloristica in Honorem B. Gunda*. Debrecen, s. 589 – 607.
- Koma, J., 1954: Košíkárstvo v Bardejove a na okolí. In: *Slovenský národopis*, 2, s. 348 – 385.

- Kostková, A., 1967: Práca a život sezónnych robotníčok pri ťažbe dreva a pri výrobe tzv. duba. In: *Slovenský národopis*, 15, s. 107 – 120.
- Kovačevičová, S., 1973: O stave prác na etnografických atlasoch v Československu. In: *Slovenský národopis*, 21, s. 613 – 616.
- Kovačevičová, S., 1987: *Človek tvorca*. Bratislava : VEDA, vydavateľstvo SAV.
- Kramařík, J., 1976: Die ethnographische Problematik in der Abbildung der Přemysel-Szene in der St.-Katharinakapelle zu Znojmo. In: *Ethnologia slavica*, 6, s. 89 – 107.
- Krpelec, B., 1930: *Košikárstvo a jeho význam pre ľudový priemysel na Slovensku*. Prešov. *Land Transport in Europe*. 1973: Eds. A. Fenton, J. Podolák, H. Rasmussen. København.
- Le Goff, J., 2007: *Paměť a dějiny*. Praha : Nakladatelství ARGO.
- Lehocký, Š., 1943: Plavačka. In: Slovenský rozhlas, č.17, s. 457 – 459.
- Mjartan, J., 1974: Dvojkolesové vozidlo v ľudovom transporte. In: *Slovenský národopis*, 22, č. 3, s. 409 – 425.
- Mjartan, J., 1984: *Ľudové rybnárstvo na Slovensku*. Klenotnica slovenskej ľudovej kultúry, zv. 14. Bratislava : VEDA, vydavateľstvo SAV.
- Mruškovič, Š., 2003: Transport a dopravné prostriedky v tradičnom poľnohospodárstve. In: *Národopisný zborník*, 14, s. 31 – 33.
- Nováková, K., 2008: *Tatranskí nosiči. História nevšednej profesie*. Tatranská Lomnica : Vydavateľstvo I&B.
- Olejník, J., 1985: Voziarne na Spiši. In: *Výživa a zdravie*, č. 7, s. 168 – 169.
- Paládi-Kovács, A., 1971: Einige Bemerkungen über die Traggeräte der ungarischen Bauernschaft. In: *Studia ethnografica et folkloristica in Honorem B. Gunda*. Debrecen, s. 409 – 427.
- Paládi-Kovács, A., 1973: Batyuzó lepedök és elnevezésük Borsod-Abaúj-Zemplén megyében. Miskolc, s. 431 – 462.
- Paríková, M., 1979a: *Návod na etnografický výskum transportu a dopravy*. Bratislava : Slovenská národopisná spoločnosť pri SAV.
- Paríková, M., 1979b: Transport ľudskou silou. In: *Slovenský národopis*, č. 3, s. 449 – 473.
- Paríková, M., 1979c: Transport a doprava v slovenských Karpatoch (príspevok k doprave orného náradia). In: *Agricultura Carpatica II*. Rožnov pod Radhoštěm, s. 79 – 87.
- Paríková, M., 1982: Tradičné formy transportu a dopravy v Tešmaku. (Na základe materiálu z konca 19. a začiatku 20. storočia). In: *Vlastivedný spravodaj Tekovského múzea*, 10, s. 3 – 10.
- Paríková, M., 1985: Spôsoby transportu a dopravy. In: *Horná Cirocha. Vlastivedná monografia zátopovej oblasti*. Košice : Východoslovenské vydavateľstvo.
- Paríková, M., 1987: Transport und Beförderung im den Karpaten und auf dem Balkan. Entwurf eines Projektes zur ethnographischen Erforschung. (Transport a doprava v Karpatoch a na Balkáne. Návrh na etnografický výskum). In: *Carpatobalkanica*, 16, č. 1, s. 45 – 50.
- Petráňoví, J. a L., 2000: *Rolník v evropské tradiční kultuře*. Praha : SET OUT 2000.
- Podolák, J., 1961: Pasienkové a lúčne hospodárenie na hornom Pohroní. In: *Slovenský národopis*, 9, s. 549 – 578.
- Podolák, J., 1962: Zimná doprava sena z horských lúk na západnej strane Veľkej Fatry. In: *Slovenský národopis*, 10, s. 565 – 574.

- Podolák, J., 1965: Pestovanie poľnohospodárskych plodín a chov hospodárskych zvierat na Slovensku od polovice 19. do polovice 20. storočia. In: *Agrikultúra*, 4, s. 29 – 77.
- Podolák, J., 1969: Poľnohospodárstvo a pastierstvo. In: *Horehronie. Kultúra a spôsob života ľudu*. Bratislava : Vydavateľstvo Slovenskej akadémie vied.
- Podolák, J., 1974: Rozšírenie jednozápražného jarma (Na základe predbežných výsledkov výskumu EAS). In: *Slovenský národopis*, 22, č. 3, s. 426 – 434.
- Podolák, J., 1981: Chov hospodárskych zvierat. In: *Etnografický atlas Slovenska – komentáre*. Bratislava : Národopisný ústav SAV, s. 103 – 139.
- Podolák, J., 1982: *Tradičné ovčiarstvo na Slovensku*. Bratislava : VEDA, vydavateľstvo SAV.
- Podolák, J., 2008: *Tradičné poľnohospodárstvo na Slovensku*. Bratislava : ASCO.
- Polonec, A., 1942-43: O pltníctve na Slovensku. In: *Sborník Slovenského národného múzea*, 36 – 37.
- Pospíšil, L., 1997: Nezávislé myšlení, veda a civilizace. In: *Acta Universitatis Carolinae – Philosophica et Historica 3, Studia Ethnographica*, X, s. 341 – 350.
- Pranda, A., 1978: Formovanie nového systému hodnotových tradícií na súčasnej slovenskej dedine. In: *Slovenský národopis*, 26, s. 235 – 249.
- Pranda, A., 1989: Vandrovne zamestnania. (Drotárstvo, olejkárstvo, plátenníctvo, sklenárstvo, handrárstvo, čipkárstvo, brdárstvo, voštinárstvo, košíkárstvo). In: *Zborník Kysuckého múzea*, s. 59 – 78.
- Prandová-Bošková, E., 1965: Z minulosti pltníctva na Hrone. In: *Vlastivedný časopis*, 14, s. 137 – 142
- Profantová, Z., 1986: *Dúha vodu pije. Slovenské ľudové pranostiky*. Bratislava : Tatran.
- Pulec, M., 1951: O člunech z jedného kmene a rybárení v okolí Žiliny. In: *Národopisný věstník československý*, 32, s. 363 – 366.
- Seničanovský, 1922: Pltníci. In: *Tatranský orol*, 3, s. 71.
- Socháň, P., 1929: Pltníctvo na Váhu. In: *Prúdy*, 13, s. 289 – 302, 448 – 458, 501 – 511.
- Slavkovský, P., 2012: *Slovenská etnografia*. Bratislava : VEDA, vydavateľstvo SAV.
- Slavkovský, P., 2013: *Slovenský roľník (pramene k štúdiu spôsobu života)*. Bratislava : VEDA, vydavateľstvo SAV.
- Traditionelle Transportmethoden in Ostmitteleuropa*, 1981: Ed. A. Paládi-Kovács. Budapest : MTA.
- Uhríková, T., 1970: Tradičné spôsoby dopravy dreva na dolnej Orave. In: *Slovenský národopis*, 18, s. 627 – 638.
- Urbancová, V., 1960: Príčiny pretrvávania archaických poľnohospodárskych foriem v niektorých oblastiach Slovenska. In: *Slovenský národopis*, 8, s. 255 – 267.
- Urbancová, V., 1975: Poľnohospodárstvo a chov dobytka. In: *Slovensko 3. Ľud – II. časť. Ľudová kultúra*. Bratislava : Vydavateľstvo Obzor, s. 775 – 800.

TRAVELLING THE ROAD TO INDUSTRIALISATION WITH A PACK BASKET

Traditional forms of transport in rural Slovakia

Since the early Middle Ages, Slovakia's historical and economic development was shaped by its peasant and pastoral traditions which were in turn conditioned by two factors: geographic environment and the low economic potential of this land. Within the agrarian society of the time, the traditional peasant culture (in Slovakia still present at the beginning of the twentieth century) meant the optimal use of labour, land, livestock, agricultural tools and corresponding means of transport, making up a harmonious combination of work, consumption and experience. Over the centuries, this peasant world took on its characteristic features and crystallised in its many regional forms, to which means of traditional transport were adapted.

In this monograph, the author presents, above all, the ethnological aspects of the development of transport. He offers us a small compendium of this part of Slovakia's cultural history (set within the time frame from the middle of the nineteenth century to the middle of the twentieth century), whose priority is its complexity of themes. Ethnographic facts, however, will be complemented by archival, iconographic, linguistic and partially museum-based research. All the above-mentioned aspects are significant for reconstructing the development of traditional forms of transport in Slovakia.

At the same time, however, I am aware of the difficulty of such research. When dealing with iconographic material which best serves the purpose of historical comparison, we must be aware of the problems in ascertaining its origin, dating it and the need to take into account the level of stylisation of older iconographic material. As has already been shown many times in this respect, drawings by medieval artists did not always reflect the reality of the region or locality.

Relevant archive material will also be problematic. Agricultural tools and means of transport which had a significant value in farming were included in inheritance documents and lists; the same cannot be said for hauled means of transport and transport aids carried on the body. These belonged to the category of simple work tools which the members of the peasant family made for themselves and for this reason we only find out about them sporadically in the archives. When we do hear about them, it is mainly about those made of cloth (sheets, tablecloths, sacks) but even these are mentioned without specifications; only quantities are given. Since their production and use in traditional rural families belonged to the sphere of women's work, we mainly find information on them in relation to a bride's dowry.

Cooperation from ethnologists and linguists will also be required. Many archaic terms have been preserved to name individual means of transport. These not only reflect the richness of the language, but in many cases serve as evidence of the geographic distribution of these particular features of this part of the cultural heritage.

When examining this question in an ethnological manner, we also meet with a semantic problem. The Slovak terms "*transport*" and "*doprava*" are also used in eve-

ryday language as synonyms. Since the ethnological study of transport has a relatively long tradition in Slovak and European ethnology, in the following texts I will respect the terms usually used: the term “*transport*” will be used for ways and means in which a person carries loads and burdens only on his own body and using his own strength. The term “*doprava*” will be used for ways and means of moving loads using mechanisms (means of transport), either powered by people or animals.

For people in rural Slovakia during the pre-industrial period, farming was mainly an activity carried out for one’s own consumption and for trading in the neighbouring area. Qualitative changes in the external conditions of the way of life in Slovakia, however, brought about discontinuities which were also reflected in the way of life, and often even in the values of intergenerational relations. As history has demonstrated on many occasions, discontinuities in the way of life have always been part of a cultural system, but have never yet been the cause of its end. They led to a regeneration, in the sense that they eliminated non-functional elements from the way of life.

The building of the railways was one such important technical and socio-economical discontinuity in the organisation of transport in Slovakia. It was required by the rapid growth in the economy from the middle of the 1890s. It should be noted that before the Austro-Hungarian Compromise in 1867, Slovakia had no railway network. The existence and the boom in rail transport brought about the marginalisation – even disappearance – of traditional forms of transport organisation in Slovakia, such as draymen and rafts.

When shaping their material environment, generations of people living on the territory of Slovakia had to resolve the problem of carrying and transporting people, agricultural tools, various sorts of materials as well as goods for existing trade exchanges. At every stage of the development of civilisation, transport took on many forms which painted an interesting picture of cultural diversity in time and space. Cultural persistence, tried and tested methods of carrying and transport created a situation where even in historically more advanced periods with a more highly developed civilisation, traditional means of transport existed alongside industrial forms as a functional part of the system.

Every space in which people live, and every period in which they lived are culturally unique. The same applies to this part of cultural heritage. This publication provides an image of traditional transport in Slovakia and its relevant means: transport using human power, pulled (gliding) means of transport, wheel-based means of transport (types of carts and tools for harnessing livestock) and water transport.

The use of individual accessories and means of transport was linked to the nature of the employment of Slovakia’s population (peasants, craftsmen, traders, draymen etc.) as well as to natural conditions and historical circumstances.

The author’s ambition in this publication is to point out the function, shape and economic significance of means of transport in the material culture of previous generations of Slovakia’s population, which in many cases were preserved until the second half of the twentieth century, until the country’s period of industrialisation.

V EDÍCII ETNOLOGICKÉ ŠTÚDIE DOTERAZ VYŠLO:

ETNOLOGICKÉ ŠTÚDIE 1

Folklore in the Identification Processes of Society. Kiliánová, G. – Krekovičová, E. (ed.). Ústav etnológie SAV, Bratislava 1994.

ETNOLOGICKÉ ŠTÚDIE 2

Soňa Burlasová: Katalóg slovenských naratívnych piesní. Typenindex slowakischer Erzählieder. Zväzok 1, I., II., III. A – III. C. E. Krekovičová (ed.) Ústav etnológie SAV, Vydavateľstvo VEDA, Bratislava 1998.

ETNOLOGICKÉ ŠTÚDIE 3

Soňa Burlasová: Katalóg slovenských naratívnych piesní. Typenindex slowakischer Erzählieder. Zväzok 2, III. D, E., IV. – VI. E. Krekovičová (ed.) Ústav etnológie SAV, Vydavateľstvo VEDA, Bratislava 1998.

ETNOLOGICKÉ ŠTÚDIE 4

Soňa Burlasová: Katalóg slovenských naratívnych piesní. Typenindex slowakischer Erzählieder. Zväzok 3, VII. – XI. E. Krekovičová (ed.) Ústav etnológie SAV, Vydavateľstvo VEDA, Bratislava 1998.

ETNOLOGICKÉ ŠTÚDIE 5

Identita etnických spoločností. Výsledky etnologických výskumov. O. Kiliánová (ed.). Ústav etnológie SAV, Bratislava 1998.

ETNOLOGICKÉ ŠTÚDIE 6

Dekoratívny prejav – tradícia a súčasnosť.
Ústav etnológie SAV, Vydavateľstvo VEDA, Bratislava 1998.
Zostavovatelia: Oľga Danglová a Juraj Zajonc.

ETNOLOGICKÉ ŠTÚDIE 7

Identity of Ethnic Groups and Communities. The Results of Slovak Ethnological Research. G. Kiliánová – E. Riečanská (ed.). Ústav etnológie SAV, SAP – Slovak Academic Press, spol. s. r. o., Bratislava 2000.

ETNOLOGICKÉ ŠTÚDIE 8

Traditional Culture as a Part of the Cultural Heritage of Europe. The Presence and Perspective of Folklore and Folkloristics. Z. Profantová (ed.). Ústav etnológie SAV, Tomáš Písecký – ARM 333, Bratislava 2003.

ETNOLOGICKÉ ŠTÚDIE 9

Ethnology in Slovakia at the Beginning of the 21st Century: Reflections and Trends. G. Kiliánová, K. Köstlin, R. Stoličná (eds.). Etnologické štúdie 9 and Veröffentlichungen Euroäische Ethnologie 24. Ústav etnológie SAV and Institut für Europäische Ethnologie, Universität Wien, Bratislava – Wien 2004.

ETNOLOGICKÉ ŠTÚDIE 10

Slavistická folkloristika na rázcestí.

Z. Profantová (ed.)

Ústav etnológie SAV, Tomáš Písecký – ARM 333, Bratislava 2003.

ETNOLOGICKÉ ŠTÚDIE 11

Religiozita a medzikonfesijné vzťahy v lokálnom spoločenstve.

Z. Beňušková.

Ústav etnológie SAV, Bratislava vo vydavateľstve MERKUR, Bratislava 2004.

ETNOLOGICKÉ ŠTÚDIE 12

Folklór v kontextoch. Zborník príspevkov k jubileu doc. PhDr. Ľubice Droppovej, CSc. Hlôšková, H. (ed.).

Ústav etnológie SAV – Katedra etnológie a kultúrnej antropológie FFUK – Národopisná spoločnosť Slovenska, Bratislava 2005.

ETNOLOGICKÉ ŠTÚDIE 13

Malé dejiny veľkých udalostí v Česko(a)Slovensku po roku 1948, 1968, 1989 I., II. Zuzana Profantová.

Ústav etnológie SAV – Ústav pamäti národa – ARM 333, Bratislava 2005.

ETNOLOGICKÉ ŠTÚDIE 14

Malé dejiny veľkých udalostí v Česko(a)Slovensku po roku 1948, 1968, 1989 III. Naratívna každodennosť v kontexte sociálno-historickej retrospektívy. Zuzana Profantová (ed.)

Ústav etnológie SAV, Bratislava 2007.

ETNOLOGICKÉ ŠTÚDIE 15

Od folklórneho textu ku kontextu. Venované pamiatke PhDr. Márie Kosovej, CSc. Eva Krekovičová – Jana Pospíšilová (eds.).

Ústav etnológie SAV Bratislava – Etnologický ústav AV ČR Brno, Bratislava 2006.

ETNOLOGICKÉ ŠTÚDIE 16

Svet na odchode. Tradičná agrárna kultúra Slovákov v strednej a južnej Európe.

Peter Slavkovský

Ústav etnológie SAV, Bratislava 2009.

ETNOLOGICKÉ ŠTÚDIE 17

Svet roľníka. Agrárna kultúra Slovenska ako predmet etnografického výskumu.

Peter Slavkovský

Ústav etnológie SAV, Bratislava 2011.

ETNOLOGICKÉ ŠTÚDIE 18

Slovenská etnografia (kompendium dejín vedného odboru)

Peter Slavkovský

Ústav etnológie SAV, Bratislava 2012.

PETER SLAVKOVSKÝ

S nošou
za industrializáciou krajiny

Tradičné podoby dopravy
na slovenskom vidieku

Grafický dizajn: Eva Kovačevičová-Fudala

Zodpovedný redaktor: Emil Borčín

Vydanie prvé.

Vydala VEDA, vydavateľstvo SAV, v Bratislave roku 2014
ako svoju 4082. publikáciu.

Strán 128.

www.veda.sav.sk

ISBN 978-80-224-1398-5

Historicko-hospodársky vývin Slovenska už od včasného stredoveku utváral jeho roľnícko-pastiersku kultúru, ktorej charakter podmienili predovšetkým dva faktory: geografické prostredie a nízky hospodársky potenciál územia. Tento roľnícky svet nadobúdal stáročiami svoje charakteristické znaky a vyhranil sa do mnohých regionálnych podôb. Im zodpovedali i spôsoby tradičného transportu a dopravy.

Hospodárenie obyvateľov slovenského vidieka v predindustriálnom období bolo určené predovšetkým pre vlastnú spotrebu a obchodovanie v najbližšom okolí. Pri organizovaní svojho materiálneho prostredia museli generácie žijúce na území Slovenska vyriešiť i problém transportu a dopravy osôb, potrebného poľnohospodárskeho náradia, rôznych druhov materiálu, ale i tovaru v existujúcej obchodnej výmene. Doprava mala v každom štradiu civilizačného vývoja spoločnosti veľa foriem, ktoré v čase a priestore vytvárali zaujímavý obraz kultúrnej diverzity. Kultúrna zotrvačnosť, osvedčené spôsoby transportu a dopravy spôsobili, že aj v historicky následnom, civilizačne vyspelejšom období existovali vedľa industriálnych foriem dopravy i tie tradičné ako funkčná súčasť spôsobu života.

Ambíciou publikácie je priblížiť funkciu, tvar i hospodársky význam dopravných prostriedkov v materiálnej kultúre predchádzajúcich generácií obyvateľov Slovenska, ktoré sa v mnohých podobách uchovali až do druhej polovice 20. storočia, do obdobia industrializácie krajiny.

Kultúrohistorický text doplnený dobovými fotografiami uvedie súčasného čitateľa do tradičného roľníckeho sveta a poskytne ucelenú informáciu o tejto časti kultúrnej histórie Slovenska.

