

Transport materiálu v rolnickém prostředí. Návrh systematizace a struktury pojmosloví předmětů užívaných k přepravě materiálu a osob¹

Daniel Drápala, Aleš Smrčka

1 Studie vznikla v rámci řešení projektu Sociální kapitál nemateriálního kulturního dědictví z programu Specifického výzkumu Masarykovy univerzity řešeného Ústavem evropské etnologie Filozofické fakulty Masarykovy univerzity (kód projektu MUNIIA/1140/2020) a také s podporou na dlouhodobý koncepční rozvoj výzkumné organizace RVO: 68378076, Etnologický ústav AV ČR, v. v. i.

2 Viz SMRČKA, Vít: Dějiny psané národopisem. Dějiny České národopisné společnosti. Praha: Česká národopisná společnost, 2011.

3 Např. CHOTEK, Karel: Program soupisu národopisného. Praha: nákladem vlastním, 1914; Stránská, Drahomíra: Příručka lidopisného pracovníka. Praha: Národopisná společnost československá, 1936.

4 Problematika není explicitně uvedena např. ani v metodickém návodu k tvorbě regionálních a lokálních monografií z pera Karla Chotka (CHOTEK, Karel: Program soupisu národopisného. Praha: nákladem vlastním, 1914), autor ji zahrnul do širšího komplexu badatelských témat integrovaných v kapitole Zaměstnání obyvatelstva (s. 11–13). Zatímco v práci o tradiční kultuře Luhačovského Zálesí (VÁCLAVÍK, Antonín: Luhačovské Zálesí.

Material Transport in the Agricultural Environment. Design of Systematization and Structure of Terminology of Objects Used for the Transport of Material and Persons

Abstract: The majority of the forms of traditional transport began to disappear in the second half of the 20th century, and thus the objects used for the transport of material also disappeared from ordinary life. A fraction of them has been preserved in use or as part of the museum's collections. There are multiple ways to approach the research topic. The aim of the paper is to outline the basic classification of the forms of traditional transport in the Czech and Slovak environment and to present a suitable description of the objects used for material transport, now mostly in the museums' collections. The purpose of the text is also to draw attention to selected theoretical pitfalls that a curator may encounter in practice of systematizing the terminology of transport objects.

Keywords: Traditional Transport, Ethnography, Museum Collections, Categorization and Systematization, Thesaurification

Počátky etnografického zájmu o tradiční dopravu sahají v českých a slovenských zemích již do 90. let 19. století, kdy se etnologie (dobově nazývaná *lidověda* či *národopis*) zformovala jako svébytná vědecká disciplína.² Také díky postupující profesionalizaci a institucionalizaci oboru, který svou existenci opíral především o muzejní a univerzitní pracoviště i řadu neprofesionálních spolupracovníků a lokálních znalců, je od přelomu století patrné prohlubování znalostí o jednotlivých segmentech tradiční kultury v jejích materiálních i nemateriálních formách. Oporou badatelské činnosti se v první polovině 20. století staly i propracované metodické příručky z pera Karla Chotka a Drahomíry Stránské.³ Přesto je patrná jistá míra disproporce mezi traktovanými tématy, u nichž dominuje zájem

především o slovesnou kulturu, oděvní zvyklosti, tradiční stavitelství, některé formy zaměstnání či obřadní a obyčejovou kulturu. Naopak poněkud stranou zůstávala (i s ohledem na omezené personální kapacity oboru) poměrně dlouho výraznější snaha typologizovat tradiční dopravu v českých a slovenských zemích.⁴ Ke změně dochází až po II. světové válce, kdy pražské a brněnské univerzitní pracoviště produkují narůstající počet univerzitně školených etnologů. Na problematiku tradičních forem dopravy v českých zemích upřeli v letech 1945–1989 svou pozornost například Ludvík Baran,⁵ Karel Fojtík,⁶ Jaroslav Kramařík,⁷ Vladimír Scheufler s Václavem Šolcem⁸ nebo Richard Jeřábek.⁹ V rámci slovenské etnologie lze jmenovitě zmínit Miroslava Antona Husku,¹⁰ Rudolfa Bednárika,¹¹

doc. PhDr. Daniel Drápala, Ph.D.

Ústav evropské etnologie
Filozofická fakulta
Masarykova univerzita
drapala@phil.muni.cz

Mgr. Aleš Smrčka, Ph.D.

Oddělení pro výzkum kulturního dědictví
Etnologický ústav AV ČR
alesmrcka@centrum.cz

Karola Andela, Michala Markuše,¹² Magdalénu Paríkovou,¹³ Jána Podoláka¹⁴ či Katarínu Uhríkovou.¹⁵ Nárůst vědeckého zájmu o problematiku dopravy jako součásti tradiční kultury plně souzněl i se směřováním etnologických výzkumů v dalších zemích. Na evropské úrovni se nakonec rozvinula pokročilá forma mezinárodní spolupráce, která vyústila například ve vydání souhrnné monografie *Land Transport in Europe*.¹⁶

S rozvíjejícím se etnografickým muzejnictvím a jeho profesionalizací se zároveň dařilo obohacovat sbírkové celky o artefakty i celé komplety předmětů spojené s historickými způsoby transportu.¹⁷ Vedle popisu a dokumentace hmotných dokladů v muzejních sbírkách se neméně důležitým jeví také potřeba jejich odborné systematizace, vč. kvalifikovaně zpracovaného pojmosloví. Především od 70. let 20. století se postupně i v této sféře muzejní činnosti dařilo vytvářet první práce věnující se typologizaci a pojmoslovným otázkám v kategorii etnografik.¹⁸

Následující text na pojmoslovné aktivity rozvíjené v posledních desetiletích na bázi etnografického muzejnictví vědomě navazuje. Klade za cíl ve stručnosti seznámit s možnými způsoby základní kategorizace tradiční dopravy v českém a slovenském prostředí. Účelem ale není do detailů popsat způsoby členění jednotlivých do dílčích skupin. Jde nám o seznámení se způsoby obecné kategorizace, které se v českém a slovenském prostředí u tradiční dopravy uplatňovaly. Druhou rovinu představuje deskripce předmětů užívaných především k transportu materiálu zastoupených dnes již v hojnější míře v muzejních sbírkách. Autoři se zároveň snaží poukázat na vybrané teoretické nástrahy, se kterými by se měl muzejní pracovník předem seznámit – například některými badateli rozdílné chápání termínu *doprava a transport*.

Oprávněně lze nastolit otázku nad potřebností tohoto materiálu, když je od roku 1989 k dispozici nejen muzejním pracovníkům publikace Vlastimila Vondrušky *Slovník zemědělského nářadí, nástrojů a strojů (1750–1914). I.–II.* (Roztoky u Prahy:

Středočeské muzeum Roztoky u Prahy, 1989), jejíž hesla jsou zčásti vyhrazena také transportním prostředkům.¹⁹ Přestože dílo Vlastimila Vondrušky je svým obsahem přínosnou pomůckou pro laickou i odbornou veřejnost, včetně pracovníků muzeí, *Návrh systematizace a struktury pojmosloví předmětů užívaných k transportu materiálu* pokrývá větší tematickou škálu této problematiky. Po formální stránce se snaží přizpůsobit principům uplatňovaným při tvorbě pojmoslovných děl vzešlých z činnosti Etnografické komise Asociace muzeí a galerií České republiky.²⁰ Věnuje se navíc tematickým okruhům, které v dosavadním mapování odborné etnografické terminologie na půdě Etnografické komise AMG nebyly pokryty.²¹ K dalším důvodům, jak bylo zmíněno v cíli práce, patří v tomto příspěvku učinit obecnou kategorizaci dopravních prostředků a upozornit na některé terminologické nejasnosti, což příručka V. Vondrušky nereflektuje, pravděpodobně i z důvodu širšího tematického zaměření.

Pojmosloví předmětů užívaných v rolnickém prostředí k transportu zahrnuje širokou škálu artefaktů různé konstrukce, typologického stáří i užití. Zahrnuje tak dopravní prostředky, které sloužily ryze pro interní potřebu rolnické usedlosti při zajištění jejího bezproblémového chodu, ale i ty, které byly užívány při ekonomickém i sociálním kontaktu příslušníků rezidenční jednotky s blízkým i vzdálenějším okolím. Svým užitím lze do tohoto okruhu zařadit i další předměty – především drobné pomůcky k ručnímu transportu (např. plachta, koš, opálka, nůše, konev, putna, vědro atd.). Zpravidla jsou ale zahrnována do širěji koncipovaných tematických slovníkových celků (textil, zemědělství), proto spektrum artefaktů tradiční kultury zahrnutých do tohoto souboru je omezeno pouze na tyto pojmy (viz. str 35).

Metodologie

Při tvorbě textu vycházíme ze staršího nepublikovaného materiálu zpracovaného Danielem Drápalou (*Návrhu struktury pojmosloví etnografických sbírek*

Luhačovice: Musejní společnosti v Luhačovicích, 1930) je transport také opomenut, v jedné z prvních moderněji koncipovaných regionálních monografií o etnografickém regionu Slovákco je věnována v rámci oddílu o hospodářském náčiní poměrně detailní pozornost různým druhům vozů, saním apod. (a to i formou kresebné dokumentace), (NIEDERLE, Lubor Ired.: Moravské Slovensko. Svazek I. Praha: Nákladem Národopisného musea Československého, 1918, s. 343–351).

5 Např. BARAN, Ludvík: *Smyky a saně v zemích českých a na Slovensku. Československá ethnografie, 1957, roč. 5, č. 4, s. 333–347; BARAN, Ludvík: Transport in Czechoslovakia as an Ethnographical and Social Phenomenon. In: Land Transport in Europe. Copenhagen: Nationalmuseet, 1973, s. 57–89.*

6 Např. FOJTÍK, Karel: *Die Bedeutung des Transport und Verkehrswesen in Böhmen und Mähren im 16. und 17. Jahrhundert für die Gestaltung der Volksüberlieferung. In: Land Transport in Europe. Copenhagen: Nationalmuseet, 1973, s. 172–180.*

7 Např. KRAMAŘÍK, Jaroslav: *Zápřah skotu v Pošumaví. Československá ethnografie, 1960, roč. 8, č. 3, s. 253–272.*

8 Např. SCHEUFLEER, Vladimír a ŠOLC, Václav: *Voroplavba na jihočeských tocích. Praha: Ústav pro etnografii a folkloristiku ČSAV, 1970.*

9 Např. JEŘÁBEK, Richard: *Karpatské vorařství v 19. století. Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 1961.*

10 Např. HUSKA, Miroslav Anton: *Slovenská pltníci. Martin: Osveta, 1972.*

11 Např. BEDNÁŘIK, Rudolf: *Systém ľudového transportu. Časopis Muzeálnej slovenskej spoločnosti, 1950, roč. 41, č. 1, s. 4–16.*

12 Např. ANDEL, Karol a MARKUŠ, Michal: *Ľudový transport v strednom Zemplíne. Slovenský národopis, 1971, roč. 19, č. 3, s. 377–412.*

13 Např. PARÍKOVÁ, Magdaléna: *Návod na etnografický výskum transportu a dopravy*. Bratislava: Slovenská národopisná spoločnosť pri SAV, 1979.

14 Např. PODOLÁK, Ján: *Zimná doprava sena z horských lúk na západnej strane Veľkej Fatry*. Slovenský národopis, 1962, roč. 10, č. 4, s. 565–574.

15 Např. UHRÍKOVÁ, Tatiana: *Tradičné spôsoby dopravy dreva na dolnej Orave*. Slovenský národopis, 1970, roč. 18, č. 4, s. 627–639.

16 FENTON, Alexander, PODOLÁK, Ján a RASMUSSEN, Holger (eds.): *Land Transport in Europe*. Copenhagen: Nationalmuseet, 1973.

17 Srov. např. PECHOVÁ, Jarmila (red.): *Lidová kultura v muzeu. Sbirky Etnografického ústavu Moravského zemského muzea v Brně*. Brno: Moravské zemské muzeum, 2013, s. 32–33; ROMÁNKOVÁ, Eva (ed.): *Uchováno budoucím generacím. Devadesát let sbírkotvorné činnosti Valašského muzea v přírodě v Rožnově pod Radhoštěm*. Rožnov pod Radhoštěm: Valašské muzeum v přírodě v Rožnově pod Radhoštěm, 2015, s. 93–96.

18 Zpočátku především prostřednictvím dílčích textů publikovaných na stránkách časopisu *Muzejní a vlastivědná práce*; např. SUK, Richard: *Tradiční nástroje živočišných výrob v muzeu. Muzejní a vlastivědná práce, 1973, roč. 11, s. 18–30*; ŠTAJNOCHR, Vítězslav: *Tesařské sekery, nástroje tesařské technologie. Muzejní a vlastivědná práce, 1978, roč. 16, s. 148–168*; týž: *Tesařské sekery, nástroje tesařské technologie (dokončení). Muzejní a vlastivědná práce, 1979, roč. 17, s. 14–39*; VONDRUŠKA, Vlastimil: *Tradiční žňové nástroje. Muzejní a vlastivědná práce, 1982, roč. 20, s. 83–92*. Systémově pak uchopilo výzvu slovníkově koncipovaného pojmosloví etnografických sbírek na přelomu 70. a 80. let 20. století Valašské muzeum v přírodě v Rožnově pod Radhoštěm.

– sekce: *předměty užívané v rolnickém prostředí k transportu*). Pro nynější potřebu však prošel důkladnou formální a obsahovou revizí a přepracováním. Vedle obohacení o nové položky a informace reflektuje také aktuální vývoj ve výzkumu této problematiky.²² Informace jsme čerpali nejen z odborné literatury, ale intenzivně jsme pracovali také s výsledky dotazníkové akce realizované v letech 1967 a 1968 Národopisnou společností československou.²³ V rámci pravidelné spolupráce s dopisovateli byly v roce 1967 rozeslány do všech regionů dnešních Čech, Moravy a Slezska dotazníky sestavené PhDr. Jaroslavem Kramářkem, CSc. Tímto způsobem shromážděné poznatky z různých míst České republiky využil nejen autor dotazníku, ale v pozdějších letech např. již zmíněný Vlastimil Vondruška při tvorbě *Slovníku zemědělského nářadí, nástrojů a strojů (1750–1914)*. I–II. Materiál uložený dnes v archivu České národopisné společnosti obsahuje četné textové, obrazové i fotografické materiály dokladující různé typy i regionální varianty vybraných transportních prostředků. Výsledky tohoto dotazníkového výzkumu se následně staly jedinečnou pomůckou i při tvorbě tohoto pojmosloví.

Terminologická problematika

Před samotnou kategorizací a zpracováním pojmosloví je nutné upozornit na rozdílné sémantické vnímání pojmů *doprava* a *transport*. Slovenská etnoložka Magdaléna Paríková v metodologické příručce věnované výzkumu transportu a dopravy explicitně charakterizovala *transport* jako přemístění nákladu výlučně vlastní lidskou silou. *Dopravou*, podobně jako někteří další slovenští etnologové (Katarína Slobodová Nováková, Peter Slavkovský), rozumí přemísťování nákladu pomocí mechanismů dopravních prostředků bez ohledu na to, zda byly uvedeny do pohybu lidskou nebo zvířecí silou.²⁴ I s ohledem na tradici české oborové terminologie se přikláníme k názoru tyto pojmy nerozlišovat a pracovat s nimi jako se synonymy. Přitom přihlížíme

k interpretaci oborové i jazykové. V kontextu středoevropské etnologie totiž mnoho specialistů na toto téma pracuje s oběma pojmy jako se synonymy a saně či vozy řadí mezi *transport*.²⁵ Velká část etnografů tak nečiní rozdíl mezi těmito pojmy. Rovněž podle stanoviska Jazykové poradny Ústavu pro jazyk český AV ČR lze slova *doprava* a *transport* považovat za souznačná a slovo *transport* nevylučuje ani dopravu, což potvrzuje i *Slovník cizích slov*.²⁶

Využití informátorů (dopisovatelů) v terénu přineslo poznání o značné konstrukční a terminologické variabilitě, která je s fenoménem transportu v lidovém prostředí spjata. Zvláště u vozů a drobných jednoosých dopravních prostředků můžeme sledovat poměrně velkou variabilitu v konstrukčním řešení některých detailů odvislou od zručnosti tvůrců, ale i zažitých zvyklostí v dané lokalitě či regionu, případně ve vazbě na dostupnost potřebných surovin. Ve finální podobě tyto odchylky sice nevedou např. k definování nového typu vozu, zároveň však poněkud komplikují tvorbu jednotného pojmosloví transportních prostředků. Velmi často se také setkáváme s proměnlivým aplikováním některých termínů, kdy totéž slovo bylo na různých místech / v různých oblastech užíváno k pojmenování odlišných částí konstrukce dopravního prostředku i rozličných prvků na různém stupni terminologické hierarchie. Tento problém se ale také týká kategorizačního pojmosloví. Například s pojmy *saně* a *smyky* se i v odborné literatuře pracuje jako se dvěma samostatnými kategoriemi, ale jak upozornil Ludvík Baran, saně lze považovat za konstrukčně dokonalejší formu umělého smyku.²⁷ Pracuje-li etnografický výzkum s početnější skupinou respondentů na větším teritoriu s příslušností k různým kulturním areálům, je přirozeným důsledkem tohoto širokého záběru velký počet regionálních či lokálních názvů.

Badatelé k výzkumu tradičního transportu přistupovali různě. Některým šlo především o detailní etnografický popis konkrétní formy dopravy v zúženém výzkumném terénu. Jiní etnografové, kteří se rozhodli

zkoumat větší množství dopravních prostředků, si uvědomovali nutnost pro lepší přehlednost své publikace vytvořit systém třídění a pokusili se navrhnout obecnou kategorizaci. Další výzkumníci zahrnují dílčí systematizaci konkrétních forem dopravy, které dělili na menší skupiny. V českém prostředí lze v souvislosti s dílčí systematizací pojmosloví zmínit Jaroslava Kramaříka zabývajícího se zvířecím záprahem²⁸ a Ludvíka Barana, který nastolil dílčí kategorizaci smykových dopravních prostředků.²⁹ Větší počín k vytvoření hesel předmětů užívaných k transportu a systematicky řazených podle určitých konstrukčních specifik učinil Vlastimil Vondruška.³⁰ Nicméně v českém prostředí pokus o obecnou kategorizaci tradičního transportu nenalezneme. Jinak tomu bylo ve slovenské etnografii. První pokus vytvořit obecnou systematizaci tohoto odvětví tradiční kultury lze spatřovat u Rudolfa Bednárika. S myšlenkou systematizovat fenomén tradiční dopravy přišel v českém a slovenském prostředí vůbec jako první. Jednotnou obecnou klasifikaci sice nevytvořil, nastínil ale nejruznější způsoby třídění forem transportu a dopravních prostředků – například *nošení pomocí lidského tela, preprava materiálu dvoma alebo viac ľudmi* nebo *transport človeka a predmetov*. Dále poukázal na tři hlavní skupiny: *prenos materiálu silou človeka, použitie zvierat na prepravu materiálu a použitie zvierat na ľahanie*. Také navrhl dělit transportní prostředky na *ženské a mužské*.³¹ V práci typologizace transportu pokračovali Karol Andel a Michal Markuš. Tradiční dopravu rozdělili na tři hlavní části: *transport ľudskou silou, transport rôznymi dopravnými prostriedkami a dopravu a komunikácie*, pod kterou zahrnují například pěší chůzi, dopravu na koni i šíření informací.³² Obecné dělení dopravy do tří skupin použila i Magdaléna Paríková, která ale při systematizaci uplatnila již kritérium třídění podle síly – dopravu dělila na *transport ľudskou silou, dopravu pomocou mechanizmov a zvieracej sily a vodnú dopravu*. Zároveň v tomto členění uplatnila pravidlo rozlišování termínů *transport* a *doprava*.³³ Z podobné klasifikace částečně vychází i Peter Slavkovský, který

v systematizaci použil nejen kritérium síly, ale i konstrukce dopravních prostředků. Konkrétně kategorii *doprava pomocou mechanizmov a zvieracej sily* nahradil dvěma skupinami z hlediska konstrukce dopravních prostředků, a to *vlečené (kl'zavé) dopravné prostriedky* a *kolesové dopravné prostriedky*. Dopravu tak dělí následovně: *doprava ľudskou silou, vlečené (kl'zavé) dopravné prostriedky, kolesové dopravné prostriedky a doprava po vode*.

Přestože se jedná o kombinaci dvou různých kritérií – síly a konstrukce, což může působit nesourodě, má tato systematizace své opodstatnění. Skupina navržená M. Paríkovou *Doprava pomocou mechanizmov a zvieracej sily* totiž zahrnuje velké množství forem dopravy zcela rozdílné konstrukce a u těchto forem nelze opomenout také hledisko využívání různého způsobu pohybu dodaného člověkem, zvířetem nebo i gravitační silou. Zatímco u dalších skupin sílu uvádějící přepravovaný materiál do pohybu tvoří pouze voda, anebo lidská síla. V textu této studie dopravu materiálů dělíme podle konstrukčního hlediska, s tím rozdílem, že kategorii věnovanou nosičským prostředkům nazýváme *Transport lidskou silou – nosičskými prostředky*, protože v sobě může zahrnovat i nesení břemene v rukách bez využití nosičského prostředku. Naše navrhovaná obecná kategorizace tradičního transportu je následující:

- 1) *Transport nosičskými prostředky (I)*
- 2) *Klouzavé dopravní prostředky (II)*
- 3) *Kolové dopravní prostředky (III)*
- 4) *Transport zvířetem*
- 5) *Vodní transport*

Vzhledem k tomu, že zvířata ani vodní dopravní prostředky (například vorová tabule) nejsou zahrnuty do slovníkového souboru,³⁴ využijeme pro naše účely pouze tři kategorie v závorce označené velkými římskými číslicemi. Zároveň pokud bychom se nezabývali systematizací jen nosičských prostředků a uvažovali bychom, že člověk může dopravovat materiál pomocí vlastního těla (například na zádech), šlo by první kategorii nazvat

19 Vondruškovo dílo je z hlediska tematického zaměření a především hloubky a rozsahu informací dosud nepřekonané. V novějších pracích (např. LÁZNIČKA, Jan – MICHÁLEK, Vladimír – RŮŽIČKOVÁ, Vladimíra – STRNADOVÁ, Dana: *Encyklopedie strojů a nářadí. Zemědělství. Praha: Národní zemědělské muzeum, 2011*) je problematika dopravy zastoupena jen okrajově. Některé publikace navíc přináší jako důsledek absentsujícího zpracování a orientace v relevantní etnologické literatuře některé mylné a zavádějící informace. Za příklad mohou sloužit nosítka na hlinu a kámen, jejichž výskyt autoři *Encyklopedie strojů a nářadí, svazek Zahradnictví nesprávně spojují jen s několika vesnicemi na Znojemsku a zdejším vinohradnictvím* (viz KŘEČEK, Vilém – SVOBODOVÁ, Kamila – POKORNÝ, Jaroslav – ŠVĚDOVÁ, Dominika – SCHALLENBERGEROVÁ, Veronika: *Encyklopedie strojů a nářadí. Zahradnictví. Praha: Národní zemědělské muzeum, 2011, s. 82*). Korigovat tuto tezi můžeme např. na základě sdělení v publikaci Ludvíka Kunze z roku 2006, která mj. jiné přináší i kresebné ztvárnění praktického užívání tohoto artefaktu v oblasti východní Moravy (viz KUNZ, Ludvík: *Osedlý rolník. Rožnov pod Radhoštěm: Valašské muzeum v přírodě, 2006, s. 22–23*).

20 Nejnověji např. SLABA, Martin: *Názvosloví etnografických sbírek I. Myslivost – lovectví. Praha – Rožnov pod Radhoštěm: Asociace muzeí a galerií České republiky, z. s. – Národní muzeum v přírodě, 2019*; KLÍMOVÁ, Jarmila: *Názvosloví etnografických sbírek II. Školství. Praha – Rožnov pod Radhoštěm – Přerov: Asociace muzeí a galerií České republiky, z. s. – Národní muzeum v přírodě – Muzeum Komenského v Přerově, 2020*.



Taška z kůry (rekonstrukce), Petra Vidomusová, 2018. Foto: Centrum tradičních technologií Příbor.

21 Slovníková část vychází z práce DRÁPALA, Daniel: *Návrhu struktury pojmosloví etnografických sbírek – sekce: předměty užívané v rolnickém prostředí k transportu*. Rukopis, 2015; pro nynější potřebu byl text aktualizován a doplněn, vč. reflexe nejnovějších poznatků vycházejících ze zpracování muzejních fondů.

22 Např. SMRČKA, Aleš: *Etnografický výzkum tradiční dopravy v českých a slovenských zemích – historie, současný stav a perspektivy*. Slovenský národopis / Slovak Ethnology, 2017, roč. 65, č. 1, s. 7–25; SMRČKA, Aleš: *Tradiční horský transport*. Krkonoše, Šumava, Západní Beskydy a Javorníky. Brno: Masarykova univerzita ve spolupráci s Etnologickým ústavem AV ČR, 2021. v tisku.

23 Česká národopisná společnost, Praha, fond Malé dotazníky, sign. MD 2, autor Jaroslav Kramařík, 1967. Zvláštní dotazník č. 2. O starých formách zemědělství.

24 PARÍKOVÁ, Magdaléna: *Návod na etnografický výzkum transportu a dopravy*. Bratislava: Slovenská národopisná spoločnosť při SAV, 1979, s. 5–6.

také *Transport lidskou silou – nosičskými prostředky*.

Struktura hesel vychází ze zažitého a osvědčeného schématu odborného pojmosloví etnografických muzejních sbírek. U lokálních či regionálních názvů jsou zpravidla uváděny také oblasti nebo lokality, v nichž bylo užití daného termínu doloženo. Odborná literatura však neobsahuje vždy přesnější lokalizaci, v takovémto případě je i v rámci tohoto pojmosloví uveden jen konkrétní termín bez dalšího geografického určení.

Systém popisu předmětu

Název

- A **užitý materiál, konstrukční specifika, vazba na užitnou funkci**
- B **zdobné prvky a identifikační znaky (vročení, zdobení, firemní značka, sériové číslo) odlišující jednotlivé artefakty ve skupině předmětů stejného druhu**
- C **doložené regionální názvy a synonyma**
- D **funkce předmětu a oblast použití, základní konstrukce a jeho hlavních částí, základní varianty předmětů**

* taška z kůry * váhy * krosna lavičková * krosna žebříková * krosna pultová * krosna podomní * krosna klecová * nosítka * nosidla (pl.) * smyk příležitostný * smyk ruční * smyk potažní * smyk přípojný * sáně ruční * sáně ruční rohačky * sáně dětské * sáně (po)tažní osobní * sáně (po)tažní nákladní * sáně (po)tažní nákladní kládové * sáně přípojné * trakař * kolečko * taliga * kára * vůz – základní konstrukce * vůz žebřinový * vůz hnojný * vůz fasaňkový * vůz košinový * vůz kládový * vůz s korbou * vůz s voznicí * vůz valník * bryčka

- D1 **historické údaje o rozšíření, zániku užívání předmětu, vývojové varianty**
- E **názvy vizuálně podobných předmětů, znaky je od popisovaného předmětu odlišující**
- F **rozměry**

Hesla

I. Nosičské prostředky

* taška z kůry

- A kůra smrků a jedlí pro rozměrnější tašky určené k transportu většího objemu, kůra břízy pro menší tašky k přenášení menšího nákladu
- B
- C korčák, kozlub (východní Morava)
- D určena k přenášení menších nákladů (potravin, měkké lesní plody) především u osob zaměstnaných v lese, při sběru lesních plodů, na pastvinách; vzhledem k užitému materiálu přirozené limity ve způsobu a délce použitelnosti; kůru obsahující potřebné množství mízy bylo možno ohýbat, překrývající se okraje v bocích fixovány sešitím provázkem či lýkem, k usnadnění transportu opatřena taška u svrchního okraje závěsem (provázek, lýko, drát)
- E
- F variabilní dle rozměrů dostupné suroviny, kompaktnosti a pevnosti materiálu (kůry), šířka, délka

* váhy

- A dřevo, kované součástky, řetěz nebo provaz
- B jednoduché zdobení mělkými rytými liniemi, datací nebo iniciálami zhotovitele/zadavatele

- C váhy na vodu (obecné), kluki (Těšínsko), nosáky, vážky (východní Morava)
- D pomůcka k přenášení tekutin (především vody), sypkých či pevných materiálů ve džberech, s ohledem na potřebu stálého vyvažování nákladu užívány především v rovinném a méně náročném terénu; dřevěnou vyhlazenou tyč (upravený kmínek) z pevného, přitom pružného dřeva (kulatého nebo oválného profilu) kladl uživatel za krk a na ramena, její konce na obou stranách přidržoval a vyvažoval stabilitu nákladu pomocí rukou; váhy na obou koncích opatřeny závěsy (v archaické podobě provaz, k jehož pevnější fixaci sloužily zářezy ve vahách, v pokročilejší formě konce osazeny kutou objímkou s kovovým očkem nebo háčkem sloužícím k zavěšení řetězu), které jsou v potřebné délce zakončeny samorostlými dřevěnými nebo kutými železnými háčky sloužícími k uchycení dvojice nádob (džbery)

- E
- F variabilní dle zhotovitele a uživatele, šířka vah cca 90–120 cm, délka provazu / řetězu určována výškou nosiče (zpravidla v rozsahu 40–60 cm)

* krosna lavičková

- A dřevo, kovové spojovací součástky, tkané popruhy
- B jednoduché zdobení vertikálních hranolů mělkými rytými liniemi (čelní a zadní plocha), vrcholové zakončení vertikálních hranolů a hranolů pultu (lavičky) upravováno do tvaru koule, makovice či jiných kulovitých nebo čtvercovitých tvarů, výskyt datace, jména výrobce či vlastníka
- C krúsna, krúseň (Krkonose), nošačka (východní Morava)
- D dřevěné deskovité nosidlo opatřené tkaným popruhem (rezný nebo s vytkávaným modrým či červeným proužkem), sloužící k transportu sena, trávy, sypkých nákladů, dřeva, tkanin, potravin, nádob (putny s hnojem, bandaska s mlékem), případně vybavení, materiálu a produktů



podomních řemeslníků a obchodníků; základní konstrukci tvoří dva paralelní hranoly spojené deskou (zhotovena z jednoho nebo více dřevěných prken, tvoří souvislou plochu v místech, kde se krosna opírá o záda nosiče), v horní části hranoly spojeny 2 příčkami, desky a příčky zadlabány do bočních stran hranolů; v dolní čtvrtině délky může být k desce pod úhlem 90° pomocí dřevěných kolíků připevněna lavička (pult), na niž se kladl náklad totožné šíře jako šíře základní konstrukce krosny, pult tvořen dvojicí souběžných hranolů, do nichž zadlabána dřevěná prkna utvářející ložnou plochu, ke zpevnění a zvýšení nosnosti pultu slouží dvě obloukové podpěry zasazené do hranolů hlavní konstrukce krosny a pultu; při použití pultu (lavičky) se nemusel náklad kvůli možnému vyklouznutí provazem příliš utahovat, k fixaci břemene sloužil konopný provaz o délce až 3 m, na konci opatřen pevnými uzly nebo dřevěným okem (kloubek, žabka), max. nosnost do výše 30–50 kg, výjimečně až 70 kg, délka tkaného popruhu zpravidla 70 cm

- D1 výskyt doložen již ve středověku, kromě rolnického hospodaření doloženo využití domáckými výrobci a podomními prodejci (např. transport štůčeků plátna, tkaných koberců), sekundární využití v turistických horských regionech k transportu materiálu pro horské chaty

Krosna lavičková. Strážné – Lahrovy Boudy. Foto: A. Smrčka, 2010.

25 Např. *Archiwum Polskiego Atlasu Etnograficznego w Cieszyńie*, GAJEK, Józef (ed.): *Kwestionariusz nr. 5: Transport i komunikacja ładowa*. Wrocław: PTL, 1960; BOCKHORN, Olaf: *Bäuerliche Fahrzeuge aus dem Mühlviertel*. Linz: OÖ. Musealverein – Gesellschaft für Landeskunde, 1988, s. 19–21; ANDEL, Karol a MARKUŠ, Michal: *Ľudový transport v strednom Zemplíne. Slovenský národopis*, 1971, roč. 19, č. 3, s. 377 – 412.

26 KLIMEŠ, Lumír: *Slovník cizích slov. Praha: Státní pedagogické nakladatelství*, 2005, s. 773.

27 BARAN, Ludvík: *Smyky a saně v zemích českých a na Slovensku. Československá ethnografie*, 1957, roč. 5, č. 4, s. 334.

28 KRAMAŘÍK, Jaroslav: *Zápřah skotu v Pošumaví. Československá ethnografie*, 1960, roč. 8, č. 3, s. 253–272.

29 BARAN, Ludvík: *Smyky a saně v zemích českých a na Slovensku. Československá ethnografie*, 1957, roč. 5, č. 4, s. 333–347.

30 VONDRUŠKA, Vlastimil: *Slovník starého zemědělského nářadí, nástrojů a strojů (1750–1914). 2. díl. Roztoky u Prahy: Středočeské muzeum*, 1989, s. 405–470.

- E
F variabilní dle zhotovitele a uživatele, šířka krosny od 25 do 40 cm, délka přibližně 90 cm, délka popruhů

*** krosna žebříková**

- A dřevo, kovové spojovací součástky, tkané popruhy
B jednoduché zdobení vertikálních hranolů mělkými rytými liniemi (čelní a zadní plocha), vrcholové zakončení vertikálních hranolů a hranolů pultu (lavičky) upravováno do tvaru koule, makovice či jiných kulovitých nebo čtvercovitých zakončení, výskyt datace, jména výrobce či vlastníka
C krúsna, krúseň (Krkonose), nošačka (východní Morava)
D dřevěné deskovité nosidlo opatřené tkaným popruhem (režný nebo s vytkávaným modrým či červeným proužkem) sloužící k transportu sena, trávy, klestí, sypkých nákladů, dřeva, tkanin, potravin, nádob (putny s hnojem, bandaska s mlékem); hrany tvoří dva paralelní hranoly, mezi nimiž je umístěna deska zhotovena z jednoho nebo více dřevěných prken), v horní čtvrtině a dolní čtvrtině délky jsou hranoly a deska zpevněny příčným hranolem, k dřevěné desce může být v dolní čtvrtině délky pomocí dřevěných kolíků připevněna pod úhlem 90° lavička (pult), náklad se tak kvůli možnému vyklouznutí nemusel provazem příliš utahovat, k fixaci břemene sloužil konopný provaz o délce až 3 m, na konci může být provaz opatřen pevnými uzly nebo dřevěným okem (kloubek, žabka), náklad stačilo pořádně provazem utáhnout tak, že se provaz prostrčil skrz oka, vytvořila se speciální smyčka upevněná na špici kloubku/žabky, max. nosnost zvl. u krosny s lavičkou do výše 30–50, výjimečně až 70 kg
D1 výskyt doložen již ve středověku, kromě rolnického hospodaření užívána také podomními obchodníky a řemeslníky (dráteníci, sklenkaři), sekundární využití v turistických horských regionech k transportu materiálu pro horské chaty

- E
F variabilní dle zhotovitele a uživatele, celková výška, šířka, šířka a délka lavičky (pultu), délka popruhů

*** krosna pultová**

- A dřevo, kovové spojovací součástky, tkané popruhy, konstrukčně blízká krosně lavičkové, základní diferenciální rozdíl v umístění pultu, který je v tomto případě usazen v horní části krosny nad hlavou nosiče, o kterou se opírá
B jednoduché zdobení vertikálních hranolů mělkými rytými liniemi (čelní a zadní plocha), vrcholové zakončení vertikálních hranolů a hranolů pultu (lavičky) upravováno do tvaru koule, makovice či jiných kulovitých nebo čtvercovitých tvarů, výskyt datace, jména výrobce či vlastníka
C krúsna, krúseň (Krkonose), nošačka (východní Morava)
D dřevěné deskovité nosidlo opatřené tkaným popruhem (režný nebo s vytkávaným modrým či červeným proužkem) sloužící k transportu velkého množství sena, případně dřevěných prken; základní konstrukci tvoří dva paralelní hranoly spojené deskou (zhotovena z jednoho nebo více dřevěných prken, tvoří souvislou plochu v místech, kde se krosna opírá o záda nosiče), v horní části hranoly spojeny 2 příčkami, desky a příčky zadlabány do bočních stran hranolů; v horní části připevněn ke konstrukci nad hlavou nosiče pod úhlem 90° pult sloužící k navýšení základny nákladové plochy, umožňoval vyvažování objemově velkého nákladu (sena), k fixaci břemene sloužily 2 či 3 konopné provazy o délce až 3 m, na konci bývá provaz opatřen pevnými uzly nebo dřevěným okem (kloubek, žabka), max. nosnost u sena až 70 kg, k odlehčení sloužila tyč, která se protáhla otvorem ve středové části desky, nosič ji prostrčil krosnou i naloženým senem a nadzvedával náklad, délka tkaného popruhu cca 70 cm, doplňkovou výbavu tvořil tzv. kroužek (věnec spletený

31 BEDNÁRIK, Rudolf: *Systémy lidového transportu. Časopis Muzeálnej slovenskej spoločnosti, 1950, roč. 41, č. 1, s. 4–6.*

32 ANDEL, Karol a MARKUŠ, Michal: *Ludový transport v strednom Zemplíne. Slovenský národopis, 1971, roč. 19, č. 3, s. 377–378.*

33 PARÍKOVÁ, Magdaléna: *Návod na etnografický výskum transportu a dopravy. Bratislava: Slovenská národopisná spoločnosť pri SAV, 1979, s. 5–6.*

34 *Vychází to mj. z reálného výskytu v muzejních sbírkách, kde je např. problematika voroplavby zastoupena prostřednictvím modelů nebo jen vybraných artefaktů spojených s plaveckým povoláním.*

- z žíní, z textilních pramenů, doložena i sláma), který se vkládal mezi temeno nosičovy hlavy a pult, zmírňoval přímý tlak krosny a nákladu na temeno hlavy
- D1 výskyt doložen již ve středověku, kromě rolnického hospodaření, sekundární využití v turistických horských regionech k transportu materiálu pro horské chaty
- E
- F variabilní dle zhotovitele a uživatele, celková výška, šířka, šířka a délka pultu (pultu), délka popruhů
- * krosna podomní**
- A dřevo, kovové spojovací součástky, tkané popruhy
- B variabilita dle užití jednotlivými podomními činnostmi a jejich potřebami
- C
- D dřevěné deskovité nosidlo opatřené tkaným popruhem sloužící ambulantním činnostem (podomní řemeslníci, obchodníci – např. dráteníci, sklenkáři apod.) k transportu zboží, náčiní a materiálu při provozování obživy po domech; do dřevěného dna obdélníkového půdorysu zasazena dvojice vertikálních bočnic (v dolní třetině širších – tvoří zde součást truhlíku), ve dvou horních třetinách jsou bočnice zúžené šíře), v zadní části krosny jsou bočnice v celé výšce spojeny příčnými deskami (tvoří souvislou plochu v místech, kde se krosna opírá o záda nosiče), u svrchního okraje čelní strany bočnice zpevněny horizontálním dřevěným hranolkem, k uložení zboží, materiálu, náradí a pomůcek slouží dřevěný (otevřený nebo uzavíratelný) truhlík tvořený dnem, nižším čelem a postranicemi, truhlík dle specifických potřeb jednotlivých řemeslných a obchodních činností přizpůsobován zhotovením příhrádek, umístěním dřevěných či kovových háčků k zavěšení pomůcek, materiálu (např. drátu)
- D1 výskyt souvisí s rozvojem ambulantních činností rozvíjejících se především od 18. století
- E
- F variabilní dle zhotovitele a uživatele, celková výška, šířka, šířka bočnic, výška čela truhlíku, šířka, délka, hloubka příhrádek
- * krosna klecová**
- A dřevo, proutí, kovové spojovací součástky, tkané popruhy, režné plátno
- B
- C škrošňa (Líšeň u Brna)
- D dřevěné nosidlo opatřené tkaným popruhem sloužící k transportu živé drůbeže vykupované obchodnicemi z Líšně u Brna (Líšňáčky, Líšeňky) ve vesnických obcích jižní a střední Moravy; čtyři kolmé sloupky, mezi něž upevněny horizontální obdélné desičky tvořící tři příhrádky nad sebou (tři dna a čtvrtá střecha) pro umístění drůbeže, dolní okraj sloupků přesahuje pod nejnižší dno a vytváří nožky umožňující stabilitu krosny při jejím složení ze zad, boční a zadní strana krosny kruhovitě obepjaty několika vrbovými pruty (vobróčke), na nichž je fixováno režné plátno, přední strana opatřena tenkými vertikálními příčkami (šprušle), s vysouvacími prkénky uzavíracími tři nad sebou umístěné příhrádky a umožňující při manipulaci s drůbeží samostatné otevírání jednotlivých příhrádek, k zadní straně upevněny dva tkané popruhy (pante, kšandy) sloužící k zavěšení krosny na záda
- D1 užití souvisí s rozšířením podomním obchodem obyvatel Líšně s drůbeží, který se rozvinul zvl. od sklonku 18., v 19. a prvních desetiletích 20. století
- E
- F variabilní dle zhotovitele a uživatele, celková výška, šířka, výška jednotlivých pater, obvod proutěného rámu (vobróčke), délka popruhů
- * nosítka**
- A dřevo, zpevnění železnou pásovinou
- B
- C truhlík, kastlík (Morava)
- D užívána k přenášení kamene či hlíny na kratší vzdálenosti (u kamení zpravidla z pole na jeho okraj), mají

podobu dřevěné bedýnky obdélníkového tvaru bez delší čelní stěny, kratší bočnice opatřeny oválnými otvory pro úchop rukou; uživatel vršil náklad na nosítka položená na zemi, v případě potřeby je zvedl, mírně naklonil přední část vzhůru, aby náklad nepřepadával přes čelní hranu a při přenosu opíral zadní stěnu nosítek o břicho; na místě určení nakloněním vysypal náklad přední částí

D1 užívána především k přenášení kamene sbíraného na zoraném poli, doloženo užívání také ve vinohradech se starým způsobem pěstování vinné révy tzv. na hlavu

E

F variabilní dle zhotovitele a uživatele, šíře limitována max. možnou šíří úchopu, šíře zpravidla mezi 40–50 cm, výška cca 15–25 cm

* nosidla (pl.)

A dřevo, dle užití možno dělit na nosidla k transportu hnoje (někdy opatřena nožkami a popruhy) a k transportu píce

B

C žebřinka (vých. Morava)

D sloužila k transportu hnoje na kratší vzdálenost (vynášení z chléva či stáje) i na delší trasy (např. do zahrady, ale zvláště v horském obtížně dostupném terénu, strmá pole), kde nebylo možné užití povozu; užívána také k zanášení zelené píce při krmení; určena pro dva nosiče; na pár klečí upevněno několik příček (mečíků), vznikla tak plošina, na níž se naložilo cca 20–40 kg chlévské mrvy, konce klečí zpravidla upraveny pro snadnější úchop nosiči, u nosidel na hnůj zasazeny do spodní plochy klečí 4 kratší dřevěné nohy (umístěny v rozích pod transportní plošinkou), nosidla pro přenos na delší vzdálenost opatřena popruhy pro usnadnění práce nosičů

D1 užívání zaniklo nástupem modernizace drobných horských rolnických hospodářství, nosidla na hnůj nebyla souběžně užívána pro své znečištění pro transport píce

E

F šířka cca 60–70 cm, celková délka cca 300 cm

II. Klouzavé dopravní prostředky

* smyk příležitostný

A dřevo (větve)

B

C

D primitivní jednorázový prostředek k transportu nákladu (např. roští, chvojí, seno v plachtě, sláma, dřevo, menší množství kamene z pole, kůra) vlečením lidskou silou na kratší vzdálenosti mimo sjízdné komunikace, užíváno zvl. v horském terénu ze svahu dolů, useknutá větve (větve) jehličnatého či listnatého stromu tvoří podložku pro umístění nákladu vlečeného po zemi, silnější konce větví jsou na konci upraveny tak, aby je mohl dobře uchopit jeden člověk

D1 považován za jeden z nejstarších způsobů dopravy těžších břemen, doložen už u prvního slovanského osídlení u nás

E

F šířka, délka

* smyk ruční

A dřevo, provaz, lokální varianty se mohou lišit dle užití druhu dřeva (např. lehké lískové nebo habrové, smrkové)

B

C svlak, vlok (Morava)

D nejjednodušší typ transportní pomůcky, užíván pro dopravu nákladu (čerstvé a sušené píce, obilí, klestí, chvojí, dřevo) vlečením lidskou silou na kratší vzdálenosti mimo sjízdné komunikace zpravidla jako sezónní dopravní prostředek; užití doloženo na strmých horských svazích i na rovině k příležitostné přepravě, nosnost cca 20–50 kg; pružná konstrukce tvořena dvojicí silnějších tyčí (smrk, borovice, habr, buk) dozadu se mírně rozebíhajících, napříč jsou spojeny dvojicí svlaků, jeden svlak upevněn šikmo, fixace svlaků provazem

D1 považován za jeden z nejstarších způsobů dopravy těžších břemen, doložen u prvního slovanského osídlení u nás, v nejarchaičtější podobě jako jednorázový dopravní prostředek v podobě useknuté větve (větví), na něj je naložen náklad

E

F šířka cca 80–90 cm, celková délka cca 250–300 cm



* smyk potažní

A dřevo, houžve, provaz, kov

B

C beran, byk (západní Čechy), vláče (Čechy), vloky (východní Morava, Slezsko)

D archaický bezkolý transportní prostředek jednoduché konstrukce, užíván v nerovném a členitém terénu a mimo sjezdové komunikace zpravidla jako sezónní dopravní prostředek; dvě podélné tyče (štípané či vystrouhané kmínky, hranoly) spojené pomocí houžví, provazu, později hřebíky příčnými svlaky, které utvářejí plošinu pro umístění nákladu, tažné zvíře je zapřaženo mezi přední konce konstrukce

E

F šířka cca 90–100 cm, celková délka cca 250–300 cm, ojediněle až 400 cm

E

F max šířka cca 90–100 cm

* smyk přípojný

A dřevo, houžve, provaz, kov

B

C vlačiha (Čechy), vlačehy (Šumava), vlačuha, vlačuhy (jižní Čechy) vlačky (střední Morava), vlak (západní Čechy, Morava), vláky, vlák (Morava), vlek, vlačuhy (východní Morava), vloky (východní Morava, Slezsko)

D bezkolý transportní prostředek jednoduché konstrukce, užíván v nerovném a členitém terénu a mimo sjezdové komunikace zpravidla jako přídatný (doplňkový) dopravní prostředek; dvojice tyčí (štípané či strouhané kmínky, hranoly) konstruována do tvaru písmene „V“, překřížující se konce tyčí spojeny na jednom konci provazem nebo houžvemi, ke zpevnění rozbíhajících

* sáně ruční

A dřevo (smrk, jedle, buk, jasan, javor, využíváno samostatných tvarů), kovové spojovací prvky (není však pravidlem), rozměrově a některými konstrukčními prvky se liší dle výrobce, zadavatele a účelového využití (druhu nákladu), od potažních saní se odlišují subtilnější konstrukcí, menší vahou, složeny z lehčích a slabších součástí (často i s minimálním nebo žádným užitím kovových součástí)

B

C klačary (severovýchodní Morava – Moravskoslezské Beskydy), kločary (severovýchodní Morava – Moravskoslezské Beskydy), kryplata (Semilsko), pěšáky, pěšačky, pěší sáně, pesary, pěšury (východní Morava),

Ruční saně – pěšačky. Velké Karlovice – Podřaté. Foto: A. Smrčka, 2016.



Saně rohačky. Strážné – Lahrovy Boudy. Foto: A. Smrčka, 2010.

renvolfy (Semilsko), samotížky (západní Morava), samotížky, samotišky (severní a východní Čechy, západní a střední Morava), samotížke (střední Morava), šmejček (Šumava), závlače (východní Morava)

D dopravní prostředek pro smykovou dopravu břemene užívaný na zasněženém povrchu (souvislá vrstva sněhu) v členitém horském terénu nebo v letním období využívající vlhkého povrchu terénu (po dešti, ranní rosa), pohyb samotíží po prudkých svazích, 2 sanice (oplín) spojené 2 příčnými trámky, které nesou dřevěné nožky (hnátek) zadlabané do sanic, čelní ohnutá část sanic (nosy) vzájemně propojena příčkou (příhlavek, str-mohlavec), kterou prochází pevná oje sloužící k ovládní saní, transportní plošina tvořena deskami, latěmi či trámky upevněnými na dvojici příčných trámků, pro zvýšení objemu přepravovaného nákladu saně opatřeny klanicemi, o něž se opírají desky, alternativou bedna z prken, do níž se hnůj naloží, 1 příčným trámek opatřený tzv. kločary sloužící k transportu dlouhých klád (oddenkový konec kmene upevněn na příčný trámek saní), saně ručně ovládnány pomocí oje (pevné nebo pohyblivé nahoru a dolů), kromě přibrzdování řidičem brzdění hákem nebo nahozením řetězu pod jednu či obě sanice

D1 v horských oblastech běžně užívaný až do 20. století

F šířka, délka, výška, délka oje

* saně ruční rohačky

A dřevo (buk, bříza – pro výrobu latí, jasan, javor, využíváno samorostlých tvarů), kovové spojovací prvky, rozměrově a některými konstrukčními prvky se liší dle výrobce, zadavatele a účelového využití, od běžných ručních saní se lišily možnostmi připojení oje a koňského zápřahu

B

C rohačky (Krkonoše, Šumava), rohačky, rohatky (východní Čechy)

D dopravní prostředek pro smykovou dopravu břemene užívaný na zasněženém povrchu (souvislá vrstva sněhu) v členitém horském terénu nebo v letním období využívající vlhkého povrchu terénu (po dešti, ranní rosa) nebo za použití dodatečných dřevěných plných či loukoťových kol, pohyb samotíží po prudkých svazích, v místech s menším sklonem táhnutí člověkem, několik druhů a velikostí podle dopravovaného materiálu, nejmenší rohačky sloužily k dopravě potravin (nejčastěji mléčných produktů), hnoje nebo sena, rohačky střední velikosti s pohyblivým hranolem (oplén, oplín) s hroty se užívaly k transportu dlouhých klád, největší rohačky sloužily k transportu metrového palivového dřeva, na největší rohačky užívané prvotně k dopravě metrového dřeva se nasazovala dodatečně sedačka a saně tažené koněm sloužily k dopravě turistů a hostů ubytovacích zařízení, dvě sanice spojené 2 příčnými trámky, které nesou dřevěné nožky (hnátek) zadlabané do sanic (čelní vyzdvižená část nazývána nosy), transportní plocha tvořena několika latěmi (krátkými a dlouhými péry), hranoly či deskami upevněnými souběžně se sanicemi na příčné trámky, čelní ohnutá část sanic vzájemně propojena příčkou, přední část sanic (nosy, rohy) zahnuté a nápadně zvednuté, ovládnány oběma rukama osobou pomocí nosů, kromě přibrzdování botami svázejícího, připojování za saně řady metrových klád (kocour) provlečenými řetězy nebo nahozením ručního řetězu pod jednu

či obě sanice k zastavení saní (sloužilo jako nouzová brzda, ruční řetěz se zachytil o drobný přední sloupek zvaný knecht), při použití ručního řetězu nutnost v případě pokračování jízdy saně mírně nadzdvihnout a vyndat řetěz

- D1 v horských oblastech východních Krkonoš k dopravě materiálu běžně užívány až do počátku 70. let 20. století, v současnosti v rámci soutěžních závodů
- E Hornerschlitten (v překladu rohaté sáně, rohačky) se užívá pro šumavské saně šmejčky (konstrukčně jiný typ saní)
- F šířka cca 80 cm, délka, výška cca 130 cm

*** sáně dětské**

- A dřevo, kovové spojovací prvky
- B
- C sánky
- D dopravní prostředek osobní užívaný na zasněženém povrchu (souvislá vrstva sněhu), zpravidla pro jednu osobu dětského věku sloužící k přepravě i zábavě dětí, tomu uzpůsobené i rozměry, tvořeny dvojicí prken postavených na užší hranu, jejichž přední konce jsou obloukovitě seřezány či ztesány, spojeny 1–2 příčnými trámkami či deskami zajišťující stabilitu, do svrchní části sanic přibito prkno-sedák
- D1
- E
- F šířka, délka, výška

*** sáně (po)tažní osobní**

- A dřevo (využíváno samorostlých tvarů), kovové spojovací prvky, případně okutí spodních hran sanic, rozměrově a některými konstrukčními prvky se liší dle výrobce či zadavatele
- B
- C sáně selské
- D dopravní prostředek pro dopravu osob na zasněženém povrchu v rámci sídla nebo mimo něj (cesta do kostela, na trh, do města), dle individuálních potřeb uživatele zdobený řezbovanými prvky, zdobeným kováním,

malováním deštěných ploch; dvě souběžné sanice s příčnými svlaky, které nesou dřevěné nožky zadlabané do sanic, čelní ohnutá část sanic vzájemně propojena příčkou, korba (bedněná nebo vyplétaná), osazena na sanicích, na korbě kromě kozlíku jedna nebo dvě deštěné lavice pro transportované osoby (kapacita saní zpravidla 4–6 osob), pevná oje, dle velikosti a hmotnosti zapřahal jeden kůň či pár koní s rolničkami

- D1 v horských oblastech běžně užívány až do 20. století, původně k přepravě osob užíváno běžných nákladních potažních saní opatřených prkennými postranicemi a podlahou vyloženou slámou, příčné desky sloužící k sezení vyloženy kožešinami či sukem
- F šířka, délka, výška, délka oje, šířka, délka, výška korby

*** sáně (po)tažní nákladní**

- A dřevo (využíváno samorostlých tvarů), kovové spojovací prvky, případně okutí spodních hran sanic, rozměrově a některými konstrukčními prvky se liší dle výrobce či zadavatele
- B
- C berany (západní Čechy), krčadla (severovýchodní Morava – Vsetínsko a Rožnovsko), saně kusové, kusáky, horové saně (východní Morava)
- D dopravní prostředek pro přepravu nákladu (dřevo, hnůj, stavební materiál, suroviny) na zasněženém povrchu v rámci sídla nebo mimo něj (polní tratě, les, zpracovatelské provozy); dvě souběžné sanice (sanica – východní Morava, klaky – střední Morava), nověji také spodní hrana okována železnými pásy, do sanic zadlabány dřevěné nožky (slupice – střední Čechy, slupnice, stupice – jižní Čechy, hnáty – východní Čechy, slubice – západní Morava, násad – východní Morava) nesoucí dva příčné svlaky (oplín, voplín, voplín – střední Čechy, polštáře – východní Čechy, stoličky – západní Morava, kyjanky – střední Morava, pístník – východní Morava, oplén – jižní Morava), na ně usazena celistvá



Hnojní saně. Nový Hrozenkov. Foto: A. Smrčka, 2019.

korba (bedněná, vyplétaná – košatina, košina) či samostatně ložené přístroje (dno, prkenné postranice, případně prkenná čela na obou kratších koncích), korba i přístroje se opírají o klanice zasazené do okrajů sanic, jiná varianta jen samostatné klanice (opírá se o ně podélně transportované dřevo, případně jsou o ně opřeny desky tvořícími neúplnou korbu), protilehlé klanice možno v horních koncích pro zpevnění řetězy sepnout, dle konstrukce a velikosti schopny uvést náklad v rozmezí 2–7 q, přední vyzdvižená část sanic spojena příčkou (joch), pevná oj opatřená na spodní straně železnou tlamkou pro zapojení vah, dle velikosti a hmotnosti se zapřahalo jedno nebo dvě zvířata (kůň, skot)

D1 v horských oblastech běžně užívány až do poloviny 20. století, doloženo užití v nížinách za deštivého podzimu k vyvážení řepy z polí s těžkou půdou, kam by vozy zapadaly

F šířka, délka, výška

*** sáně (po)tažní nákladní kládové**

A dřevo (využíváno samorostlých tvarů), kovové spojovací prvky, případně okutí spodních hran sanic, jedná se o rozšířenou podobu saní potažních nákladních, možno rozlišit dvě varianty: 1) konstrukčně a rozměrově totožné přední a zadní sáně; 2) přední sáně konstrukčně shodné s potažními nákladními saněmi, zadní sáně menších rozměrů (viz také sáně připojovací)

B rejdyky (jižní Čechy)

C

D dopravní prostředek pro přepravu klád na zasněženém povrchu (především z lesa), v rámci sídla nebo mimo něj (polní tratě, les, zpracovatelské provozy); skládají se z předních saní s ojí a zadních saní, které jsou buď konstrukčně a rozměrově identické, nebo ve variantě větších předních saní a k nim připojených menších zadních saní; přední a zadní sáně v obou variantách spojeny trámkem či kulatinou (vzdálenost nastavitelná dle aktuální délky přepravovaných klád), u varianty č. 1 přední a zadní sáně tvořeny vždy dvojicí souběžných sanic vpředu se zužujících a zvedajících (nosy), do sanic zadlabány dřevěné nožky nesoucí dva příčné svlaky (oplín), do jejich okrajů fixovány klanice (zasazeny tak, že se vzájemný rozstup směrem vzhůru mírně rozšiřuje), ve variantě č. 2 sanice zadních saní bez nosů; na svlaky možno rozložit desky tvořící ložnou plochu (dno), protilehlé klanice možno v horních koncích pro zpevnění sepnout řetězy, v případě potřeby doloženo i vzájemné spojení sanic předních a zadních saní řetězy vedenými křížem, dle velikosti a hmotnosti se zapřahalo jedno nebo dvě zvířata (kůň, skot)

D1 v horských oblastech běžně užívány až do 20. století

F šířka, délka, výška

*** sáně připojné**

A dřevo (buk, jasan, javor), kovové spojovací prvky, případně okutí spodních hran sanic

B

C šnepky (Beskydy), polouky (Orlické hory), šmyk (západní Čechy), šlepy (východní Čechy)

D doplňková výbava potažních saní užívaných k transportu dlouhých kmenů v horských oblastech (Šumava, Krkonoše, Beskydy, Český les, Vysočina, Orlické hory) na delší vzdálenost nebo po rovině, dvě sanice spojeny příčně jen jedním trámkem,

bez oje, konce klád pevně fixovány řetězem na příčný trámeček připojovacích saní

- D1 v horských oblastech běžně užívány až do 20. století
- F šířka, délka, výška

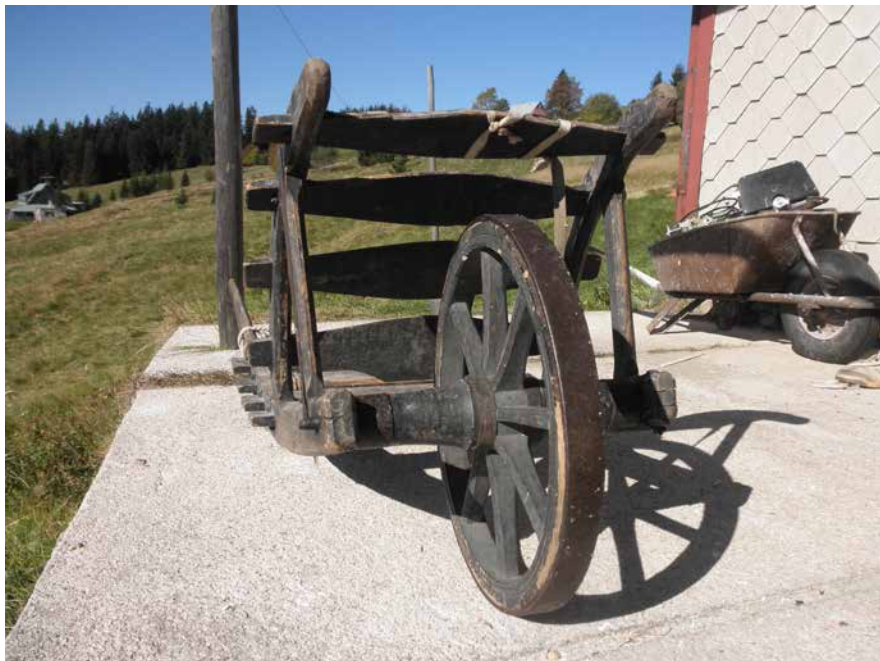
III. Kolové dopravní prostředky

* trakař

- A dřevo, kované prvky, starší vrstva dřevěná s železnými prvky, novější forma (zvl. od 20. století) celozákladní
- B možnost zdobení dřevěných nosidel mělkou dřevorezbu či vypalováním
- C tragač, tragal, tragáček, tragaláček (východní Morava), trakač (východní Čechy), trakar (východní a západní Čechy), trapič (západní Čechy), tratar (východní, západní, jihozápadní Čechy)
- D ruční jednokolý transportní prostředek k přepravě píce, zemědělských výpěstků, drobného hospodářského zvířectva, produktů domácí výroby, snopů, píce, chlévské mrvy, dřeva, pytlů, košů apod., užíván v rámci rolnické usedlosti a jejím blízkém okolí, příležitostně také na delší vzdálenosti (trh), podomními obchodníky a řemeslníky k transportu zboží; základním konstrukčním prvkem dvojice rozměrově identických nosidel (obdélníkového průřezu, na východní Moravě nazývány tragač), do jejichž přední části upevněna železná oska s kolečkem, zadní část mírně prohnutá a upravena k úchopu (ručka); ve střední části nosidla propojena příčkami (děščka – východní Morava, mečík – Čechy, prkénko – východní Čechy), které zasazeny do dlabů v nosidlech, konstrukci trakaře tak zpevňují (dle šířky v počtu 5 až 8, mezi jednotlivými příčkami ponechávány zpravidla rozestupy, u některých trakařů mezery chybí, desky pak vytvářejí celistvou plochu – dno); za poslední příčkou u kolečka zasazena do nosidel dvojice do oblouku mírně ohnutých sloupků vystupujících nad kolečko

(šibenka – Čechy, žebříček – východní Čechy, kelník nebo žebřík – východní Morava), fixovány do otvorů v nich vydlabaných, případně připevněny pomocí kovového pásku a hřebíků, na konci zaoblené, vzájemně spojeny příčnými destičkami (v počtu 3 až 5, zpravidla o totožné délce jako příčky v nosidlech, utvářejí tak nakloněný ložný prostor), nověji zajišťována fixace i železným prutem, jimiž jsou za poslední příčkou obě nosidla vzájemně spojena, ke zpevnění konstrukce veden mezi koncovou částí nosidel a šibenkou dřevěná či železná sloupek (na obou koncích zadlabán do dřevěné konstrukce, možné také připevnění plechovým páskem a hřebíky), kolo zasazeno pomocí osky do otvorů v čelní části nosidel nebo železnými pásky upevněno na jejich spodní straně, kolo loukoťové (složené z hlavy, špic, loukotí, okované zpravidla železným ráfem, ve starším období také neokované), ke středové části nosidel (pod poslední příčkou nebo za ní) připevněny na každé straně jedna nožka – dřevěná (hranolek obdélního nebo lichoběžníkového tvaru zadlabaný či pomocí kovového pásku a hřebíků připevněný k nosidlům), případně kovová (do tvaru písmene „U“ prohnutá lišta připevněná ke spodní ploše nosidel hřebíky) (podpěry), v klidovém stavu zajišťovaly lepší stabilitu dopravního prostředku s naloženým nákladem, nestabilní či objemově velký náklad upevňován podélně k trakaři pomocí provazu; k rozložení váhy nákladu možno upevnit k držadlům popruh, který si člověk přehodil přes ramena

- D1 první doklady o existenci trakařů již ve středověku a raném novověku ve stavebních, sklářských a železářských hutích, kde sloužily k rychlé dopravě těžších nákladů na nevelké vzdálenosti, od 17. století doloženy v rolnickém prostředí, s rozvojem podomního obchodu užití také touto profesní skupinou, v různé podobě (dřevěné, železné) používány dodnes



Dřevěné kolečko. Strážné – Lahrovy Boudy. Foto: A. Smrčka, 2010.

- E od kolečka se liší nosnou částí, která je tvořena příčkami, a ne pevnou korbíčkou, sypký materiál bylo možno převážet pouze v pytlích či uzavřených stabilních nádobách
- F šířka, délka, výška, průměr kola

*** kolečko**

- A dřevo, kované prvky, jednotlivá kolečka se odlišují především rozměry, svým materiálem a tvarem korby způsobené konkrétnímu druhu nákladu (např. úprava k vývozu menšího množství močůvky – místo truhlíkové korby opatřeno bedněnou nádobou s víkem), odlišnost dvou variant – a) deskové postranice truhlíku prodlouženy vzadu do držadel a vpředu do zúženého profilu pro osazení osky; b) truhlík usazen na dlouhých nosidlech tvořících na svých koncích držadla i plochu pro osazení osky, novější forma (zvl. od 20. století) kovové k.
- B pouze u celokovových továrně vyráběných koleček z 20. století možno identifikovat značku výrobce
- C heberna (Domažlicko), karna (Plzeňsko), kary (Opavsko), kolečka (Čechy, Morava), kolce (střední Morava), kolco, kolec (jižní a jihozápadní Čechy), Kolmana (jihozápadní Čechy), kortoč, kortouč (Semilsko, Jičínsko, Trutnovsko), kotouč (Českomoravská vrchovina), kuberna (jižní Plzeňsko), radvanec (západní Čechy), samokol (jižní a západní

Čechy), táčky (střední a východní Morava), tůčko (Orlické hory)

- D ruční jednokolé vozítko s truhlíkovou korbou k vyvážení hnoje z chléva, pro převoz sypkých hmot, písku, hlíny, produkt kolářské řemeslné výroby i domácí práce, okován, objem variabilní, kolem 0,2 m³; dřevěný truhlík obdélníkové základny, rovné dno, k němu připojeny dřevěné deskové postranice (obdélníkový, častěji ale lichoběžníkový tvar) s horní hranou rovnou nebo obloukovitě prohnutou (čelo nad kolem může být vyšší než bočnice, aby těžiště nákladu bylo co nejbližší ose kola), jednotlivé části truhlíku spojeny železnými hřeby či železnými pásky (v ojedinělých případech úprava konstrukce truhlíku tak, aby bylo možné přední či zadní čelo upevněné v drážkách vysunout), postranice v některých případech v přední části prodlouženy do zúženého profilu, do něhož usazena oska kolečka, v zadní části prodlouženy zúžením do tvaru protáhlých držadel, v jiné variantě obdélníkový truhlík upevněn na dlouhých nosidlech, jejichž přední část sloužila k osazení osky s kolečkem, zadní část tvořila držadla, kolo buď plné (vyřezávané z dřevěné desky, okované či okuté železným ráfem), nebo loukoťové, nasazeno na dřevěné oplechované či železné osce, která zasazena do otvoru z prodloužené části postranic nebo v přední části nosidel, tvar držadel odvislý od konstrukční varianty – mohou být prodloužením nosidel vedoucích pod truhlíkem, případně jsou upevněna k bočnicím truhlíku, mohou tvořit také protáhlý zužující se konec postranic, zpravidla čtyřhranného půdorysu upravená na konci zaoblením hran k snadnějšímu úchopu; k truhlíku nebo nosidlům upevněny dvě dřevěné nožky (fixace hřebíky či pásky železa pod truhlíkem nebo k postranicím) sloužící v klidovém stavu k zajištění horizontální polohy koleček, namísto truhlíku se mohlo použít nasazovacího sudu (Krkonoše), k rozložení váhy nákladu

možno upevnit k držadlům popruh, který si člověk přehodil přes ramena

D1 původní kolečka celodřevěná, doložena na ikonografických dokladech v hornickém prostředí, na venkově užíváno místy už před třicetiletou válkou, běžná součást výbavy rolnické usedlosti, v horském prostředí užívána ke kladkování (lanování), kdy se táčky tahaly do strmých svahů pomocí provazu a kladky upevněné na vhodně umístěném stromu tahem lana, některé konstrukční prvky postupně (zvl. ve 20. století) nahrazovány železnými (s pryžovou obručí kola či pneumatikou s duší), moderní celoželezná kolečka produktem tovární výroby

E
F výška, šířka, délka; hloubka, šířka, délka truhlíku, průměr kola

* taliga

A dřevo, kované prvky, hotoveno zpravidla individuálně na zakázku, varianty dle podoby tažného úchopného zařízení, 1) pevné oje a příčkou k úchopu; 2) prodloužená souběžná nosidla zpevněná v čelní části příčnou latí upravenou k úchopu

B
C tragač (východní Morava), kára (Čechy, Morava)

D ruční jednoosý dvoukolý transportní prostředek užívaný k přepravě nákladů mimo rezidenční jednotku na delší vzdálenost, také cestáři, podomními obchodníky, nověji v městském a turistickém prostředí pro převoz zavazadel, poštovních zásilek; základním konstrukčním prvkem dvojice rovných rozměrově identických nosidel (obdélníkového nebo čtvercového průřezu), do nichž jsou upevněny postranice bedněné nebo sloupkové (vertikální sloupky v počtu 4 až 6 kusů, v horní části sloupky zasazeny do vodorovného trámku zpevňujícího konstrukci postranic), ke zpevnění celé konstrukce taligy slouží dno (kompaktní prkenné, nebo žebříkové z latí či hranolů) zadlabáním připevněno do bočních ploch nosidel;



ke spodní hraně nosidel připevněna dřevěná jednoosá náprava, na níž je nasazeno loukoťové kolo (složené z hlavy, špic, loukotí, okované železným ráfem); varianta 1) pevné oje upevněné ke spodní ploše nosné konstrukce na konci na svrchní straně opatřeno kovaným okem, kterým provlečen příčný kmínek s vyhlazeným povrchem upraveným k úchopu; varianta 2) nosidla prodloužena mimo nosnou konstrukci dopředu a na konci spojena příčným trámekem sloužícím k úchopu; v klidovém stavu taliga nakloněna, při tahu je ve vodorovné či mírně dozadu zakloněné poloze (dle množství a velikosti nákladu)

E
F výška, šířka, délka

* kára

A dřevo, kované prvky, hotoveno zpravidla individuálně na zakázku, v novější podobě celoželezná s nafukovacími koly, ve 20. století již tovární výroba

B
C dvoukolák (východní Morava)
D ruční jednoosý dvoukolý transportní prostředek užívaný v rámci usedlosti (např. mezi stodolou a chlévem, zvl. na píce) i mimo rezidenční jednotku k přepravě většího objemu nákladu, než pojmul kolečka či trakař; vysoká bedněná korba (nejčastěji čtvercového, méně obdélného půdorysu; tvořena dnem a čtyřmi prkennými postranicemi) upevněna na jednoosé nápravě s loukoťovým kolem (složeno

Taliga podomního prodejce rukodělných výrobků. Držková, první třetina 20. století. Muzeum jihovýchodní Moravy ve Zlíně.

z hlavy, špic, loukotí, okované železným ráfem), pro zajištění stability přední rohy korby opatřeny dřevěnými nožkami, k bočnicím připevněna držadla upravená k úchopu

E

F výška, šířka, délka

*** vůz – základní konstrukce**

A dřevo, kované prvky, starší varianta neokutých kol (bosák), u mladší varianty kola opatřena železnými obručkami – ráfy (ráfák), nověji opatřovány v. koly s pneumatikami

B individuální zdobení některých kutých konstrukčních prvků – zvl. zděří (geometrické a florální motivy, leto počty, iniciály majitele), od 19. století s rozvojem dílenské výroby v. označovány jménem či znakem výrobce (např. firma FRAM v Kolíně)

D dvouosý dopravní prostředek, základní konstrukce obdobná pro všechny varianty přístrojení, tvořen přední a zadní částí spojených vzájemně rozvorou; předek vozu opatřen 2 koly navlečenými na nápravě (ose, starší varianta: dřevěná okovaná osa, mladší varianta: železná osa uložená do dřevěného nápravníku-akštuku), sklouznutí kola z nápravy zabraňoval u dřevěných os zákolesník (záklasník, zákolník) s širokou plechovou obloukovou střechou, u železných os plochý a pérový zákolníček (loněk); u některých typů vozů přední kola menšího průměru, širší a masivnější než zadní; náprava uložena v dřevěném nápravníku, na něm příčně do tvaru V složená přední ramena (pera – střední Čechy), v přední části, kde se ramena sbíhala, opatřená ojí (voj – střední, jižní Čechy, silnější tyč, k níž se držáky připřahal potah, v přední části oplechována a opatřena železným výstupkem k upevnění chomoutu – formánek, babka, jezdecké či kačí(e)rek; na spodku oje u ramen hák či tlama se závlačkou, kam se upevňovaly potažní váhy), v zadní části ramen, spojovala jejich rozbíhající se konce pojízďka (také podjíždě, podjíždě, podjéžda, podníž, pohýžďa),

pod ní umístěn konec oje, který se o ni opíral). Na ramenech těsně nad nápravníkem spočívala (přední) šárka, fixována k nápravníku železnými cípaty. Ve středu šárky (šárnice, stolička) se nacházel otvor, v něm pod šárkou upevněna dlouhým svorníkem rozvora a na ní pohyblivě oplín (také oplén, voplín, vopleň, oplena – Čechy, obrtel – Morava), oplínem, šárkou a nápravníkem procházel čep s hlavou (nicohlav – střední Čechy, svoreň – východní Morava, svorník – jižní Morava), okolo kterého se otáčela přední spodní část vozu při ohýbání a zatáčení, svrchní strana šárky oplechována, do oplínu upevněny klanice směrem vzhůru se rozestupující; zadek vozu tvořen podobně upravenou nápravou se 2 koly a nápravníkem. Na něm spočívala do tvaru V složená kratší zadní ramena (der, hder, kder, kšár, vošter – Čechy), jejich přední konce k rozvoře připevněny kutou železnou zděří (k pevnější fixaci někdy vtlokán do volného prostoru ve zděří klínek). Na nápravníku, podobně jako u předku připevněna cípanty zadní šárka. Rozvora procházející šárkou a nápravníkem na konci opatřena čepem (zadák, zákolesník, zákolník, zákolníček, závozník). Konce předního otočného oplínu a zadní nepohyblivé šárky opatřeny dlaby, v nichž podle výšky bočnic zasazeny buď delší klanice, nebo krátké palce. Každá klanice na vnější straně podepřena líšní (vertikální sloupek opatřený na dolním konci kovanou tulejkou nasazenou kovaným okem na konec nápravy a zajištěný pérovým zákolníkem). Proti přílišnému rozevírání protilehlé klanice spínány na horních koncích řetězem (klanečník). K upevnění většiny přístrojení sloužil ještě dlouhý řetěz, jímž ovázány bočnice, jeho konce ovinuty kolem rozvory pod vozem. Na konstrukčním základu (předním oplínem a zadní šárce) spočívala spodnice (spodnica – Morava) tvořící dno ložného prostoru. Některé vozy vybaveny sedátkem pro kočího (šejtrok).

K doplňkové výbavě náleželo např. bidlo (longo) upevněné podél kol na konci nápravy sloužící jako stupátko. K brzdění sloužil ve starší vývojové fázi řetěz (zavírka – Čechy, špercovník – západní a jihozápadní Čechy, hámovník – východní a jihovýchodní Morava, fena – Olomoucko, kocour – jihozápadní a jižní Čechy, kocúr – východní Morava) blokující v případě potřeby otáčení kol, nebo podložkové korytko (čuba; dřevěné, železné) tvořené dvojicí souběžných lišt v přední a zadní části spojených dvěma silnějšími příčkami, v některých případech opatřena na svrchní straně výstupky s trojúhelníkovými hroty vespodu zabráňující sklouznutí kola. U novějších vozů užívána špalíčková brzda (konstruována z dlouhé latě opatřené na koncích špalíčky, které se zezadu přitahovaly k ráfům předních kol)

D1

F šířka, délka, výška, průměr kol,

*** vůz žebřinový**

A dřevo (měkké dřevo, pouze mečíky z tvrdého dřeva), kované prvky, žebřinami opatřen i vůz fasaňkový, odlišuje se ovšem menšími rozměry žebřin (menší a nižší), případně vyplétáním proutím nebo obitím deskami

B

C žebřinařák, gréfnák (Luhačovicko), řebřinařák (střední Čechy), drabiňok (Slezsko)

D vůz sloužící ke svážení sena a obilí; na konstrukční základ vozu s deštěným dnem upevněno přístrojění v podobě 2 žebřin; žebřiny tvořeny dvojicí podélných bidel (drabina – střední Čechy, ryfíny – východní Čechy, grífy, gréfiny, oblíny, rejfíny – Morava, Čechy) z měkkého dřeva (ohlazené, kruhový průměr), přední konec horního bidla ohnut vzhůru se špicovým zakončením (nos), bidla spojena příčnými sloupky obdélníkového průřezu (meče, mečíky), které na obou koncích zadlabány do rejfín nebo v horní části procházejí rejfíny a jsou na koncích zašpičatěny, doloženy varianty



s totožnou velikostí sloupků i varianta se střídáním silnějších (obdélníkový průřez, zpravidla vždy čtyři nosné v každé žebřině – na okrajích, v první a druhé třetině délky) a slabších (kruhový průřez, špišlata – východní Čechy, švingle – Čechy, švinky, šviňky – střední Čechy, špršle – jižní Čechy, švejhy – západní Čechy), vprostřed žebřin zpravidla dva meče vynechány, volný prostor užíván pro vyložení nákladu (nahrazují je např. provazy či řetězy), žebřiny v horní části spojovány dřevěnou příčkou s otvory na koncích (rozpěrák) nasazovanou na horní konce žebřin nebo řetězem, horní rejfíny mohou být v přední i zadní části opatřené železným okem k provléknutí konce lišně podepírající žebřinu; doplňková výbava v podobě dlouhého silnějšího bidla (pavéza, pavúza, pavuza, pauza, pouza – Čechy) provazem (pavuzník, pavuzník – střední Čechy) či řetězem upevněvaného podélně na naložený náklad, na koncích opatřeno zářezy sloužícími k upevnění, náklad až 10 q

D1

F celková šířka, délka, výška, délka a výška žebřin, průměr kol, délka žebřin variabilní od 4–6 m (odvislé od velikosti hospodářství i druhu potahu)

*** vůz hnojný**

A dřevo, kované prvky

B

C hnojňák (Morava), hnojniček (jihovýchodní a severní Morava), prkeňák

Žebřinový vůz. Valašské muzeum v přírodě, Rožnov pod Radhoštěm. Foto: A. Smrčka, 2010.

- (Českomoravská vrchovina), hnojník (střední Čechy), deščák, dešťěňák (Morava)
- D vůz sloužící k transportu hnoje, kamení, okopanin, sypkých materiálů, pytlů, sena a obilí; konstrukční základ vozu s deštěným dnem osazen nízkými deskovými bočnicemi (zástava) (tvořena zpravidla jednou, dle potřeby navýšení objemu i 2 deskami, spodní strana mírně seříznutá), bočnice se opírají o klanice, možnost fixace řetězem), doloženo rozšíření výbavy o desková čela obdélníkového či lichoběžníkového tvaru, horizontálně ložená prkna spojená vertikálními příčkami uzavírající ložný prostor na obou koncích a vysunovaná pomocí bočních sloupků se zarážkami
- D1 doložen již ve středověku, vývojově starší a jednodušší varianta přístroje
- E někdy splývalo označení hnojného vozu s korbou, od něhož se ovšem odlišoval nižšími postranicemi a jednodušší konstrukcí přístroje
- F celková šířka, délka, výška; šířka, délka, výška ložného prostoru, průměr kol
- * vůz fasuňkový**
- A dřevo, kované prvky, individuálně fasuňek opatřen barevným nátěrem, doloženo ozdobné profilování mečíků
- B fasoňk, fasuňek (střední, jižní Morava), fasunik (jižní Morava)
- D vůz sloužící k transportu menšího objemu nákladu (seno, obilí, okopaniny, kůra, palivové dřevo), upravován také pro přepravu osob; konstrukční základ vozu osazen fasuňkem (v podobě krátkých a nízkých žebřin, někdy částečně vypletených proutím nebo obitých deskami, fasuňek tvořen 2 podélnými bidly kruhového průřezu spojenými stejně širokými zadlabanými sloupky obdélníkového průřezu (mečíky), u některých variant několik mečíků nahrazeno ve středu fasuňku řetízky, horní konce fasuňku spojovány řetězem s oky na koncích (rozpínák, rozpěrák) přední a zadní část zpravidla uzavřena košatinou, ojedinele prkenným čelem; při instalaci sedátek možná úprava pro přepravu osob
- D1 doložen již ve středověku, vývojově starší a jednodušší varianta přístroje, vzhledem ke své délce využíván i v místech, kde by se dlouhý žebřinový vůz neotočil
- E od vozu žebřinového se odlišuje menšími rozměry ustrojení, absencí špičatého vzhůru zahnutého zakončení přední části žebřin, v některých regionech termín vůz fasuňkový (fasuňek) užíván také pro vůz s košatinou pro dopravu osob nebo pro menší vůz s prkennými bočnicemi a vysouvacími čely, terminologie jednotlivých konstrukčních částí fasuňku místně totožná s pojmenováním žebřin a jejich částí
- F celková šířka, délka, výška; šířka, délka, výška ložného prostoru, průměr kol
- * vůz košinový**
- A dřevo, proutí, kované prvky, vzhledem k náročnosti výroby košiny zhotoveny přímo na míru konkrétního vozu
- B rakušák (Morava), rakušánek (jižní Morava), pletenčák (střední Morava), košiňák (Morava)
- D vůz sloužící k transportu osob, případě drobného nákladu, užíván při cestách mimo usedlost a vesnici (do města, na trh); konstrukční základ vozu doplněn košinou o dvou krátkých a dvou delších stěnách vloženou mezi klanice, košina tvořena dřevěnou rámovou konstrukcí z hranolů s výplní z loubků či proutí (zpravidla neloupané, možná kombinace s neloupaným za účelem efektního vzhledu košiny), v jiné variantě dvě samostatné košiny (přední a zadní) vkládané do konstrukčního základu vozu tak, aby se dotýkaly; na horní okraj košiny zavěšena nebo připevněna příčně prkna (vyložená sukнем či kožešinou) sloužící k sezení, k těmúž účelu sloužily také pouze otýpky slámy nebo pytle se sečkou
- D1 doložena v inventářích ze 17. století, hojněji užíván od 19. století, ve druhé

- polovině 19. století vytlačovány vozy s košinou u majetnějších osob bryčkami
- E
F celková šířka, délka, výška; šířka, délka, výška košiny, průměr kol
- * vůz kládový**
- A dřevo, kované prvky
B kladák (východní, jižní Morava)
D vůz sloužící k přepravě dřeva dlouhých délek (klády, trámy); konstrukční základ vozu bez deštěného dna, vybaven pouze silnějšími klanicemi zasazenými do oplínu a zadní šárky, užíván bez rozvory, což umožňovalo operativně přizpůsobit délku vozu rozměrům nákladu (v tom případě přední a zadní část vozu spojena pouze kládami); náklad upevňován vpředu a vzadu k vozu pomocí řetězů
- D1
E
F celková šířka, délka, výška; průměr kol
- * vůz s korbou**
- A dřevo, kované prvky, od vozu hnojného se odlišoval větší výškou postranic a pevnější konstrukcí korby zahrnující obě čela, variantní odchylky v připojení deštěného dna, 1. konstrukce korby se pokládá na dno; 2. dno je pevnou součástí konstrukce korby, která se pokládá na oplín a zadní šárku
B prkeňák, šarovák, bamberák, vamberák (střední Čechy), korbák (jižní Čechy, jižní Morava), karba (východní Čechy), bedňák (střední Čechy, jižní, střední Morava)
D vůz sloužící k transportu hnoje, okopanin, píce, sypkých hmot, stavebního materiálu; konstrukční základ opatřen vysokým bedněním, deskové postranice i čela stejné výšky, čela vysunovací, svrchní hrana seříznuta do oblouku, od poloviny 19. století varianta pevné korby s vyklápěcími dvířky obdélníkového tvaru či šoupátkem v drážkách na bocích, pro koňský potah náklad až 20–30 q, pro kravský menší zátěž
- D1 užíváno zvl. v úrodných oblastech s rozvinutým pěstováním brambor a řepy
- E
F celková šířka, délka, výška; šířka, délka, výška korby, průměr kol
- * vůz s voznicí**
- A dřevo, kované prvky
B
D vůz sloužící k transportu tekutin (voda, močůvka, hnojůvka); do konstrukčního základu vozu vsazena na ležato bedněná nádoba (voznice, hnojnice – Čechy, lejta – Čechy, Morava, hnojnice) mnohdy kónického tvaru zužující se k zadní části vozu, stažena železnými obručemi, opírá se o lížiny – dřevěné trámky v podélné ose vozu opřené o klanice, u horního okraje staženy řetězem, bedněná nádoba opatřena uprostřed vrchní strany otvorem (kruhový, čtvercový) sloužící k naplnění, uzavírán dřevěným víkem, u dolního okraje zadního dna výpustný otvor uzavíratelný dřevěným špuntem, od konce 19. století doplněn železnými rozstříkovači
- D1 původně měla voznice podobu velkých na výšku stavěných sudů sloužících k transportu vody a ryb, později nahrazeny horizontálními
- E
F celková šířka, délka, výška; délka lejty, průměr předního a zadního dna lejty
- * vůz valník**
- A dřevo, kované prvky, možné dvě varianty – 1. zcela identický s konstrukčním základem ostatních druhů vozů; 2. konstrukční základ je opatřen silnější nápravou a menšími koly
B platón, plaťák (jižní Morava) štráf (jižní, střední Čechy), štráfek (východní Čechy), válník (střední Čechy), vůz stolák (severní Čechy)
D těžký vůz užívaný k přepravě většího množství nákladu (obilí, sudy, kameny) po komunikacích v rovném nebo méně náročném terénu, jako novější typ vozu užívaný zvl. od 19. století

spíše k přepravě mimo rolnické prostředí, na oplínu a na zadní šarce upevněna dřevěná plošina se silným rámem po obvodu zcela bez postranic nebo na závěsech nízké postranice a sklopná čela, v rozích pak sklopné díly vzájemně spojovaly háčky, šíře plošiny srovnatelná s šíří nápravy, u druhé varianty vůz opatřen silnější nápravou a koly menšího průměru, ve 20. století užívána hojně kola gumová

E

F celková šířka, délka, výška; šířka a délka přepravní plošiny, výška postranic

* bryčka

A dřevo, proutí, kované prvky, ve 20. století někdy opatřeny dřevěnou deskou (deštice – východní Morava) se základními identifikačními údaji, se jménem majitele (vyřezávány nebo vypalovány)

B pryčá (východní Morava), pryčka (jižní Čechy)

D lehký vůz sloužící primárně k přepravě osob a menšího nákladu (cca 2–3 q), užíváno pro cesty do města, na trh či na jiná vzdálenější místa,; původně obyčejná dřevěná rámová kostra (nízká korba) obitá prkny či s proutěným výpletem, přední sedák pro 2 osoby, včetně kočího, zadní část vyhrazena jen pro náklad nebo opatřena sedátkem s opěrkou pro 2–3 osoby nebo dvojicí sedadel proti sobě, nověji opatřena náprava konstrukčního základu pérováním, celistvý obvod korby v tomto případě upraven pro snadnější nastupování osob po obou stranách instalována stupátka/stupačky, užity další inovační prvky (polstrování sedadel a opěrek)

D1 bryčka představovala pro majetnější vesnické rolnické obyvatelstvo reprezentativnější dopravní prostředek než původně užívaná košina, bryčku využívali také např. řezníci při sjednávání obchodních kontraktů ve vesnicích

E

F celková šířka, délka, výška; šířka a délka přepravní plošiny, výška postranic

Prameny

Archiwum Polskiego Atlasu Etnograficznego w Cieszynie, GAJEK, Józef (ed.): *Kwestionariusz nr. 5: Transport i komunikacja lądowa*. Wrocław: PTL, 1960. Česká národopisná společnost, fond Malé dotazníky, Malý dotazník č. 2, odpovědi na dotazníkový výzkum realizovaný v roce 1967 (odpovědi dopisovatelů z let 1967 a 1968).

DRÁPALA, Daniel: *Návrhu struktury pojmosloví etnografických sbírek – sekce: předměty užívané v rolnickém prostředí k transportu*. Rukopis, 2015.

Literatura

ANDEL, Karol a MARKUŠ, Michal: Ludový transport v strednom Zemplíne. *Slovenský národopis*, 1971, roč. 19, č. 3, s. 377–412.

BARAN, Ludvík: Transport in Czechoslovakia as an Ethnographical and Social Phenomenon. In: *Land Transport in Europe*. Copenhagen: Nationalmuseet, 1973, s. 57–89.

BARAN, Ludvík: Smyky a saně v zemích českých a na Slovensku. *Československá etnografie*, 1957, roč. 5, č. 4, s. 333–347.

BARTOŠ, František a MAŠÍČEK, Cyrill: *Líšeň. Obrázky lidopisné*. Brno, 1902. (Zvláštní otisk z časopisu Matice moravské, roč. XXVI)

BEDNÁRIK, Rudolf: Systém ľudového transportu. *Časopis Muzeálnej slovenskej spoločnosti*, 1950, roč. 41, č. 1, s. 4–16.

BOCKHORN, Olaf: *Bäuerliche Fahrzeuge aus dem Mühlviertel*. Linz: OÖ. Musealverein – Gesellschaft für Landeskunde, 1988.

BROUČEK, Stanislav a JEŘÁBEK, Richard (eds.): *Lidová kultura. Národopisná encyklopedie Čech, Moravy a Slezska. Čech, Moravy a Slezska. Svazek 1.–3*. Praha: Mladá fronta, 2007.

FENTON, Alexander, PODOLÁK, Ján a RASMUSSEN, Holger (eds.): *Land Transport in Europe*. Copenhagen: Nationalmuseet, 1973.

FOJTÍK, Karel: Die Bedeutung des Transportund Verkehrswesen in Böhmen und Mähren im 16. und 17. Jahrhundert für

- die Ge staltung der Volksüberlieferung. In: *Land Transport in Europe*. Copenhagen: Nationalmuseet, 1973, s. 172–180.
- HUSKA, Miroslav Anton: *Slovenskí pltníci*. Martin: Osveta, 1972.
- CHOTEK, Karel: *Program soupisu národopisného*. Praha: nákladem vlastním, 1914.
- JAROŠOVÁ, Barbora a LIĐÁK, Petr: *Choála řemesla*. Rožnov pod Radhoštěm: Valašské muzeum v přírodě v Rožnově pod Radhoštěm, 2009.
- JEŘÁBEK, Richard: *Karpatské vorařství v 19. století*. Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 1961.
- KLIMEŠ, Lumír: *Slovník cizích slov*. Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 2005.
- KLÍMOVÁ, Jarmila: *Názvosloví etnografických sbírek II. Školství*. Praha – Rožnov pod Radhoštěm – Přerov: Asociace muzeí a galerií České republiky, z. s. – Národní muzeum v přírodě – Muzeum Komenského v Přerově, 2020.
- KOSTROŇ, Ladislav (ed.): *Lesní těžba a dopravnictví*. Praha: SZN, 1971.
- KRAMAŘÍK, Jaroslav: *Zápřah skotu v Pošumaví. Československá ethnografie*, 1960, roč. 8, č. 3, s. 253–272.
- KŘEČEK, Vilém – SVOBODOVÁ, Kamila – POKORNÝ, Jaroslav – ŠVÉDOVÁ, Dominika – SCHALLENBERGEROVÁ, Veronika: *Encyklopedie strojů a nářadí. Zahradnictví*. Praha: Národní zemědělské muzeum, 2011.
- KUNZ, Ludvík: *Osedlý rolník*. Rožnov pod Radhoštěm: Valašské muzeum v přírodě, 2006.
- KUNZ, Ludvík: *Rolnický chov ovcí a koz*. Rožnov pod Radhoštěm: Valašské muzeum v přírodě, 2005.
- LÁZNIČKA, Jan – MICHÁLEK, Vladimír – RŮŽIČKOVÁ, Vladimíra – STRNADOVÁ, Dana: *Encyklopedie strojů a nářadí. Zemědělství*. Praha: Národní zemědělské muzeum, 2011.
- MACHEK, Václav: *Etymologický slovník jazyka českého a slovenského*. Praha: Nakladatelství Československé akademie věd, 1957.
- Naučný slovník zemědělský. 1–13*. Praha: Ústav vědeckotechnických informací MZLH ve Státním zemědělském nakladatelství, 1968–1992.
- NIEDERLE, Lubor (red.): *Moravské Slovensko*. Svazek I. Praha: Nákladem Národopisného musea Československého, 1918.
- PARÍKOVÁ, Magdaléna: *Návod na etnografický výzkum transportu a dopravy*. Bratislava: Slovenská národopisná spoločnosť pri SAV, 1979.
- PAVLÍŠTÍK, Karel: *Dřevo, proutí, sláma v tradiční rukodělné výrobě na Podřevnicku*. Zlín: Krajská knihovna Františka Bartoše: Muzeum jihovýchodní Moravy, 2005.
- PECHOVÁ, Jarmila (red.): *Lidová kultura v muzeu. Sbírkový etnografického ústavu Moravského zemského muzea v Brně*. Brno: Moravské zemské muzeum, 2013.
- PODOLÁK, Ján: *Zimná doprava sena z horských lúk na západnej strane Veľkej Fatry. Slovenský národopis*, 1962, roč. 10, č. 4, s. 565–574.
- ROMÁNKOVÁ, Eva (ed.): *Uchováno budoucím generacím. Devadesát let sbírkotvorné činnosti Valašského muzea v přírodě v Rožnově pod Radhoštěm*. Rožnov pod Radhoštěm: Valašské muzeum v přírodě v Rožnově pod Radhoštěm, 2015.
- SCHEUFLEER, Vladimír a ŠOLC, Václav: *Voroplavba na jihočeských tocích*. Praha: Ústav pro etnografii a folkloristiku ČSAV, 1970.
- SLABA, Martin: *Názvosloví etnografických sbírek I. Myslivost – lovectví*. Praha – Rožnov pod Radhoštěm: Asociace muzeí a galerií České republiky, z. s. – Národní muzeum v přírodě, 2019.
- SMRČKA, Aleš: *Etnografický výzkum tradiční dopravy v českých a slovenských zemích – historie, současný stav a perspektivy*. *Slovenský národopis-Slovak Ethnology*, 2017, roč. 65, č. 1, s. 7–25.
- SMRČKA, Aleš: *Tradiční doprava materiálu na krosnách v Krkonoších. Národopisný věstník*, 2012, roč. 71, č. 1, s. 71–82.
- SMRČKA, Aleš: *Tradiční horský transport. Krkonoše, Šumava, Západní Beskydy a Javorníky*. Brno: Masarykova univerzita ve spolupráci s Etnologickým ústavem AV ČR
- SMRČKA, Vít: *Dějiny psané národopisem. Dějiny České národopisné společnosti*. Praha: Česká národopisná společnost, 2011.
- STRÁNSKÁ, Drahomíra: *Příručka lidopisného pracovníka*. Praha: Národopisná společnost československá, 1936.

- SUK, Richard: Tradiční nástroje živočišných výrob v muzeu. *Muzejní a vlastivědná práce*, 1973, roč. 11, s. 18–30.
- ŠTAJNOCHR, Vítězslav: Tesařské sekery, nástroje tesařské technologie. *Muzejní a vlastivědná práce*, 1978, roč. 16, s. 148–168.
- ŠTAJNOCHR, Vítězslav: Tesařské sekery, nástroje tesařské technologie (dokončení). *Muzejní a vlastivědná práce*, 1979, roč. 17, s. 14–39.
- UHRÍKOVÁ, Tatiana: Tradiční způsoby dopravy dřeva na dolnej Orave. *Slovenský národopis*, 1970, roč. 18, č. 4, s. 627–639.
- VÁCLAVÍK, Antonín: *Luhačovské Zálesí*. Luhačovice: Musejní společnosti v Luhačovicích, 1930.
- VONDRUŠKA, Vlastimil: Tradiční žňové nástroje. *Muzejní a vlastivědná práce*, 1982, roč. 20, s. 83–92.
- VONDRUŠKA, Vlastimil: *Slovník zemědělského nářadí, nástrojů a strojů (1750–1914)*. I.–II. Roztoky u Prahy: Středočeské muzeum Roztoky u Prahy, 1989.
- VONDRUŠKOVÁ, Alena: *Drátenictví*. Praha: Grada, 2002.
- VORÁČEK, Josef a BARAN, Ludvík: Doprava na smycích u nás i poznámky k její kulturní historii. *Český lid*, 1948, roč. 3, č. s. 71–73.