

**Univerzita Karlova v Praze**

**Filozofická fakulta**

Ústav etnologie

# **Diplomová práce**

Bc. Aleš Smrčka

## **Komparace tradičního transportu materiálu v horském hospodářství Krkonoš a Šumavy**

The Comparison of the Traditional Material Transport in the Mountain  
Economy of the Krkonoše and Šumava Mountains

Praha 2015

Vedoucí práce: PhDr. Jan Pargač, CSc.

**Poděkování:**

Rád bych poděkoval vedoucímu diplomové práce PhDr. Janu Pargačovi, CSc. za vedení práce, cenné rady a připomínky. Rovněž děkuji svým konzultantům a respondentům, kteří mi poskytli důležité informace, bez kterých by tato práce nevznikla.

### **Čestné prohlášení**

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci vypracoval samostatně, že jsem řádně citoval všechny použité prameny a literaturu a že práce nebyla využita v rámci jiného vysokoškolského studia či k získání jiného nebo stejného titulu.

V Praze 29. 3. 2015

.....  
Aleš Smrčka

**Abstrakt:**

Diplomová práce *Komparace tradičního transportu materiálu v horském hospodářství Krkonoš a Šumavy* seznamuje s tradičními formami dopravy materiálu a zboží v Krkonoších a na Šumavě. Způsob života ve vysokohorských oblastech Krkonoš výrazně ovlivnila alpská kolonizace v druhé polovině 16. století. Alpští kolonisté s sebou do hor přinesli znalosti těžby dřeva, horského hospodářství a také dopravních prostředků. Obyvatelé Krkonoš pro svážku dřeva používali vodní sílu, smyky, později saně zvané rohačky. Pro dopravu ostatního materiálu a zboží využívali také krosny, loktuše, nůše, kolové transportní prostředky a zvířecí potah. Ze srovnání vyplývá, že Šumava na rozdíl od Krkonoš byla osídlená postupnou dřevařskou kolonizací z okolních regionů. I v této oblasti se uplatnily nejrůznější formy tradičních dopravních prostředků. V porovnání s Krkonošemi se zde ve větší míře rozvinul transport dřeva na kanálech i řekách. Práce mapuje tradiční způsoby dopravy materiálu v obou regionech, poukazuje na jejich rozdíly a zaznamenává jejich proměnu v současnosti.

**Klíčová slova:**

tradiční transport, Krkonoše, Šumava, horské hospodářství, kolonizace, plavení dřeva, environmentální historie, etnologie

**Abstract:**

This thesis *The Comparison of the Traditional Material Transport in the Mountain Economy of the Krkonoše and Šumava Mountains* introduces the traditional forms of material and goods transport in the Krkonoše Mountains (the Giant Mountains) and the Šumava Mountains (the Bohemian Forest). The way of life in the highland area of Giant Mountains was significantly affected by the Alpine colonization in the second half of the 16th century. The Alpine colonists brought knowledge of logging, mountain economy and transport equipment into the mountains. Inhabitants of the Giant Mountains used water power, skids, later sledge called “rohacky” for bundles of wood. They also used backpacks, textile “loktuse”, baskets, wheeled means of transportation and animal skid for the transport of other goods and materials. The comparison shows that the Bohemian Forest unlike the Giant Mountains was populated by gradual colonization of woodmen from the surrounding regions. Various forms of traditional vehicles were applied in this area. Unlike the Giant Mountains there was increasingly developed timber transport on the canals and rivers. The thesis maps the traditional modes of material transport in both regions, highlights their differences and records their transformation in the present.

**Key words:**

traditional transport, the Giant Mountains, the Bohemian Forest, mountain economy, colonization, floating wood, environmental history, ethnology

# OBSAH

<b>Úvod</b> .....	<b>8</b>
<b>1. Metodologie diplomové práce</b> .....	<b>10</b>
1.1 Literatura a prameny.....	10
1.2 Terénní výzkum.....	12
1.3 Dotazníkový průzkum .....	13
<b>2. Základní přehled vývoje horského hospodářství Krkonoš</b> .....	<b>15</b>
2.1 Osídlování Krkonoš a postupná proměna krajiny .....	15
2.2 Alpská kolonizace Krkonoš a její vliv na způsob obživy.....	16
2.3 Louky a seno jako nepostradatelná součást budního hospodářství .....	20
2.4 Využívání tradičních dopravních prostředků v budním a lesním hospodářství .....	23
2.5 Význam horského hospodářství Krkonoš a jeho proměna v čase .....	26
<b>3. Tradiční doprava materiálu v Krkonoších</b> .....	<b>32</b>
3.1 Doprava na saních rohačkách.....	32
3.1.1 <i>Základní charakteristika rohaček a jejich použití</i> .....	32
3.1.2 <i>Konstrukce rohaček</i> .....	36
3.1.3 <i>Výroba rohaček</i> .....	40
3.1.4 <i>Svázka dřeva na rohačkách</i> .....	41
3.2 Doprava materiálu na ostatních saních.....	44
3.3 Doprava na krosnách .....	45
3.3.1 <i>Typologie jednotlivých krosen</i> .....	46
3.3.2 <i>Nosičské povolání</i> .....	49
3.3.3 <i>Užití dřevěné krosny v současnosti</i> .....	52
3.4 Koňský a volský potah .....	52
3.5 Doprava materiálu v plachtě.....	55
3.6 Jednokolové dopravní prostředky – kolečko a trakař .....	58
3.7 Vůz .....	60
3.8 Smyky.....	60
3.9 Nůše a putna .....	62
3.10 Plavení dřeva .....	63
3.10.1 <i>Historie plavení na hlavních krkonošských tocích</i> .....	64

3.10.2 Příprava toků a samotná plavba dřeva .....	65
<b>4. Základní přehled vývoje horského hospodářství Šumavy .....</b>	<b>67</b>
4.1 Charakteristika hospodářství v souvislosti s osidlováním Šumavy a Pošumaví .....	67
4.1.1 Počátky osidlování Šumavy a proměna krajiny .....	67
4.1.2 Středověká kolonizace Šumavy .....	67
4.1.3 Osidlování hor v průběhu 16. – 19. století a rozvoj hospodářství .....	69
4.1.4 Vývoj obyvatelstva v 19. a 20. století .....	70
4.2 Obecná charakteristika způsobu obživy v horském hospodářství Šumavy .....	71
4.3 Proměna tradičního transportu v rámci horského hospodářství Šumavy .....	75
<b>5. Tradiční doprava materiálu na Šumavě.....</b>	<b>76</b>
5.1 Doprava na saních šmejčkách.....	76
5.1.1 Saně šmejčky – základní charakteristika .....	76
5.1.2 Příprava cesty pro přibližování dřeva šmejčkami .....	78
5.1.3 Způsob přibližování dřeva šmejčkami .....	79
5.1.4 Výše platu dřevaře .....	82
5.1.5 Pracovní kázeň a bezpečnost práce dřevařů v 50. letech 20. století .....	83
5.1.6 Každodenní život dřevaře .....	84
5.1.7 Strava a odívání dřevařů .....	85
5.2 Ostatní hospodářské saně .....	86
5.3 Koňský a volský potah na Šumavě.....	88
5.3.1 Obecná charakteristika potahu .....	88
5.3.2 Výhody přibližování dřeva koněm na Šumavě .....	89
5.3.3 Historie koňského a volského potahu na Šumavě .....	90
5.3.4 Požadavky na koně a způsob jeho výcviku pro přibližování klád v šumavském lese .....	92
5.3.5 Požadavky na budoucího dřevaře a pracovní nástroje .....	94
5.3.6 Péče o tažného koně .....	95
5.3.7 Pracovní den dřevaře při přibližování dřeva koněm .....	95
5.4 Plavení dřeva na Šumavě.....	97
5.4.1 Základní charakteristika podoby plavení dřeva na Šumavě.....	97
5.4.2 Historie plavení dřeva na řece Otavě a šumavské části jejího povodí.....	99
5.4.3 Historie plavení dřeva na řece Vltavě a na šumavské části jejího povodí .....	103
5.4.4 Základní popis pramene a vorových tabulí .....	105
5.4.5 Základní popis výroby vorových tabulí .....	107

5.4.6 <i>Osoby zajišťující plavení dříví a charakteristika jejich profese</i> .....	109
5.4.7 <i>„Druhý život“ plavení dřeva na Šumavě</i> .....	114
5.5 Šumavské cesty .....	116
5.6 Krosna, nůše, trávnice a koš .....	119
5.7 Vůz, trakař, kolečko.....	121
<b>6. Shrnutí rozdílů krkonošského a šumavského tradičního transportu materiálu</b> .....	<b>122</b>
<b>Závěr</b> .....	<b>129</b>
<b>Použité zdroje</b> .....	<b>131</b>
<b>Seznam fotografií a kreseb</b> .....	<b>141</b>



## ÚVOD

Doprava zboží a materiálu je základem lidské existence. Podobně jako strava, bydlení a oděv se transport řadí k materiální kultuře a provází lidstvo po staletí. Způsoby transportu se liší nejen podle doby, ve které se odehrává, ale také podle místa. Horský transport v Krkonoších a na Šumavě, kterému se věnuji v této práci, je přitom specifický náročností přírodních a klimatických podmínek. Horský transport v Krkonoších je úzce spojen s alpskou kolonizací tohoto horstva v druhé polovině 16. století. V nejvyšších českých horách se rozvinulo specifické horské hospodářství, které zde zavedli kolonisté z Alp. Používali pro ně typické dopravní prostředky, které nebyly v literatuře dostatečně a do hloubky popsány.

V diplomové práci navazuji na předchozí bakalářskou práci nazvanou *Tradiční způsob dopravy materiálu v Krkonoších*. Vycházím také z několika svých publikovaných statí otištěných v odborných periodikách, jako je *Český lid*, *Národopisný věstník* a *Studia Ethnologica Pragensia*, a také z populárně naučného časopisu *Krkonoše – Jizerské hory*. Téma práce je tak výsledkem mého dlouhodobého zájmu od gymnaziálních studií. Diplomovou práci v části věnované Krkonoším jsem rozšířil proti bakalářské práci o nové poznatky. Na rozdíl od bakalářské práce se v diplomové práci nevěnuji pouze Krkonoším, ale zaměřuji se rovněž na dokumentaci horského transportu na Šumavě v širším kontextu existence horského hospodářství. Srovnáváme způsoby osídlení obou horstev, charakter jejich kolonizace a to, jak se projevila ve způsobu života horalů. Alpská kolonizace Krkonoš se výrazně odlišovala od postupné dřevařské kolonizace na Šumavě, prováděné obyvatelstvem z blízkého okolí. V práci proto srovnáváme rozdílné způsoby osídlení obou horstev, rozvoj zdejších horských hospodářství a s tím související způsoby transportu. Mnohé odlišnosti vyplývaly z rozdílných přírodních podmínek obou horstev. Zatímco Krkonoše mají vysokohorský charakter se sráznými svahy, Šumava je známá svými horskými pláněmi a snazší dostupností i centrálních hor.

Tématu tradiční dopravy nebyla v minulosti v rámci studia lidové kultury věnována dostatečná pozornost ve srovnání s výzkumem zemědělství, stavitelství, oděvu a stravy. Především chybí soustavnost studia. Po druhé světové válce se tomuto tématu začali věnovat Ludvík Baran, Josef Voráček, Vladimír Scheufler a Václav Šolc a někteří další badatelé. Po této první vlně vědeckého zájmu o tradiční dopravu se soustavnější výzkum z oboru etnografie (etnologie) však vytratil. I v současnosti se etnologové a kulturní a sociální antropologové věnují tradičnímu transportu spíše okrajově v rámci výzkumných úkolů zaměřených na jiná témata, jako je například tradiční hospodářství. Informace o tradičním

transportu proto nacházíme vyjma hesel v národopisné encyklopedii *Lidová kultura* nebo starších článků Ludvíka Barana a dalších zmíněných autorů především jako pouhou součást vlastivědných publikací, které se zabývají určitým regionem, nebo textů pojednávajících obecně o tématu obživy. Souhrnná monografie věnovaná pouze tradiční dopravě však doposud nevyšla. To je také jeden z důvodů, proč jsem si toto téma vybral pro svou diplomovou práci.

Cílem práce je popsat způsob dopravy materiálu v Krkonoších a na Šumavě, a tím dosáhnout srovnání tradičního transportu v horském hospodářství těchto pohoří. Snahou práce je zdokumentovat výrobu hlavních dopravních prostředků, zachytit tradiční způsob nakládání a následné dopravy produktů horského hospodářství. V práci chceme také zaznamenat přípravu dopravních cest, způsob práce v lese a hospodářství a předávání zkušeností z generace na generaci a přitom neopomenout ostatní činnosti z každodenního života horalů, které s tradiční dopravou souvisely. V textu se také snažíme objasnit, jak horský transport ovlivnil další oblasti tradiční kultury. V neposlední řadě je účelem diplomové práce zachytit případnou proměnu vybraných způsobů tradiční dopravy v současnosti.

# 1. METODOLOGIE DIPLOMOVÉ PRÁCE

## 1.1 Literatura a prameny

Pro Krkonoše a Šumavu vyšla a stále vychází poměrně bohatá literatura věnovaná historii, archeologii, kulturním památkám i částečně etnologii, nemluvě o publikacích s vlastivědným zaměřením. V obou pohořích navíc působí správy národních parků, které vyvíjejí značnou osvětovou činnost a iniciují vydávání knih, periodik a různých menších publikací s tematikou Krkonoš a Šumavy. Přesto, pokud si položíme otázku, jak popisuje dosavadní literatura tradiční horský transport, zjistíme, že toto téma se v lepším případě nachází jen jako součást jiných obsáhlejších pojednání. Autoři se tomuto tématu věnovali většinou okrajově, nepočítáme-li autory badatelsky činné v oblasti tradiční dopravy hlavně v období padesátých až sedmdesátých let minulého století.

Jedná se například o Ludvíka Barana, Vladimíra Scheuflera, Václava Šolce a Josefa Voráčka. Cenný zdroj informací o konstrukci a typologii některých dopravních prostředků, jako byly saně a krosny, představují například Baranovy studie opublikované v ústředních etnologických časopisech *Český lid* a *Československá ethnografie*. V *Českém lidu* se jedná o stať věnovanou základní typologii krosen užívaných v Krkonoších, která vyšla v roce 1954. V případě *Československé ethnografie* to je studie z roku 1957 nazvaná *Smyky a saně v zemích českých a na Slovensku*, kde autor pojednává o jednotlivých typech saní a smyků užívaných na českém a slovenském území. Věnuje se především popisu jednotlivých dopravních prostředků a zároveň ve stručnosti charakterizuje technologii dopravy na konkrétním transportním zařízení. Teoreticky zaměřenou komparativní studii Josefa Voráčka, ze které lze čerpat informace převážně ke studiu vozu, pak lze nalézt v *Národopisném věstníku* z roku 1949. O důkladné zpracování tématu plavení dřeva se zasloužili převážně Vladimír Scheufler a Václav Šolc v publikaci *Voroplavba na jihočeských tocích* vydané v roce 1970 Ústavem pro etnografii a folkloristiku. Vzhledem k tomu, že plavení dřeva se dnes uchovalo pouze částečně v podobě folklorismu, tuto publikaci lze považovat z odborného hlediska stále za nepřekonanou. Zájem o plavení dřeva u laické i odborné veřejnosti v posledních letech vzbudila kniha Jana Čáky nazvaná *Zmizelá Vltava*. Nelze ani opomenout Jiřího Fröhliche zabývajícího se dopravou dřeva na jihočeských tocích.

Další informace k transportu, v našem případě k horské dopravě, lze nalézt v regionálních vlastivědných monografiích a periodikách. Především kapitoly věnující se hospodářství a zemědělské činnosti v dané horské oblasti obsahují částečné, avšak podnětné informace o

tradiční dopravě materiálu. Cennými zdroji jsou často německy psané publikace staršího data vydání. V rámci Krkonoš lze uvést například publikaci vydanou na konci 18. století *Beobachtungen auf Reisen ins Riesengebirge* nebo monografii z konce 19. století *Das Riesengebirge und seine Bewohner*, jejímž autorem je Josef Karel Eduard Hoser. Pro oblast horského regionu Šumavy pak cenný zdroj informací k tradiční dopravě představují německy psané publikace, jako *Böhmerwälder Hausindustrie und Volkskunst* od Josefa Blaua vydaná v roce 1917 a Schramkova publikace *Der Böhmerwaldbauer* z roku 1915. Důležitým zdrojem informací jsou ale i texty tištěné ve druhé polovině 20. století a později. Příkladem je nadčasová publikace odborníka Theodora Lokvence *Toulky krkonošskou minulostí* z roku 1978, na kterou se odkazuje většina publikací věnující se přírodě a historii regionu. Jedná se totiž o monografii obsahující syntézu zásadních informací o přírodních, kulturních a sociálních poměrech v Krkonoších, zasazených do historického kontextu. Pro téma tradičního transportu jsou podstatné především kapitoly zabývající se budním a lesním hospodářstvím. Podobně zaměřená publikace vyšla i pro Šumavu v roce 1989 z pera Vlastimila Vondrušky pod názvem *Život staré Šumavy*. Na rozdíl od knihy *Toulky krkonošskou minulostí* došlo u zmiňované publikace v roce 2014 k jejímu dotisku v upravené podobě. Na tyto knihy v současné době tematicky částečně navazují encyklopedie vydané nakladatelstvím Baset. Jedná se o encyklopedii *Šumava* z roku 2003 a publikaci *Krkonoše*, která byla vydaná v roce 2007 v rámci stejné ediční řady a jež obsahuje souborné informace o pohoří Krkonoš včetně lidové kultury dané horské oblasti. V poslední době lze zaznamenat také publikační aktivity nezávislých badatelů a regionálních pracovníků kulturních institucí. Jedná se o vlastivědné publikace. Příkladem je dvoudílná kniha *Šumava očima Vladimíra Horpeniaka*. Neopomenutelným informačním zdrojem pro diplomovou práci jsou i populárně naučná a odborná periodika, například recenzovaný časopis *Opera Corcontica* a populárně naučné periodikum *Krkonoše - Jizerské hory*. Vydávání obou titulů zajišťuje Správa Krkonošského národního parku. V podobném duchu jako *Krkonoše – Jizerské hory* je psán časopis *Šumava* vydávaný kratší dobu, a to od roku 1996.

Poslední základní skupinu literatury, kde lze nalézt informace k tradiční dopravě v rámci střední Evropy, představují etnologické tituly věnované zcela či alespoň částečně agrární problematice. Ze starších titulů lze zmínit například dílo polského etnografa Kazimiera Moszyńského *Kultura ludowa Słowian* (1929 – 1939). Pro detailní popis jednotlivých dopravních prostředků v diplomové práci posloužil také *Slovník starého zemědělského nářadí, nástrojů a strojů* vydaný roku 1989 Vlastimilem Vondruškou. Příkladem publikace novějšího data, v níž lze nalézt informace například ke koňskému potahu nebo zápřahu skotu, je

publikace kolektivu autorů *Tradiční agrární kultura v kontextu společenského vývoje střední Evropy a Balkánu*. K novějším titulům věnujících se agrární tematice a užitym rovněž pro účely diplomové práce nemůžeme opomenout knihu *Dějiny zemědělství v Čechách a na Moravě*, která vyšla v roce 2010. Jejimi autory jsou Magdalena Beranová a Antonín Kubačák. Vedle čistě agrárních publikací existují také etnologické monografie nebo publikace encyklopedické podoby, obsahující hesla nebo kapitoly věnující se alespoň z části dopravě, například *Československá vlastivěda III - Lidová kultura* z roku 1968 nebo *Národopisná encyklopedie Čech, Moravy a Slezska* vydaná v roce 2007. Nelze ani opomenout články zabývající se zemědělstvím, například studii Jaroslava Kramaříka „Zápřah skotu v Pošumaví“ opublikovanou v roce 1960 v *Československé ethnografii*.

Doplňujícím zdrojem k literatuře jsou také kronikářské záznamy. Podnětným pramenem pro diplomovou práci je například *Dixova kronika* obce Velká Úpa zachycující život v meziválečném období včetně způsobu obživy zdejších obyvatel.

## 1. 2 Terénní výzkum

V literatuře jsme našli důležité údaje o tom, jak byly Krkonoše nebo Šumava osídleny. Byly popsány způsoby kolonizace i například počty alpských kolonistů, kteří přišli do Krkonoš. V textech zjistíme i některé údaje o životě horalů. Tím ale styčná oblast historie a etnologie končí. Potřebujeme totiž zachytit také každodennost horského obyvatelstva spjatou s tradiční dopravou. Mnoho důležitých informací k dopravě materiálu totiž nelze v literatuře vůbec nalézt nebo zaznamenaná data nejsou kompletní a nabývají spíše obecný charakter. Například díky rozhovorům s posledními žijícími usedlíky v horském prostředí Krkonoš a Šumavy, jež si pamatují některé dnes již zaniklé způsoby dopravy materiálu, se nám podařilo získat informace v literatuře těžko dostupné. Jedná se především o výrobu vybraných dopravních prostředků, detailní technologii způsobu transportu a bezpochyby potřebné osobní životní zkušenosti respondentů. Musí proto nastoupit speciální etnologické metody práce, které historie založená zejména na studiu písemných listin nepoužívá. Proto základní etnologickou metodou, kterou jsme zvolili při shromažďování potřebných údajů pro napsání této práce, je kromě literatury terénní výzkum.

Terénní výzkum v horské oblasti Krkonoš byl intenzivněji zahájen ještě během mého středoškolského studia v roce 2009. Jednalo se především o rozhovory s německy mluvícími obyvateli hor, kteří v Krkonoších po konci II. světové války mohli či museli zůstat z důvodů znalostí práce v lese a průmyslu, a nebyli tak z hor odsunuti. Vedle toho byly zaznamenávány

i osobní paměti česky mluvících respondentů, kteří mají s tradiční dopravou materiálu zkušenosti. Výzkum v rámci Krkonoš probíhal převážně ve východní a střední části pohoří. Neopomenuli jsme však ani západní Krkonoše. Terénní výzkum v Krkonoších se uskutečnil intenzivněji zhruba v období let 2009 až do současnosti. Nejednalo se však pouze o základní tematický výzkum. Vedle částečně strukturovaných rozhovorů s respondenty byla v letech 2007 a 2010 také uskutečněná samotná svážka dřeva pro filmové účely a fotografická dokumentace přibližování dřeva koněm. Prováděný terénní výzkum tak lze charakterizovat také jako aplikovaný dokumentační. Z hlediska průběhu se pak jednalo o takzvaný stacionární výzkum, kdy jsme se do oblasti pravidelně po několika měsících ve sledovaném období vraceli.<sup>1</sup>

Terénní výzkum jsme také prováděli v horském prostředí Šumavy. Na rozdíl od Krkonoš jsme však problematiku transportu sledovali v kratším časovém rozmezí, od roku 2013 do současnosti. Výzkum zde byl založen na rozhovorech s respondenty a pozorování včetně fotografické dokumentace vybraného způsobu dopravy, například stahování dřeva koňským potahem.

Součástí terénního výzkumu byly také návštěvy muzeí v Sušici, v Kašperských Horách nebo zámku Ohrada u Hluboké. V oblasti Krkonoš zase návštěvy muzeí ve Vrchlabí a Jilemnici.

Jako doplňkový a netradiční zdroj informací mohou posloužit i betlémy, které zachycují stav společnosti v 19. století. Názorným příkladem byla výstava historických a soudobých šumavských betlémů v Muzeu Šumavy v Kašperských Horách, uskutečněná od prosince 2014 do konce února 2015. Na vystavovaných Hofmeistrových jesličkách ze Sušice z konce 19. století jsme zaznamenali několik osob dopravujících zboží tradičními transportními prostředky.

### **1. 3 Dotazníkový průzkum**

Pro napsání této práce se nám podařilo také použít ne příliš běžnou etnologickou metodu. S laskavým svolením vedení České národopisné společnosti, konkrétně tehdejšího jejího předsedy Daniela Drápaly, nám bylo umožněno v roce 2012 připravit a realizovat dotazník k tradiční dopravě. Dotazníková metoda je charakteristická spíše pro sociologii, ale historicky

---

<sup>1</sup> Informace ohledně základní charakterizace výzkumu získána z publikace *Úvod do etnologického výzkumu*; JANEČEK, P. Etnografický výzkum, *Úvod do etnologického výzkumu*, Brno: Masarykova univerzita 2014, s. 47 – 52.

se uplatnila i u národopisné společnosti. Ta si vytvořila síť dopisovatelů z řad dobrovolníků. Od poloviny 20. století se tak uskutečnilo několik desítek dotazníků. Dotazníková síť ale po roce 2 000 téměř zanikla, dotazníky se přestaly rozesílat. Podařilo se, že při obnovení této sítě dopisovatelů byl vedením České národopisné společnosti vybrán jako první právě dotazník s tematikou tradičního transportu. Připravili jsme pro něj otázky. Ze zhruba 400 rozeslaných dotazníků se vrátilo zodpovězených 80, což bylo vedením České národopisné společnosti hodnoceno kladně. Vzhledem k obsahu diplomové práce nelze přínos dotazníku přeceňovat. Dotazník je zaměřen celostátně. V práci se věnujeme sice dvěma významným regionům, ale stále se jedná pouze o dvě oblasti, ve kterých Česká národopisná společnost příliš tazatelů nemá. Spíše v přilehlých regionech. I tak ale dotazník umožňuje zajímavé srovnání tradičních dopravních prostředků na Šumavě a v Krkonoších s jinými regiony. Samotné dotazníky ale ještě čekají na své zpracování.

## 2. ZÁKLADNÍ PŘEHLED VÝVOJE HORSKÉHO HOSPODÁŘSTVÍ KRKONOŠ

### 2.1 Osidlování Krkonoš a postupná proměna krajiny

Krkonoše v porovnání s ostatními českými horami, ale také s pohořími střední Evropy, představují určité unikum dané nejen polohou, nadmořskou výškou, přírodními nebo klimatickými podmínkami, ale především specifickou kulturou. Na vzhledu horské krajiny se značně podílel člověk a má i dnes zásadní vliv. Nejvyšší české pohoří je názorným příkladem etnografického regionu, kde došlo ke střetu několika odlišně žijících etnik. Počátky osidlování krkonošského regionu se datují již do období neolitu, tedy mezi léty 4000 – 1770 před naším letopočtem, což dokládají například nálezy nástrojů každodenní potřeby v oblasti polské Podgórzyně a Sobleszowa. Později v období mezi 9. až 11. stoletím severní část kolonizoval slovanský kmen Bobřanů. Postupné osidlování krkonošského předhůří pokračovalo i v následujícím období a na konci 12. století byla založena slovanským etnikem například osada Úpa. Na urychlení osídlení krkonošského podhůří měl značný vliv lenní systém, kdy panovník měl zájem o kultivaci krajiny a využití jejího hospodářského potenciálu, a odměňoval tak kláštery a šlechtu neobhospodařovaným a lesem zarostlým územím. Kupříkladu tak východní část krkonošského podhůří, oblast Trutnovska, byla osídlena křížovníky Božího hrobu, západní a střední část Krkonoš osídlili benediktýni.<sup>2</sup> S kolonizací krkonošského regionu souvisí vznik zemědělství, jehož počátky v Krkonoších sahají přibližně do 13. století, kdy začala probíhat postupná kultivace území a tehdy zalesněná krajina se začala proměňovat v pole, pastviny a louky.<sup>3</sup>

Proměnu horské krajiny a podhůří Krkonoš však neovlivnila pouze vnitrozemská česká kolonizace. K vlivným osídlencům Krkonoš patřili také obyvatelé pocházející z Itálie, zvaní Vlaši, zajímající se o drahé kameny pro florentské šperkařství, kteří do Krkonoš přišli v 15. století za účelem těžby drahých kovů. Na osidlování hor měli podíl také slezští a němečtí kolonizátoři, kteří postupně ovládali bývalé slovanské osady.<sup>4</sup>

Pro Krkonoše však měla zásadní význam takzvaná alpská kolonizace v druhé polovině 16. století. Značně ovlivnila přírodní i kulturní ráz Krkonoš. Důvodem alpské kolonizace byla těžba dřeva, v té době vzácné suroviny. Pro tehdejší státní aparát představovaly významnou finanční podporu kutnohorské doly, které se řadily mezi nejvýznamnější a zároveň největší

---

<sup>2</sup> LOKVENC, T. *Toulky krkonošskou minulostí*, Hradec Králové: Kruh 1978, s. 16 – 17.

<sup>3</sup> HEJCMAN, M. – MLÁDKOVÁ, A. – VACEK, S. – PAVLŮ, V. – HEJCMANOVÁ, P. – LABOREWICZ, I. *Zemědělství, Krkonoše*, Praha: Baset 2007, s. 767.

<sup>4</sup> LOKVENC, T. *Toulky krkonošskou minulostí*, Hradec Králové: Kruh 1978, s. 19.



odběratele dřeva. Okolní lesy ale v té době byly vykáčeny a dřevo se stalo nedostatkovou surovinou.<sup>5</sup> Bylo jej nutné najít jinde. Pozornost se obrátila na Krkonoše, především do jejich vyšších poloh, odkud bylo možné získat dřevo pro doly. Tehdejší majitel středních a východních Krkonoš Kryštof Gendorf se rozhodl pro zásadní krok, a to povolal odborníky z alpských zemí, jež měli zkušenosti s těžbou a následným transportem dřeva v horském prostředí. Do hor byli na pomoc povoláni rakouští odborníci Pavel Laghner a Hans Baudem, kteří poté v roce 1566 do Krkonoš pozvali alpské dřevaře z oblasti Tyrol, Štýrska a Korutan.<sup>6</sup> Z počátku se jednalo jen o několik desítek lesních dělníků,<sup>7</sup> v roce 1575 se již počet alpských dřevařů pohyboval kolem 371.<sup>8</sup> Do Krkonoš ale přicházely z rakouských oblastí celé rodiny, jež si s sebou braly nástroje každodenního užívání včetně dobytka.<sup>9</sup> Během následujících čtyřiceti let tak Krkonoše osídlilo na tisíc alpských kolonizátorů.<sup>10</sup>

## 2.2 Alpská kolonizace Krkonoš a její vliv na způsob obživy

Hlavní obživu alpských kolonizátorů představovala především těžba a následná doprava dřeva. Přestože rozhodujícím výdělkem byla pro ně práce v lese, dřevaři si přivydělávali drobným hospodářstvím, jehož dovednosti si přinesli ze své alpské domoviny. Většinou ale drobná hospodářství obstarávaly ženy a muži pracovali během dne v lese.<sup>11</sup> Někteří dřevaři si při práci v lese během letního teplého období stavěli jednodušší přístřešky, pro které se užívalo termínu letní bouda. Tyto přístřešky sloužily k pobytu přibližně tři až čtyři měsíce v roce.<sup>12</sup>

Noví osídlenci z Alp disponovali znalostmi chovu dobytka ve vysokohorském prostředí, způsobu hnojení a obdělávání málo úrodné půdy. Vyznačovali se také dovednostmi v sekání trávy a jejího sušení. Znali transport dřeva, sena i ostatních hospodářských produktů

---

<sup>5</sup> ERLBECK, G. Älpler im Aupatal, *Ostdeutsche Familienkunde* 1978, 1, s. 151.

<sup>6</sup> LOKVENC, T. Budní hospodářství, *Krkonoše*, Praha: Baset 2007, s. 491.

<sup>7</sup> NOŽIČKA, J. *Přehled vývoje našich lesů*, Praha: Státní zemědělské nakladatelství 1957, s. 96.

<sup>8</sup> BEYER, L. *Klein Aupa unter der Schneekoppe im Riesengebirge*, Kallmünz: Verlag Lassleben 2009, s. 18.

<sup>9</sup> STOKLASA, J. Význam budního hospodářství pro rozvoj cestovního ruchu v Krkonoších a jejich ekologické souvislosti, *Člověk a kultura v Krkonoších a krkonošském podhůří*, Praha: Ústav pro etnografii a folkloristiku ČSAV 1985, s. 30.

<sup>10</sup> LOKVENC, T. Budní hospodářství, *Krkonoše*, Praha: Baset 2007, s. 491.

<sup>11</sup> RICHTER, J. *Die alte Heimat Spindelmühle im Riesengebirge*, Marktobendorf: Heimatkreis Hohenelbe/Riesengebirge e.V. 1994, s. 30.

<sup>12</sup> BURKERT, J. Gebirgsbauden und Alpenwirtschaft im Riesengebirge, *Das Riesengebirge in Wort und Bild*, 1872, s. 47.

specifickými dopravními prostředky převzatými z jejich domovské alpské oblasti. Především to byly saně s dlouhými rohy zvané „rohačky“.<sup>13</sup>

Těžba a následná doprava dřeva však netrvala příliš dlouho. Například ve východní části Krkonoš skončilo plavení dřeva kvůli jeho rychlému vytěžení již v roce 1587.<sup>14</sup> Kutnohorské doly v 80. letech 16. století postihla finanční krize, což mělo za následek výrazné omezení těžby a dopravy dřeva i ve vzdálené horské oblasti.<sup>15</sup> Lesní dělníci proto odešli do okolních hor nebo se vrátili zpět do Alp. Ti, kteří se rozhodli zůstat v Krkonoších a žít zde natrvalo, byli nuceni změnit dosavadní způsob obživy. Novým základním zdrojem obživy se stalo horské hospodářství, jehož znalosti si přinesli rovněž ze své původní alpské vlasti. V Krkonoších tak vzniklo budní hospodářství, které lze považovat za kulturní import dovezený z Alp.



Obr. č. 1: Senoseč, Archiv Správy KRNAP.



Obr. č. 2: Současné horské hospodářství, Růžohorky 2014. foto A. Smrčka.

Přestože pastevecké hospodářství se výhradně neomezuje na alpské země a lze ho najít i v pohoří Karpat, Pyrenejí, v Norsku nebo v mimoevropských horách,<sup>16</sup> budní hospodářství se v rámci střední Evropy rozvinulo pouze v Alpách a Krkonoších.<sup>17</sup> Do Krkonoš si noví osídlenci z Alp přinesli mnoho znalostí, jako bylo hnojení luk, senoseč, transport sena a materiálu na krosnách či saních rohačkách, ale také znalosti tamějších léčivých rostlin, takzvaného laborantství, či nejrůznější obyčeje a zvyky.<sup>18</sup>

Přestože způsob hospodaření v Krkonoších se v mnohém shodoval s alpským budním hospodářstvím, odborník na Krkonoše Theodor Lokvenc upozorňuje na důležitou skutečnost, kdy existovala výjimka v provozování budního hospodářství v Alpách a Krkonoších. Zatímco v alpské oblasti v údolích hor existovala domovská usedlost zásobující zemědělskými produkty

<sup>13</sup> Státní okresní archiv Trutnov, Městský úřad Pec pod Sněžkou, inventární číslo x1, *Dixova kronika Pec pod Sněžkou 1922 - 1939 (překlad)*.

<sup>14</sup> LOKVENC, T. Plavení dřeva, *Krkonoše – Jizerské hory*, 1991, 4, s. 28.

<sup>15</sup> HERČÍK, K. Z dějin těžby a plavení dřeva v Krkonoších v 16. a 17. století, *Krkonoše – Podkrkonoší*, 1967, s. 87.

<sup>16</sup> LECHNER, E. – HÖLZL, R. *Tiroler Almen*, Innsbruck: Loewenzahn 2008, s. 200.

<sup>17</sup> LOUDA, J. *Lidová architektura Krkonoš*, Vrchlabí: Správa Krkonošského národního parku 2008, s. 5.

<sup>18</sup> LOKVENC, T. Budní hospodářství, *Krkonoše*, Praha: Baset 2007, s. 492.

vysokohorské boudy, v Krkonoších až na výjimky, jako byly Dvorské boudy, žádná taková usedlost nebyla. Boudy zde měly téměř samozásobitelský charakter.<sup>19</sup>

Podobně jako Alpy i Krkonoše jsou hory, jež díky vyšší nadmořské výšce, drsnějším klimatickým podmínkám a málo úrodné půdě nenabízejí takové možnosti v pěstování zemědělských plodin jako nížinné oblasti. Dokládá to například zápis kronikáře Velké Úpy Štefana Dixe: „Vlastnosti obecní půdy nejsou nikterak příznivé. Ačkoliv vykloučené louky těší oči šťavnatou zelení a v příznivých letech skýtají slušný výnos dobrého sena, dávají s velkými obtížemi sázené brambory příznivou úrodu sotva jednou za deset let.“<sup>20</sup> Podobné znaky vykazují i přírodní podmínky ostatních horských sídel. Například v katasru obce Malá Úpa se vyskytovaly pouze louky a pastviny, kde se choval dobytek.<sup>21</sup> To se do značné míry projevilo i ve stravování horského obyvatelstva. Málo úrodná horská půda neumožnila vypěstovat v horách obilí. Proto například chleba v prostředí Krkonoš nepatřil mezi základní pokrm jako v ostatních regionech a byl přepychem.<sup>22</sup> Pokud si horal chtěl dopřát chléb, musel z údolí dopravit nejprve obilí. Většinou ale s sebou přinesl již hotový chléb.<sup>23</sup> Hlavní pokrm krkonošského obyvatelstva tvořilo kyselo, které se pojídalo například s bramborami. Kyselo se nejedlo jen k obědu, u chudších horalů se kyselo podávalo k obědu, večeři, ale také ke snídani. Další neopominutelnou složku jídelníčku tvořily mléčné produkty, jako byl tvaroh, syrečky, sýr nebo máslo, které ale nesloužily jen k přímé konzumaci místních budařů. Spolu s mlékem tvořily důležitý obchodní artikl, jež se dopravoval do blízkého údolí, ale i do vzdálenějších destinací, jako bylo například město Liberec.<sup>24</sup> Ostatní součásti jídelníčku jako bylo maso, tvořily zanedbatelnou část lidové stravy obyvatel žijících ve vysokohorském prostředí Krkonoš a na stole se objevily výjimečně, především při svátečních událostech.<sup>25</sup>

Základní roli v přežití místních obyvatel sehrával dobytek. V Krkonoších nejtypičtějším a nejběžnějšími hospodářskými zvířaty byla kráva a koza. Koza byla považována krkonošskými horaly za neobyčejně důležité hospodářské zvíře. Ne nadarmo se jí přezdívalo kráva chudých.<sup>26</sup> Efektivita dojení kozy je v porovnání s krávou značná. Koza dá

<sup>19</sup> LOKVENC, T. Budní hospodářství, *Krkonoše*, Praha: Baset 2007, s. 492.

<sup>20</sup> Státní okresní archiv Trutnov, Městský úřad Pec pod Sněžkou, inventární číslo x1, *Dixova kronika Pec pod Sněžkou 1922 - 1939 (překlad)*.

<sup>21</sup> Státní okresní archiv Trutnov, Místní národní výbor Malá Úpa, inventární číslo x1, *Kronika obce Malá Úpa 1948 – 1980*.

<sup>22</sup> FLOUSKOVÁ, Z. Lidová strava, *Krkonoše*, Praha: Baset 2007, s. 659.

<sup>23</sup> JIRASEK, J. – HAENKE, T. – GRUBER, U. - GERSTNER, F. *Beobachtungen auf Reisen nach Riesengebirge*. Dresden: Walter 1791, s. 29.

<sup>24</sup> DUŠEK, L.: Vždycky jsem našel dobrý lidi, *Krkonoše – Jizerské hory* 2012, 1, s. 49.

<sup>25</sup> FLOUSKOVÁ, Z. Lidová strava, *Krkonoše*, Praha: Baset 2007, s. 659.

<sup>26</sup> KUNZ, L. *Rolnický chov ovcí a koz*. Rožnov pod Radhoštěm: Valašské muzeum v přírodě v Rožnově pod Radhoštěm 2005, s. 293.

přibližně čtyři litry mléka za den, zatímco kráva dosahuje při několikanásobně větší velikosti a hmotnosti necelého pětinásobku, přibližně 20 litrů za den. Navíc jedna kráva přes zimu spotřebuje přibližně 30 metráků sena, zatímco k uživení kozy přes zimu je dostatečných již pět metráků sena.<sup>27</sup> Další hospodářská zvířata, která se nabízejí, jsou prasata a ovce i drobná drůbež. V Krkonoších ale nebylo zvykem běžně chovat prasata, neboť uživit prase nebylo jednoduché a náklady na krmivo byly daleko vyšší než samotná výnosnost z tohoto hospodářského zvířete.<sup>28</sup> Pravděpodobně ale záleželo na nadmořské výšce, ve vysokohorském prostředí nebylo totiž možné pěstovat obilí. Chov prasat se rovněž odvíjel od společenské situace. Kupříkladu v době po I. světové válce, kdy byla povinnost odvádět značnou část mléčných produktů, někteří lidé chovali i prase.<sup>29</sup> K dalším nepostradatelným hospodářským zvířatům se vedle kozy řadila kráva. U každé chalupy disponující jednou loukou většinou vlastník provozující drobné hospodářství vlastnil kozy a v průměru dvě až tři krávy.<sup>30</sup>

Chov ovcí patřil k doméně slovanských etnik, kde tvořil nepostradatelnou součást většiny hospodářství.<sup>31</sup> Například Karpaty, jež jsou proslulé salašnictvím, si lze bez chovu ovcí těžko představit. V Krkonoších, především ve východní části těchto hor, kde dominovala alpská kultura, však ovce sehrála marginální roli. Její chov zde nebyl v minulosti na rozdíl od dnešní doby běžný.<sup>32</sup> Chov ovcí byl doménou spíše hospodářů, žijících na polské straně Krkonoš. V nižších polohách v oblasti Kowar, Piechowic nebo Miłkowa se historie chovu ovcí datuje již od 14. století. Polský Miłkow byl dokonce proslulý jako ovčácké krkonošské centrum. Polská strana Krkonoš se lišila od té dnešní české i v chovu prasat, který zde patřil k běžné součásti horského hospodářství. Jednalo se například o oblast, jako Karpacz nebo Szklarska Poręba.<sup>33</sup>

---

<sup>27</sup> SCHLITZ, Z. inf. dne 1. 10. 2011, Strážné.

<sup>28</sup> DONT, HANS H. *Rochlitz an der Iser und Harrachsdorf in der frühen Neuzeit*, München: Verlag 1993, s. 27.

<sup>29</sup> ERBEN, P. – ADOLF, H. *Die Riesengebirgsgemeinde Pommerndorf*, Marktobendorf: Heimatkreis Hohenelbe/Riesengebirge e. V. 2000, s. 98.

<sup>30</sup> RICHTER, J. *Die alte Heimat Spindelmühle im Riesengebirge*, Marktobendorf: Heimatkreis Hohenelbe/Riesengebirge e. V. 1994, s. 30.

<sup>31</sup> MOSZYŃSKI, K. *Kultura ludowa Słowian*, Warszawa: Książka i Wiedza 1967, s. 138.

<sup>32</sup> SMRČKA, A. Die Bedeutung des Heus und sein traditioneller Transport im Riesengebirge, *Český lid*, 101, 2014, 1, s. 81.

<sup>33</sup> HEJCMAN, M. - MLÁDKOVÁ, A. – VACEK, S. – PAVLŮ, V. – HEJCMANOVÁ, P. – LABOREWICZ, I. *Zemědělství, Krkonoše*, Praha: Baset 2007, s. 767.

## 2.3 Louky a seno jako nepostradatelná součást budního hospodářství<sup>34</sup>

V nižších polohách Krkonoš nebo v podhůří bylo možné na orné půdě pěstovat obiloviny, například oves nebo žito. V oblastech, kde se orná půda nacházela ve vyšší nadmořské výšce, se často užíval takzvaný travoplní systém. Několik let se na poli pěstovaly obiloviny nebo brambory a poté louky sloužily jako pastviny.<sup>35</sup> Zcela rozdílnou kapitolu představovaly vysokohorské louky, jejichž úrodnost byla nízká a bylo zcela nemožné na nich vypěstovat produkty jako v nížinných oblastech. Louky však poskytovaly jinou pro místní obyvatelstvo nesmírně cennou surovinu. Tou bylo seno. Představovalo základní potravinovou konzervu pro dobytek, na kterém byli místní horalé během celého roku závislí. Seno jako pro život zásadní komodita značně ovlivnila kulturu a způsob života v Krkonoších. Senu se totiž přizpůsobovalo obhospodařování luk, krajina, místní architektura a také transportní prostředky, pomocí kterých se seno dopravovalo.<sup>36</sup>



Obr. č. 3: Zařízení k hnojení luk, Velká Úpa – Janovy Boudy 2012, foto A. Smrčka.



Obr. č. 4: Současná udržovaná podoba luk, Malá Úpa – Pomezí Boudy 2014, foto A. Smrčka.

Obhospodařování krkonošských luk představuje zajímavou kapitolu. Louky sloužily k pastvě dobytka, ale také k produkci sena. Bylo nutné proto vymezit určité pozemky pouze k senoseči. Jednalo se převážně o louky umístěné v blízkosti obydlí, na kterých se sekala tráva a první otava. Pastva na nich probíhala zřídka, a to až v období druhé otavy.<sup>37</sup> Pokud hospodář disponoval větším množstvím dobytka, v letním období ho vyháněl pást na horní hranici lesa nebo odlehlejší pastviny. Na pozemky umístěné u stavení se dobytek pást

<sup>34</sup> Některé informace byly publikovány v textu otištěném v odborném recenzovaném periodiku *Český lid*; SMRČKA, A. Die Bedeutung des Heus und sein traditioneller Transport im Riesengebirge, *Český lid*, 101, 2014, 1, s. 77 – 105.

<sup>35</sup> HEJCMAN, M. - MLÁDKOVÁ, A. – VACEK, S. – PAVLŮ, V. – HEJCMANOVÁ, P. – LABOREWICZ, I. Zemědělství, *Krkonoše*, Praha: Baset 2007, s. 767.

<sup>36</sup> SCHLITZ, Z. inf. 1. 10. 2011, Strážné.

<sup>37</sup> SCHLITZ, Z. inf. 1. 10. 2011, Strážné.

nepouštěl. Tyto pozemky u obydlí poskytující cenné seno, dostaly název travní zahrady. Pravidelně se hnojily a kultivovaly.<sup>38</sup>

Tradiční způsob hnojení luk měl tři podoby. První z nich se nazývalo lanování, při kterém se dopravoval na louky hnůj pomocí kolečka za použití jednoduchého zařízení na bázi kladkostroje. Na vrcholu louky se nacházel dřevěný kůl, jehož součástí byla kladka, přes kterou vedlo lano. Ke každému konci lana se připojilo dřevěné kolečko. Ta byla tak navzájem spojena. Celý postup hnojení vypadal následovně. Horal táhl kolečko plné hnoje nahoru do kopce, práci mu ale ulehčoval jeho spolupracovník, který sjížděl s prázdným kolečkem nebo s kolečkem naplněným kamením dolů. Role se poté vyměnily a dopravce s kamením pak táhl kolečko s hnojem nahoru.<sup>39</sup> Tažnou sílu neposkytoval pouze dospělý člověk, při hnojení pomáhaly také děti,<sup>40</sup> v alpských zemích se využívalo rovněž tažných zvířat.<sup>41</sup> Přestože se zdá, že jednoduchý systém hnojení na bázi kladkostroje byl v rámci celých Krkonoš jednotný, není tomu zcela tak. Při terénním výzkumu u manželů Rusových jsme objevili drobné regionální rozdíly pro tento způsob hnojení luk. Zatímco v obci Velká Úpa se při lanování užívalo kolečka, jež uprostřed své nosné části mělo připevněn sud, v němž se přepravovala řídká kejda nebo hnůj, v oblasti Malé Úpy jako rezervoár hnoje sloužilo bednění kolečka.<sup>42</sup>

Mezi druhý způsob hnojení se řadila jednoduchá doprava hnoje na louky saněmi rohačkami anebo pomocí volského potahu, který se ale uplatňoval až v novější době. Využívání saní k rozvozu hnoje má delší tradici.<sup>43</sup> Představuje zajímavou metodou hnojení luk v zimním období, kdy se na plochy dopravovaly saněmi zmrzlé koláče hnoje o průměrné tloušťce 10 cm a průměrem pohybujícím se přibližně kolem 80 cm.<sup>44</sup>

K dalšímu způsobu zúrodnění luk se řadilo kejdování pomocí vodních stružek. Hustší hnůj se promíchal s vodou a řídká kejda s těmito stružkami se rovnoměrně dopravovala po louce.<sup>45</sup> Dokonalejší a novější metoda pak spočívala v dopravě kejdy pomocí elektrického sacího zařízení. V blízkosti stavení byla umístěna nádrž s kejdou. Ze žumpy byla kejda sána strojem a dále po louce dopravována trubkami. K používání této metody hnojení bylo

---

<sup>38</sup> VÍTKOVÁ, M. – VÍTEK, O. – MÜLLEROVÁ, J. Antropogenní změny vegetace nad horní hranicí lesa v Krkonošském národním parku s důrazem na vliv turistiky, *Opera Corcontica* 49, 2012, s. 7.

<sup>39</sup> RUSE, R. – RUSOVA, R. inf. dne 20. 10. 2012, Libňatov (u Trutnova).

<sup>40</sup> RUSE, R. – RUSOVA, R. inf. dne 20. 10. 2012, Libňatov (u Trutnova).

<sup>41</sup> HAIDING, K. Fahrzeuge der obersteirischen Bergbauern, *Land Transport in Europe*. København: Nationalmuseet 1973: 183.

<sup>42</sup> RUSE, R. – RUSOVA, R. inf. dne 20. 10. 2012, Libňatov (u Trutnova).

<sup>43</sup> ACHLAITNER, M. *Ortsbuch von Schwarzenthal*. Hohenelbe: Ortsbücher des Heimatkreises Hohenelbe/Sudetenland 1989, s. 41.

<sup>44</sup> TYLŠ, J. inf. dne 13. 5. 2012, Velká Úpa – Janovy Boudy.

<sup>45</sup> LOKVENC, T. Budní hospodářství, *Krkonoše*, Praha: Baset 2007, s. 499.

zapotřebí elektřiny. Proto ji využívali jen někteří hospodáři, například Kneiflovi na Janových Boudách.<sup>46</sup>

Dobré a pravidelné hnojení louky mělo zajistit přísun kvalitní trávy. Tím ale práce nekončila. Předpokladem vytvoření dostatečně velké zásoby sena dosahující přibližně 50 metráků,<sup>47</sup> neboť na takové množství byla většina půd krkonošských chalup přizpůsobena, bylo jeho pečlivé usušení. K sekání trávy v minulosti sloužila klasická travní kosa. Ta se využívá mnoha hodiny k sekání trávy i v současnosti. Její podoba zůstává po mnoho staletí nezměněná. Vlastimil Vondruška v publikaci *Slovník starého zemědělského nářadí, nástrojů a strojů* datuje historii travní kosi na českém území, jak ji známe dnes, do 14. století.<sup>48</sup> Vedle datace kosi upozorňuje i na další zajímavou skutečnost, která s tímto zemědělským nářadím souvisí, a to na její broušení. Dokonalého ostří kosi se docílilo použitím brousku nebo naklepáváním kosi pomocí kladívka a babky. Podoba těchto nástrojů se lišila na základě etnických zvyklostí. Německy mluvící obyvatelstvo užívalo na rozdíl od českých horalů babku s ostrou hranou.<sup>49</sup>

Po sečení trávy následoval proces sušení sena. Na louce po sečení trávy vznikly jednotlivé řady sušícího se sena. Nejprve se nechala vysušit horní vrstva a poté se spodní vrstva obracela vzhůru. Vespod se totiž nacházela vlhká neusušená tráva, proces se tudíž musel během dne několikrát za sebou opakovat. Při obracení sena se nemuselo důkladně dodržovat zachování rovnoměrných řádků sena. Zásadní bylo, aby se seno při obracení dobře provzdušnilo, což vyžadovalo určitou zručnost a rovněž mělo svá pravidla. Bylo důležité, aby se jednotlivé trsy sena rozhazovaly hráběmi vzduchem rychle a šubavými pohyby. Pokud zuby hrábí směřovaly k pravé noze, bylo nutné, aby hospodář držel hrábě levou rukou zespoda a naopak dlaň pravé ruky přitisknul k držadlu hrábí shora po hmatu. Při obracení sena z levé strany byl postup opačný. Dlaň pravé ruky směřovala nahoru a levá ruka hospodáře musela směřovat dolů. Po denním obracení se seno kupilo. Hlavním důvodem tvorby kup byla snaha seno mírně zapařit, seno totiž po následném rozházení po louce, jež proběhlo následující den, lépe schlo. Proces se několik dní opakoval. Sušení sena trvalo přibližně čtyři dny, ale záleželo na počasí.<sup>50</sup> Poté se seno dopravovalo pomocí saní rohaček, loktuše, trakaře nebo krosny k chalupám, kde se ukládalo na půdu. Pokud se seno nevešlo na půdu, krkonošští horalé ho

<sup>46</sup> TYLŠ, J. inf. dne 13. 5. 2012, Velká Úpa – Janovy Boudy.

<sup>47</sup> SCHLITZ, Z. inf. dne 1. 10. 2011, Strážné.

<sup>48</sup> VONDRUŠKA, V. *Slovník starého zemědělského nářadí, nástrojů a strojů (1750 – 1914): 2. díl*, Roztoky u Prahy: Středočeské muzeum Roztoky u Prahy 1989, s. 270.

<sup>49</sup> VONDRUŠKA, V. *Slovník starého zemědělského nářadí, nástrojů a strojů (1750 – 1914): 2. díl*, Roztoky u Prahy: Středočeské muzeum Roztoky u Prahy 1989, s. 175 – 176.

<sup>50</sup> SMRČKA, A. Die Bedeutung des Heus und sein traditioneller Transport im Riesengebirge, *Český lid*, 101, 2014, 1, s. 89.

uskładňovali v tzv. oboru. Jeho podoba vypadala následovně. V dolní části seníku se nacházela dřevěná deska, jejímž účelem bylo chránit seno před vniknutím vody ze spodní strany a jeho následným prohnitím. V prostředku se nacházel dřevěný kůl, kolem kterého se pokládalo dobře napěchované a pečlivě srovnané seno. Na vrch homole, jež dosahovala běžně i pět metrů a musel se při její stavbě použít žebřík, se pokládal drn. Při dešti se znehodnotila pouze horní vrstva sena. K většímu poškození nedocházelo, protože seno uvnitř bylo dobře chráněné.<sup>51</sup>

## 2.4 Využívání tradičních dopravních prostředků v budním a lesním hospodářství<sup>52</sup>

K neodmyslitelné součásti budního i lesního hospodářství patří doprava. Nejen samotní horalé se museli na určené místo dopravit, většinou pěšky. I materiál bylo nutné přepravit na konkrétní místo. V rámci lesního hospodářství bylo nutné především dopravit vytěžené dřevo z vrcholů hor dolů do údolí, odkud se plavilo, případně dále transportovalo povozy k odběrateli. Transport materiálu měl důležitou roli nejen při práci v lese, ale rovněž u obyvatel vlastníci drobné hospodářství, u horalů provozujících takzvané budní hospodářství a v širším pojetí u všech, kteří na horách žili. Vedle dřeva bylo nutné dopravit k chalupám kvůli málo úrodné půdě a vyšší nadmořské výšce produkty, jež nebylo možné vysoko v horách vypěstovat. Naopak horalé zásobovali údolí i vzdálenější končiny mlékem a mléčnými produkty. Transport našel své nezastupitelné uplatnění také v dopravě sena, které, jak jsme ve stručnosti nastínili, představovalo životodárnou surovinu, bez níž by horalé nebyli schopni v drsných přírodních podmínkách přežít.<sup>53</sup>

K transportu materiálu se v Krkonoších užívalo tradičních dopravních prostředků a zařízení. Jedná se o saně založené na smyku, jako byly například rohačky nebo vlčky, pro přenos materiálu krosny, částečně nůše a různé koše, nebo kolové dopravní prostředky, mezi něž patří trakař a kolečko. Hovoříme-li o údolí a nižších polohách hor, lze sem zařadit vozy. Nelze proto opominout ani volský a také koňský potah, který ale představuje, jak později objasníme, v rámci tradiční dopravy materiálu v Krkonoších zvláštní kapitolu. Ke zdejšímu horskému transportu patřily také přírodní a umělé smyky i dopravování materiálu, především dřeva po vodě.

---

<sup>51</sup> SCHLITZ, Z. inf. dne 23. 6. 2012, Strážné.

<sup>52</sup> Detailnější informace ohledně jednotlivých forem tradičního transportu v Krkonoších obsahuje kapitola Tradiční transport materiálu v Krkonoších.

<sup>53</sup> SMRČKA, A. Die Bedeutung des Heus und sein traditioneller Transport im Riesengebirge, *Český lid*, 101, 2014, 1, s. 80.



Používání transportních prostředků ve vysokohorském prostředí Krkonoš se pojí s alpskou kolonizací z druhé poloviny 16. století. Alpští osídlenci, kteří přišli do Krkonoš za účelem těžby a dopravy dřeva, si do hor přinesli vedle znalosti lesního a budního hospodářství také technologii užívanou v dřívějším domovském alpském prostředí, mezi kterou se řadily i tradiční dopravní prostředky. Typickým dopravním prostředkem, který byl importovaný do Krkonoš z Alp, byly například saně zvané rohačky, jež jsou pro okolí charakteristické svými dlouhými rohy.<sup>54</sup>

Dopravní prostředky a zařízení našly značné uplatnění v lesním hospodářství, převážně v dopravě metrového a dlouhého dříví. Například spouštění klád do údolí nebo dopravování metrového dříví k řekám pomocí dřevěných smyků v podobě koryt a výstavba klauz pro následné plavení po řekách má tradici právě od poloviny 16. století.<sup>55</sup>

Horálům i v době, kdy byla práce v lese, pomáhalo v živobytí drobné hospodářství. A s ním byl v horách spojen rovněž určitý druh transportu. Po dřevařské krizi na konci 16. století, způsobené značným vytěžením dřeva ve východní části hor<sup>56</sup> a útlumu kutnohorských dolů,<sup>57</sup> se v Krkonoších postupně rozvinulo budní hospodářství. Jedním z jeho základních pilířů byla produkce sena. K dopravě sena se využívaly saně rohačky. Hospodáři dopravovali seno také na zádech a hlavě pomocí hlavové krosny nebo hrubé textilie zvané loktuše. Nelze opomenout ani trakař nebo dřevěné kolečko, kterým se dopravoval hnůj a řídká kejda.<sup>58</sup> Dopravními prostředky se rovněž distribuovaly do okolí mléčné produkty a naopak do hor se dováželo některé zboží z měst.

Přibližně na konci 19. století došlo k důležité inovaci některých tradičních dopravních prostředků. Saně rohačky vedle dopravy sena, hospodářských produktů a výrobků každodenní potřeby, našly své uplatnění v dopravě metrového dříví a dlouhých dřevěných klád. Zvláštností je, že horalé přidělávali k saním také dřevěná kolečka.<sup>59</sup> Saním se navíc odstraňovalo kování, čímž se výrazně snížila jejich hmotnost, a své uplatnění tak našly i v letním období.<sup>60</sup>

---

<sup>54</sup> BEYER, L. *Klein Aupa unter der Schneekoppe im Riesengebirge*, Kallmünz: Verlag Lassleben 2009, s. 18.

<sup>55</sup> BEYER, L. *Klein Aupa unter der Schneekoppe im Riesengebirge*, Kallmünz: Verlag Lassleben 2009, s. 18

<sup>56</sup> LOKVENC, T. Plavení dřeva, *Krkonoše – Jizerské hory*, 4, 1991, s. 28

<sup>57</sup> HERČÍK, K. Z dějin těžby a plavení dřeva v Krkonoších v 16. a 17. století, *Krkonoše a Podkrkonoší*, 3, 1967, s. 87.

<sup>58</sup> SMRČKA, A. Die Bedeutung des Heus und sein traditioneller Transport im Riesengebirge, *Český lid*, 101, 2014, 1, s. 87.

<sup>59</sup> KLIMEŠ, P. inf. dne 16. 12. 2012, Horní Maršov.

<sup>60</sup> RUSE, R. – RUSOVÁ, R. inf. dne 20. 10. 2012, Libňatov (u Trutnova).

Mezi významné proměny původně hospodářských dopravních prostředků se řadí jejich využívání k dopravě osob. Od první poloviny 18. století se totiž saně začaly uplatňovat v turistice a sloužily k dopravě osob k místním hotelům.<sup>61</sup>

Další změny pak nastaly po II. světové válce. Při zavádění moderní techniky docházelo k postupnému útlumu používání tradičních dopravních prostředků. V 60. letech 20. století, kdy se přestal pravidelně dopravovat materiál na Sněžku, zanikla například profese nosiče. To vedlo k útlumu používání klasických dřevěných krosen.<sup>62</sup> V 70. letech 20. století navíc došlo k ukončení sáňkování dříví v Krkonoších.<sup>63</sup>

Některé dopravní prostředky jako loktuše či krosna nacházejí na horách stále své místo. Saně se téměř neuvžívají k hospodářským účelům, snad jen u několika zde žijících rodin, potomků původních horalů. Rohačky opřené o stěnu chalupy hned u vchodu, aby byly po ruce, jsme nacházeli při opakovaných návštěvách pana Fridricha Kneifla a jeho zetě Josefa Tylše na Janových boudách. Ještě před deseti, patnácti lety fungovala tato usedlost jako horské hospodářství. Podle informační tabule v nedalekém hotelu Jana připravené místním znalcem Pavlem Klimešem se jednalo o poslední horské hospodářství ve východních Krkonoších. Tylšovi měli krávu, kosili louku, sklízeli seno, které vozili na trakaři k chalupě a ukládali na půdu. Zde měli i další rohačky a také jejich ještě neopracované části. V komoře byly uloženy kompletní potřeby pro svázkáře dřeva, včetně vysokých svázkářských kožených bot s cvočky, aby neklouzaly. Zeť Fridricha Kneifla, původní profesí hajný Josef Tylš, nám rád ukázal zajímavost. Jedná se o tzv. kloubek, který výrazně usnadňuje uvazování nákladu dřeva nebo sena, případně jiného materiálu.<sup>64</sup>

Rohačky používá ke své potřebě také pan Hampl z Horního Maršova. Do údolí se přestěhoval z rodné chalupy položené vysoko v horách.<sup>65</sup> Rohačky jsem našel i na Lahrových boudách ve středních Krkonoších na chalupě pana Adolfa, který nám dokonce dokázal alespoň částečně předvést, jak se rohačky vyráběly. Patřil k těm horalům, kteří zvládali výrobu předmětů nutných pro život v horách. Ve svém pokročilém věku to nezapomněl. Jeho syn, také už v důchodovém věku, který na chalupu dojíždí z okraje Vrchlabí, používá k převozu materiálu pro potřeby chalupy stále dřevěný trakař.<sup>66</sup> Zdeněk Schlitz žijící na chalupě nedaleko Strážného u Vrchlabí zase stále sklízí ze své louky u

---

<sup>61</sup> STEČ, T. – WALCZAK, W. *Karkonosze*, Warszawa: Sport i turystyka 1962, s. 234.

<sup>62</sup> HOFER, H. inf. dne 24. 1. 2011, Velká Úpa.

<sup>63</sup> TYLŠ, J. inf. dne 22. 12. 2009, Velká Úpa - Janovy Boudy.

<sup>64</sup> TYLŠ, J. inf. dne 22. 12. 2009, Velká Úpa - Janovy Boudy.

<sup>65</sup> HAMPL, H. inf. dne 6. 8. 2009, Horní Maršov – Temný Důl.

<sup>66</sup> BRADLER, W. inf. dne 4. 8. 2009, Strážné – Lahrovy Boudy.

chalupy seno. Používá k tomu loktuši. Před dveřmi najdete u jeho dřevěnice saně vlčky, které v Krkonoších také slouží k dopravě osob, zboží a materiálu.<sup>67</sup>

Přestože prvotní účel u tradičních dopravních prostředků v Krkonoších téměř zanikl, došlo u saní k určité obnově jejich užívání. Nové uplatnění našly rohačky při sportovních závodech. Od roku 2001 se pravidelně konají na konci zimního období závody na saních rohačkách. Cesta pro sjezd rohačkami vede z Pomezních Bud přes polské hranice do Kowar. Akce se nazývá Mezinárodní sjezd na rohačkách aneb sjezd do 21. století, polsky Międzynarodowy Zjazd Saniami Rogatymi. Organizaci má na starosti polská společnost Sdružení milovníků rohaček, jež sídlí v Jelení Struze. Soutěž je mezinárodní a účastní se jí Češi, Poláci a Slováci. Podobná, ale spíše tuzemská soutěž se koná pravidelně také v západních Krkonoších v Jilemnici a nese název „Krasojízdy na rohačkách“. Akce nemá tak dlouhou tradici jako Międzynarodowy Zjazd Saniami Rogatymi, její první ročník se konal v roce 2010. Přispívá ale spolu s polskou soutěží k udržení funkčnosti tradičních saní v podobě folklorismu. To lze vidět i u krosen. Mnozí lidé dřevěné krosny ještě využívají a turisté si je mohou dodnes zapůjčit ve Velké Úpě a vyzkoušet chůzi po nově zrekonstruovaných nosičských cestách a získat tak přibližnou představu povolání nosiče.<sup>68</sup> Nelze proto opomenout fakt, že mnoho tradičních dopravních prostředků v horském hospodářství úplně nezaniklo. Jejich význam v zemědělském a lesním hospodářství ale výrazně poklesl.

Velice specifickým vývojem prošlo využívání koňského potahu. Tento tradiční způsob přibližování dřeva se v Krkonoších v minulosti neuplatnil. Mělo to své opodstatnění. U německy mluvícího etnika neměl kůň v horském prostředí takové uplatnění z důvodů vysoké ceny, pro horaly byl drahý. Těžko by horalé také koně vysoko v horách užívali. Dnes je situace odlišná. Kůň v Krkonoších našel své místo, a řadí se tak mezi jediný tradiční dopravní prostředek pravidelně a běžně užívaný v horském hospodářství Krkonoš.<sup>69</sup>

## 2.5 Význam horského hospodářství Krkonoš a jeho proměna v čase

Horské hospodářství mělo od dob osídlení vysokých poloh Krkonoš nezastupitelnou roli. V údolí hor sice lidé nacházeli práci v místních papírnách, sklárnách nebo cihelnách, přesto většinu obyvatel živila práce v lese. A nakonec i zaměstnanci těchto podniků byli závislí na

---

<sup>67</sup> SCHLITZ, Z. inf. dne 23. 6. 2012, Strážné.

<sup>68</sup> VÍTKOVÁ, K. Po nové cestě na Sněžku si lidé vyzkouší, jak kdysi dělali šerpové, <[http://hradec.idnes.cz/nasnezku-mohou-lide-vyrazit-po-nove-ceste-fjo-/hradec-zpravy.aspx?c=A121020\\_1843394\\_hradec-zpravy\\_pos](http://hradec.idnes.cz/nasnezku-mohou-lide-vyrazit-po-nove-ceste-fjo-/hradec-zpravy.aspx?c=A121020_1843394_hradec-zpravy_pos)>, [13.1.2013].

<sup>69</sup> JANÁŠ, L. inf. dne 22. 7. 2012, Horní Maršov – Temný Důl.

horském hospodářství, neboť provozovny představovaly významné odběratele dřeva. Na konci 16. století, kdy došlo k úpadku těžby dřeva se pak základním způsobem obživy místních horalů stalo budní hospodářství.<sup>70</sup>

V počátcích se jednalo především o drobná hospodářství při chalupě, jež přinášela svým majitelům drobný přivýdělek. Dřevaři měli u svého stavení drobné hospodářství, o které pečovaly převážně ženy. Vedle toho docházelo ke vzniku jednoduchých dřevěných přístřešků<sup>71</sup> sloužících pastevcům převážně v letním období. Taková obydlí se začala označovat termínem letní bouda. S rozvojem budního hospodářství, které se postupně stalo hlavní obživou místních horalů, se počet bud značně zvýšil. Například Jan Štursa v publikaci *Encyclopedia Corcontica* uvádí, že na začátku 19. století dosahoval počet bud v Krkonoších čísla 2600.<sup>72</sup> Také množství chovaného dobytka u jednotlivých bud bylo často značné, běžně se zde chovalo několik stovek kusů dobytka. V monografii z roku 1858 *Das Riesengebirge*, jejímž autorem je Karl Friedrich Mosch, se uvádí, že na tehdejší Petrově boudě se chovalo 263 kusů krav a 40 koz, Schreiberova bouda dokonce měla 402 kusy hovězího dobytka a 105 koz.<sup>73</sup> Tato čísla nám jasně dokládají, že se nejednalo o drobná hospodářství. Rozvoj budního hospodářství značně ovlivnil nejen počet staveb, ale i podobu lidové kultury Krkonoš, například architekturu. Chalupy se stavěly v blízkosti svahu tak, aby hospodář měl ulehčený přístup na půdu, kam ukládal seno. Postupně se podoba vstupu na seník měnila. Dříve horalé vstupovali na půdu z bočního štítu za použití žebříku, později se vstupovalo přímo vikýřem, umístěným většinou ve střední části střechy. Podoba vikýřů se však v Krkonoších měnila. Například místní krajinný ekolog a etnograf Pavel Klimeš upozornil na zajímavou podobu vikýřů u některých chalup ve východních Krkonoších v oblasti Malé Úpy, jež disponovaly menšími dveřmi. Takový vikýř dostal označení maloúpský vikýř.<sup>74</sup> Budní a lesní hospodářství mělo nejen kulturní dopad, ovlivnilo totiž i do značné míry přírodní krajinu. Došlo k vykácení značného množství lesního porostu, o čemž hovoří i nejrůznější úřední záznamy z počátku 17. století.<sup>75</sup> Hranice lesa poklesla na 1000 metrů nad mořem.<sup>76</sup>

Podoba Krkonoš, převážně střední a východní část hor, byla do značné míry po několik staletí ovlivněna alpskou kulturou. Zlom nastal po II. světové válce, kdy došlo k odsunu

---

<sup>70</sup> BARTOŠ, M. *Člověk a hory, Vrchlabí: Správa KRNAP 1998, s. 14.*

<sup>71</sup> ROHKAM, H. *Bauden und Baudenleute*, Breslau: Verlag Priebatschs Buchhandlung Breslau 1937, s. 3.

<sup>72</sup> ŠTURSA, J. *Krkonoše/Karkonosze přeshraniční biosférická rezervace UNESCO*, Správa Krkonošského národního parku 2011, s. 24

<sup>73</sup> MOSCH, K. F. *Das Riesengebirge*, Leipzig: Weber 1858, s. 86.

<sup>74</sup> BEYER, L. *Klein Aupa unter der Schneekoppe im Riesengebirge*, Kallmünz: Verlag Lassleben 2009, s. 53.

<sup>75</sup> NOŽIČKA, J. *Přehled vývoje našich lesů*, Praha: Státní zemědělské nakladatelství 1957, s. 78.

<sup>76</sup> ŠIMURDA, J. *Příběh lesa – devět století krkonošských hvozdů*, Vrchlabí: Správa Krkonošského národního parku, s. 15.

většiny německy mluvícího obyvatelstva. Začal tak úpadek budního hospodářství. Krkonošská krajina dostala novou vodohospodářskou funkci a na místo bývalých lučních enkláv se začaly vysazovat lesy nebo kosodřevina.<sup>77</sup> Rovněž s tím, jak horské chalupy přestaly sloužit k trvalému pobytu původních obyvatel a měly rekreační funkci, došlo k proměně vzhledu luk. Nebylo již nutné, aby prostor luk umožňoval dostatečný přísun světla k usušení sena. Louky u obydlí, které již nesloužily k hospodářským účelům, se začaly zalesňovat anebo se na nich vysazovaly nejrůznější keře.<sup>78</sup> Louky tak postupně ztratily svoji původní hospodářskou funkci. Tím, že došlo k redukci dobytka, sečení luk již nesloužilo k přímé produkci sena pro danou lokalitu a pro horské obyvatelstvo. Sekalo se především proto, aby louky příliš nezarostly vysokou trávou. Posečená tráva pak sloužila místním zemědělským družstvům.<sup>79</sup> Nelze ale tvrdit, že by po II. světové válce a v době socialistického zřízení nebyly snahy o návrat hospodářství do hor. Projevila se ale neschopnost navázat na znalosti předků, kteří znali vhodný poměr zastoupení travení a pastvy dobytka v rámci horského hospodářství. Například v druhé polovině padesátých let minulého století na základě tehdejších norem o ochraně přírody se zakazovala pastva a senoseč na loukách spadajících do chráněného území. To vedlo k ohrožení několika druhů rostlin, jež vyžadovaly ke své existenci určitý zásah člověka, například v podobě kosení luk. V sedmdesátých letech 20. století nastala opačná situace. V některých oblastech Krkonoš jako byly Zadní Rennerovky, se rozhodlo o pokusu pastvy dobytka o počtu více jak 200 kusů, což se neblaze projevilo v devastaci tamní vegetace.<sup>80</sup>

Po roce 1989 se situace s loukami příliš nezlepšila. Postupně však došlo k částečnému návratu hospodářství do hor. Krkonošský národní park ve spolupráci s resortem životního prostředí a zemědělství propaguje návrat tradičního hospodářství do krkonošských hor.<sup>81</sup> Tyto snahy vycházejí z Hercynské úmluvy, jež navazuje na Alpskou úmluvu, a prosazuje udržitelný rozvoj v evropských středohorách.<sup>82</sup> Situace se proto změnila v devadesátých letech minulého století. Na základě nejrůznějších dotačních programů je snaha pomoci majitelům horských luk a buď vhodně pečovat o horské louky rozumnou senosečí, odstraňováním náletových rostlin a přiměřenou pastvou dobytka.<sup>83</sup>

<sup>77</sup> LOKVENC, T. inf. dne 13. 11. 2012, Opočno.

<sup>78</sup> NOVÁKOVÁ, T. Proměna kulturní krajiny a obyvatelstva, *Krkonoše – Jizerské hory*, 12, 2012, s. 49.

<sup>79</sup> TYLŠ, J. inf. dne 13. 5. 2012, Velká Úpa – Janovy Boudy.

<sup>80</sup> BAŠTA, J. – ŠTURSA, J. *50 let Krkonošského národního parku*, Vrchlabí: Správa Krkonošského národního parku 2013, s. 134 – 135.

<sup>81</sup> < <http://www.krnep.cz/horske-louky/>>, [24. 2. 2013].

<sup>82</sup> STEJSKAL, J. Jak funguje Alpská úmluva?, *Krkonoše – Jizerské hory*, 2013, 8, s. 14.

<sup>83</sup> BAŠTA, J. – ŠTURSA, J. *50 let Krkonošského národního parku*, Vrchlabí: Správa Krkonošského národního parku 2013, s. 136 – 137.

Názory na to, jakou podobu by Krkonoše měly mít, jsou ale stále předmětem živé diskuse. Shodnout se nemohou často ani odborníci. Část odborníků zastává názor, že by si Krkonoše měly zachovat lesnatý charakter, ke kterému se po staletí vrátily v 50. letech po zániku budního hospodářství. Jiní zase preferují alespoň částečnou obnovu luk a pastvin, které zde vytvořil člověk a jejich počátky jsou spojeny s alpskou kolonizací v 16. století. Především pak ve století následujících, při přeměně dřevařské kolonizace na horské hospodaření.<sup>84</sup>

Neodpustím si zde osobní zkušenost z počátků svých terénních výzkumů do Krkonoš. Tehdy jsem v rámci příprav natáčení filmového dokumentu Krkonošské rohačky navštěvoval se svým otcem pana Fridricha Kneifla na Janových Boudách ve Velké Úpě. Sedávali jsme s ním v zimě v jeho dřevěné chalupě, odkud byl výhled na louku a především na nedaleký les. Jako čerstvý gymnazista jsem měl poznatky a také osobní názor, že pro přírodu nemůže být nic lepšího, než je les s jeho významem pro charakter krajiny, přírodní krásy, vodohospodářské účely, mikroklima, ochranu zvěře, pobyt člověka a řadu dalších funkcí. Proto mě velice zaujal názor starého pána, tehdy měl už hodně přes devadesát let. O rozsáhlé louce, kterou měl před chalupou, hovořil při vyprávění o horském hospodářství na Janových Boudách jako o něčem významném, důležitém, téměř posvátném. Naopak kriticky se vyjadřoval o nedalekém lese. Nechápal, jak je možné, že někdo zrušil na tomto místě louku a nechal ji zalesnit. Před několika desítkami let na místě lesa byla totiž louka, kterou on velice dobře pamatoval. Držel se přitom za hlavu, vzpínal ruce. Co to podle něho dalo práce, než se louka vytvořila, co kamení se muselo odstranit, byla to práce několika pokolení. Lidé stále louku vylepšovali. Les považoval starý pán za něco méně hodnotného, podružného, nad nímž louka výrazně vyniká svou hodnotou. Les mu sice dával celý život obživu, protože byl dřevař a také svážkař, který na saních svážel dřevo na rohačkách. Přesto louka byla stále v jeho představách, stejně jako u jeho předků, něco hodnotného, základ obživy a vůbec existence života horalů. To les nebyl, s tím museli lidé na horách spíše zápasit. Slovy starého pána promlouvaly generace krkonošských horalů.<sup>85</sup>

V současnosti lze v Krkonoších nalézt podnikající hospodáře, jež tradičním způsobem na základě dotací obhospodařují louky. Chovají hospodářská zvířata, která jim poskytují vedle masa také mléko, z něhož vyrábí mléčné produkty. Ty pak nabízejí ve svých restauracích či penzionech svým hostům. Například Petra Šimrala z Velké Úpy žije vedle provozu pensionu také hospodářství. Hovězí maso využívá především na maso. K tomu potřebuje pozemky, kde nechává pást hovězí dobytek. Louky v Krkonoších slouží jako pastviny, na některých se ale

---

<sup>84</sup> LOKVENC, T. inf. dne 13. 12. 2012, Opočno.

<sup>85</sup> KNEIFEL, F. inf. dne 28. 6. 2005, Velká Úpa – Janovy Boudy.

hospodářská zvířata nenechávají pást a louky slouží pouze k senoseči. To platí i pro hospodáře Petra Šimrala z Velké Úpy, jenž polovinu svých luk využívá k senoseči.<sup>86</sup>



Obr. č. 5: Pasoucí se dobytek v oblasti Růžohorek, Růžohorky 2014, foto A. Smrčka.

S vhodným propojením turistického podnikání a tradičního hospodářství se lze seznámit také u provozovatelů Děčínské Boudy na Růžohorkách. Ti nechávají na loukách pást několik kusů krav a ovce. Louky využívají pouze jako pastviny. Proč tomu tak je, jsme se dozvěděli až z rozhovoru s Radkou Vojvodovou z Děčínské Boudy. Důvodem neužívání luk k senoseči je nedostatečná úrodnost půdy v této vysoké nadmořské výšce. Od konce II. světové války nebyly louky pravidelně hnojeny a nejsou příliš bohaté na živiny. Tráva tak nevyroste v dostatečném množství. Seno na zimu proto na Růžohorky dovážejí z nižších oblastí, konkrétně z Mladých Buků.<sup>87</sup>

Na Děčínské Boudě si návštěvník hor může všimnout nejen pasoucích se krav, ale rovněž pasoucích se ovcí, kterých zde v roce 2014 chovali přes padesát.<sup>88</sup> Dostáváme se tak k zajímavé skutečnosti, tedy k proměně podoby tradičního hospodářství v Krkonoších.

<sup>86</sup> ŠIMRAL, P. inf. dne 23. 2. 2013, Velká Úpa.

<sup>87</sup> VOJDOVÁ, R. inf. dne 22. 2. 2013, Růžohorky (Děčínská bouda).

<sup>88</sup> KLIMEŠ, P. Horská farma Růžohorky, *Veselý výlet*, 42, 2014, s. 22.

Nejedná se jen o množství chovaných hospodářských zvířat. Zatímco dříve pro horské hospodáře žijících na území dnešní české strany Krkonoš bylo typické chovat především krávy a kozy, dnes jsou zde také jiná hospodářská zvířata. Ve velkém množství se jedná o ovce, které spásají horskou trávu. Toho si lze všimnout v mnoha oblastech celých Krkonoš. Ovce se ale přitom pojí především se salašnickou kulturou známou například v Karpatech.<sup>89</sup> S určitou nadsázkou lze proto říci, že ovce jsou do Krkonoš novodobě zavedeným hospodářským zvířetem. Rovněž si lze všimnout proměn i v druzích chovaných plemen krav. V poslední době se v Krkonoších uplatňuje skotský dlouhosrstý náhorní dobytek, který v horském prostředí Krkonoš snese drsnější klima.<sup>90</sup>



Obr. č. 6: Skotský náhorní skot v Krkonoších, Růžohorky 2014, foto A. Smrčka.



Obr. č. 7: Pasoucí se ovce v Krkonoších, Strážné – Lahrovy Boudy, foto A. Smrčka.

Lze tak konstatovat, že tradiční horské hospodářství z Krkonoš nevymizelo, jen se proměnilo v čase. Přesto ani zemědělství, ani lesní hospodářství neovlivňuje v současnosti zásadním způsobem podobu horské krajiny Krkonoš. Ta je v dnešní době značně pozměněna především neuváženou zástavbou.

---

<sup>89</sup> ŠTIKA, J. *Moravské Valašsko*, Ostrava: Profil 1973, s. 61.

<sup>90</sup> VOJDOVÁ, R. inf. dne 22. 2. 2013, Růžohorky (Děčínská bouda).



### 3. TRADIČNÍ DOPRAVA MATERIÁLU V KRKONOŠÍCH

#### 3. 1 Doprava na saních rohačkách

Život v Krkonoších měl a stále má své kouzlo, nicméně vždy byl pro něj příznačný nelehký způsob obživy. Nepříznivé klimatické podmínky, náročný terén a málo úrodná půda způsobila, že obyvatelé hor se museli živit rozdílně od lidí žijících v údolích a nížinných regionech. Obživou krkonošských horalů se stalo především budní hospodářství a práce v lese, k jejichž neoddelitelné součásti patřil transport materiálu v podobě hnoje, sena a také v rámci lesního hospodářství doprava dřeva.<sup>91</sup>

Počátky tradičního transportu materiálu ve vyšších polohách Krkonoš sahají do druhé poloviny 16. století a souvisí s alpskou kolonizací hor. Noví osídlenci z Alp, kteří měli za úkol zajistit těžbu dřeva, si s sebou do hor přinesli vedle znalosti lesní práce a budního hospodářství také tradiční dopravní prostředky, jako byly krosny, nejrůznější smyky a specifické saně zvané rohačky.<sup>92</sup> Ty se staly svým způsobem symbolem obživy v Krkonoších a odrážejí nedávný způsob života mnoha tamějších lidí. Ještě v roce 1947, kdy český odborník na tradiční transport Ludvík Baran otisknul v *Českém lidu* studii věnovanou hospodářským saním, rohačky představovaly nedílnou pracovní součást v krkonošských lesích.<sup>93</sup>

Útlum dopravy materiálu na saních, především dřeva, nastal na počátku 70. let minulého století.<sup>94</sup> Přesto se saně rohačky nestaly pouhým exponátem v regionálních muzeích a s tímto typem saní se můžeme setkat nejen na půdách mnoha krkonošských chalup, ale také na každoročně se konajících závodech, o kterých jsme se již zmínili v předchozí kapitole.

#### 3. 1. 1 Základní charakteristika rohaček a jejich použití

Saně rohačky jsou od ostatních saní užívaných v rámci hospodářství českých hor na první pohled rozeznatelné. Jejich dominantním a od ostatních saní rozlišujícím znakem jsou dlouhé výrazné rohy, jejichž výška činila asi 1, 3 metrů.<sup>95</sup> Právě tyto části propůjčily saním název

---

<sup>91</sup> SMRČKA, A. Saně, krosna, loktuše. O tradičním transportu materiálu v Krkonoších, *Krkonoše – Jizerské hory*, 2014, 1, s. 6.

<sup>92</sup> BEYER, L. *Klein Aupa unter der Schneekoppe im Riesengebirge*, Kallmünz: Verlag Lassleben 2009, s. 18.

<sup>93</sup> BARAN, L. „Čundrování s dřevem“ v Beskydách, *Český lid*, 2, 1947, s. 72 - 75.

<sup>94</sup> TYLŠ, J. inf. dne 22. 12. 2009, Velká Úpa - Janovy Boudy.

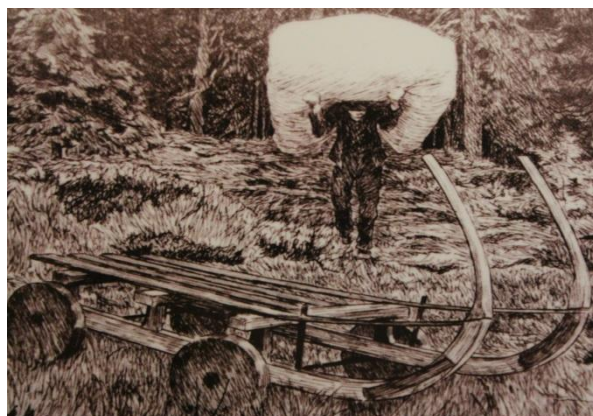
<sup>95</sup> LOKVENC, T. Zapomenutá řemesla – Sážkování dřeva, *Krkonoše – Jizerské hory*, 4, 1982, s. 25.

rohačky, v němčině známé pod názvem Hörnerschlitten.<sup>96</sup> Saně rohačky se částečně mohou podobat saním šmejčkám, jež se užívaly v horském prostředí Šumavy, které disponovaly rohy. Na Šumavě však neměly rohy takovou délku, neboť k opírání svážejičího sloužila vpředu lavička a dlouhé nosy měly především estetický účel.<sup>97</sup> Saně rohačky užívané v Krkonoších se tak podobají saním užívaným v jejich původní rakouské domovině nebo se s nimi shodují. Ale i mezi krkonošskými a rakouskými saněmi si lze všimnout několika rozdílů. Například rakouské rohačky v oblasti Pustertalu disponovaly kolmým rohem o délce 80 centimetrů. V oblasti Arntalu se zase užívaly saně disponující brzdící pákou podobně jako saně šumavský šmejček.<sup>98</sup>

V Krkonoších se používaly rohačky o třech velikostech. Nejdelší saně sloužily k transportu metrového dříví, takzvané metroviny. Středně dlouhé saně našly uplatnění v dopravě dlouhých dřevěných klád a na nejkratších saních se svázely potraviny, hnůj nebo seno o hmotnosti až dvou a půl metráků.<sup>99</sup> Hmotnost nenaložených saní dosahovala přibližně 40 kilogramů.<sup>100</sup>



Obr. č. 8: Saně rohačky naložené metrovým dřívím, Strážné – Lahrový Boudy 2010, foto A. Smrčka.



Obr. č. 9: Kresba rohaček s kolečky z 1. poloviny 20. století, kresba E. Fuchs.

Rohačky určené k transportu dlouhých klád byly rozpoznatelné na základě oplenu. Jednalo se o dřevěné zařízení, které se připevňovalo v zadní části saní ke dvěma krajním latím zvaných péra. Oplen se skládal ze dvou dřevěných částí ve tvaru hranolu. Dolní část se většinou k saním připevňovala pomocí provazů. Horní hranol na rozdíl od dolního disponoval kovovými hroty, na které se dlouhé dřevěné klády pokládaly. Při svážení díky hrotům klády tak nesklouzávaly. Vzhledem k pohyblivosti horního hranolu byla zajištěna dobrá říditelnost

<sup>96</sup> KLIMEŠ, P. O svážení dřeva, *Veselý výlet*, 11, 1998, s. 5.

<sup>97</sup> TÁBORSKÝ, O. inf. dne 14. 8. 2013, Sušice.

<sup>98</sup> GRIESSMAIR, H. Vom Holzziehen in Südtirol, *Land Transport in Europe*, København: Nationalmuseet 1973, s. 182 – 183.

<sup>99</sup> HOSER, J. K. E. *Das Riesengebirge und seine Bewöhner*, Prag: Friedrich Ehrlich 1841, s. 236.

<sup>100</sup> LOKVENC, T. Zapomenutá řemesla – Sáňkování dřeva, *Krkonoše – Jizerské hory*, 4, 1982, s. 25.

těchto saní.<sup>101</sup> Záleželo ale na vkusu konkrétního dřevaře. Někteří preferovali jízdu s dlouhými dřevěnými kládami, jiní upřednostnili dlouhé rohačky s metrovým dřívím.<sup>102</sup>

Rohačky se vedle transportu dřeva uplatnily také v horském zemědělství, převážně k dopravě hnoje a sena. Veškeré seno se totiž nevešlo na půdu a v zimě se musela tato vzácná komodita dopravovat ze seníku k chalupám. Přestože se většinou saně považují za zimní dopravní prostředek, rohačky sloužily k dopravě sena i v letním období. Umožňoval to důvtip místních horalů, kteří k saním připojovali dřevěná kolečka. Díky tomu bylo možné saně rohačky používat k transportu i v letním období. Na to si vzpomínala již zesnulá respondentka Hilda Tylšová z Janových Bud, která jako malá se svou babičkou vozila saněmi seno ze Stříbrného hřebenu do Velké Úpy.<sup>103</sup> Nutno ale upozornit, že připojování dřevěných koleček k saním rohačkám je v rámci historie těchto saní v Krkonoších poměrně mladou zvyklostí. Teprve na přelomu 19. a 20. století se začal dopravovat materiál na rohačkách s dřevěnými koly. Souviselo to s tehdejšími úpravami horského terénu a budováním nových cest.<sup>104</sup>

Saně v rámci horského hospodářství sloužily také k hnojení luk pomocí takzvaného lanování. Jednalo se o vcelku jednoduchý systém na bázi kladky, kdy konce dvou saní nebo i jiných dopravních prostředků, se spojily navzájem lanem. Osoba, která většinou s prázdnými saněmi sjížděla dolů, ulehčovala práci svému kolegovi, jenž musel nahoru tlačit saně naložené hnojem. Na lanování si vzpomíná i manželka dřevaře Rudolfa Ruseho, která s ostatními dětmi pomáhala táhnout s kopce dolů prázdné saně, jež byly přes kladku provazem spojeny s otcovými rohačkami. Tím mu značně ulehčovala namáhavou práci.<sup>105</sup> Transport hnoje rohačkami se uskutečňoval i v zimním období. Tato přeprava hnoje měla v krkonošských horách delší tradici než například volský potah.<sup>106</sup>

Saně však sloužily také k dopravě zboží každodenního užití a potravin. Z místních bud se na rohačkách dopravovaly k hotelům nebo lidem žijícím v údolí mléko a mléčné produkty a naopak do hor se dovážely výrobky, jež si horalé nebyli schopni sami vyprodukovat.<sup>107</sup> Mezi zajímavý artikl dopravovaný krkonošskými rohačkami patřil led důležitý k udržení čerstvosti potravin po celý rok. Tuto službu nejvíce využívali místní hoteliéři, v zimě se tak uskutečnilo

---

<sup>101</sup> ADOLF, J. inf. dne 4. 8. 2009, Strážné - Lahrovy Boudy.

<sup>102</sup> TYLŠ, J. inf. dne 22. 1. 2011, Velká Úpa - Janovy Boudy.

<sup>103</sup> TYLŠOVÁ, H. inf. dne 13. 5. 2012, Velká Úpa - Janovy Boudy.

<sup>104</sup> KLIMEŠ, P. inf. dne 16. 12. 2012, Horní Maršov.

<sup>105</sup> RUSE, R. – RUSOVÁ, R. inf. dne 20. 10. 2012, Libňatov (u Trutnova).

<sup>106</sup> ACHLAITNER, M. *Ortsbuch von Schwarzentel*, Marktoberdorf: Ortsbücher des Heimatkreises Hohenelbe/Sudetenland 1989, s. 46.

<sup>107</sup> DUŠEK, L. Vždycky jsem našel dobrý lidi, *Krkonoše – Jizerské hory*, 1, 2012, s. 49.

mnoho jízd rohačkami k zásobování bud ledem. Například v roce 1897 se uskutečnilo až 6000 jízd s ledem.<sup>108</sup>

V neposlední řadě je nutné se zmínit o dopravě osob na těchto původně hospodářských saních. Sáňkování za účelem dopravy materiálu v rámci horského hospodářství se tak proměnilo v turistickou atrakci. Jako mezník se uvádí dva letopočty. Prvním je rok 1737, kdy skupina turistů byla donucena kvůli sněhové kalamitě dopravit se ze Samuelových Bud pomocí rohaček.<sup>109</sup> Jako další důležitý mezník v přepravě osob na rohačkách se uvádí letopočet 1815. Tehdy hoteliér Steffan Hübner provozující ubytovací a stravovací zařízení na Pomezních Boudách přišel s přelomovou obchodní myšlenkou svázat návštěvníky hor na saních rohačkách. Od roku 1815 začal turistům nabízet vyvezení saněmi zapřaženými koňmi z Kowar do Pomezních Bud. Vyvezení osob na Pomezní Boudy trvalo přibližně dvě hodiny, následný sjezd dolu dvacet minut. Muselo se však zajistit dostatečné pohodlí turistům. Rohačky původně určené k hospodářským účelům se dočkaly za účelem dopravy osob úpravy, jež spočívala v dodatečném připevnění lavičky. Pro zajištění maximálního komfortu se zákazníkům půjčovaly deky chránící turisty před chladem.<sup>110</sup> Svoz turistů se ujal jako zajímavá atrakce, ze které měli slušný zisk provozovatelé ubytovacích a restauračních služeb a také dřevaři, pro které se doprava turistů stala zajímavým způsobem přivýdělku. Postupně docházelo na základě vysoké poptávky k uskutečnění velkého množství jízd, což dokládá fakt, že koncem 19. století se na sáňkařské trase vedoucí z Pomezních Bud do Kowar vyskytovalo 720 rohaček a asi 1600 sportovních saní zvaných sportky.<sup>111</sup> Mnoho návštěvníků hor jevílo velký zájem o svezení na saních, přestože cena jízdenky dosahovala vysokých částek. Například v roce 1925 vyvezení turisty k Moravské nebo Petrově Boudě stálo 50 korun, za výlet k boudě u Sněžných jam činila částka neuvěřitelných 190 korun.<sup>112</sup> Saně rohačky vedle dopravy materiálu, vedení turistů, se v minulosti užívaly také namísto kočárů při svatbě.<sup>113</sup>

V 70. letech 20. století došlo v Krkonoších k ukončení dopravy dřeva na saních rohačkách.<sup>114</sup> Saně ale začaly žít druhým životem od roku 2001 v podobě každoročně a pravidelně se konajících soutěžních závodů v úseku Pomezní Boudy - Kowary.<sup>115</sup>

<sup>108</sup> JIRÁSKO, F. Rohačky, *Krkonoše – Jizerské hory*, 6, 1974, s. 21.

<sup>109</sup> STEČ, T. – WALCZAK, W. *Karkonosze*, Warszawa: Sport i turystyka 1962, s. 234.

<sup>110</sup> JIRÁSKO, F. Rohačky, *Krkonoše – Jizerské hory*, 6, 1974, s. 21.

<sup>111</sup> JIRÁSKO, F. Rohačky, *Krkonoše – Jizerské hory*, 6, 1974, s. 21.

<sup>112</sup> KLIMEŠ, P. Fenomén krkonošských saní, *Veselý výlet*, 31, 2009, s. 16.

<sup>113</sup> WOLFGANG, F. *Heimat Hohenebel: Geschichte und Geschichten*, Marktobendorf: Hohenebel/Riesengebirge e. V. 2007, s. 129.

<sup>114</sup> TYLŠ, J. inf. dne 22. 12. 2009, Velká Úpa - Janovy Boudy.

### 3. 1. 2 Konstrukce rohaček

Saně rohačky se skládají z několika částí, které si v následující kapitole popíšeme. Jejich dominantním znakem jsou dlouhé rohy, pro tyto saně typické. Daly těmto saním pojmenování a představují základní pomůcku pro jejich ovládání. Rohy se vyráběly ze samorostů. Dřevaři a výrobci saní tak museli hledat v lese vhodně tvarované kmene nebo tlustší větve, které rostly většinou v mírných svazích, kde jim zakřivený tvar propůjčila tíha ledu, nebo břeh řeky. Při hledání samorostu se muselo dbát zároveň na vhodnost zakřivení. Pokud ohnutí bylo příliš velké nebo kmen naopak nebyl dostatečně ohnutý, pro výrobu se muselo najít vhodnější dřevo. Rozpoznání vhodného stromu ulehčovala dřevěná šablona, podle které se předem určilo, zda se z konkrétního kmene dá vyrobít roh. Hledání vhodného stromu se stalo pro výrobce téměř každodenní rutinou. Například když se vraceli dřevaři znalí výroby saní z údolí domů, pečlivě sledovali okolí, zda neuvidí vhodný kmen pro roh. Výrobci saní s dlouholetou zkušeností často žádnou šablonu nepotřebovali. Vystačili si s odhadem. K výrobě rohů se nejčastěji užíval javor nebo jasan.

K dalším neopomenutelným částem rohaček se řadí sanice. Tvořily základ kostry celých saní, a aby vydržely nápor nákladu, musely být masivní. K jejich výrobě se užívalo tvrdé dřevo, nejčastěji buk. Sanice rohaček se nechávaly okovovat, ale ne vždy. Někdy se od toho upustilo z důvodu snížení hmotnosti nebo kvůli finančním nákladům. Kování však v zimním období snižovalo tření mezi sanicemi a sněhem. Rohačky našly své místo v dopravě materiálu i v letním období, k sanicím se tak v pozdější době přidělovala již zmiňovaná dřevěná kolečka.<sup>116</sup> Kvůli udržení stejné stopy ve sněhu se vzdálenost sanic navzájem od sebe nelišila u žádných typů rohaček. Svážkaři jezdili ve skupinách, a proto saně musely mít stejnou šířku, aby i stopa byla stejná. Rozdílu si lze všimnout ve výšce. Zatímco menší a lehčí saně určené k nákupu potravin a zboží každodenní potřeby disponovaly sanicemi o výšce 2, 5 – 3 centimetry, u rohaček užívaných v lese k transportu dřeva se vyráběly sanice o výšce 4, 5 – 6, 5 centimetrů.<sup>117</sup>

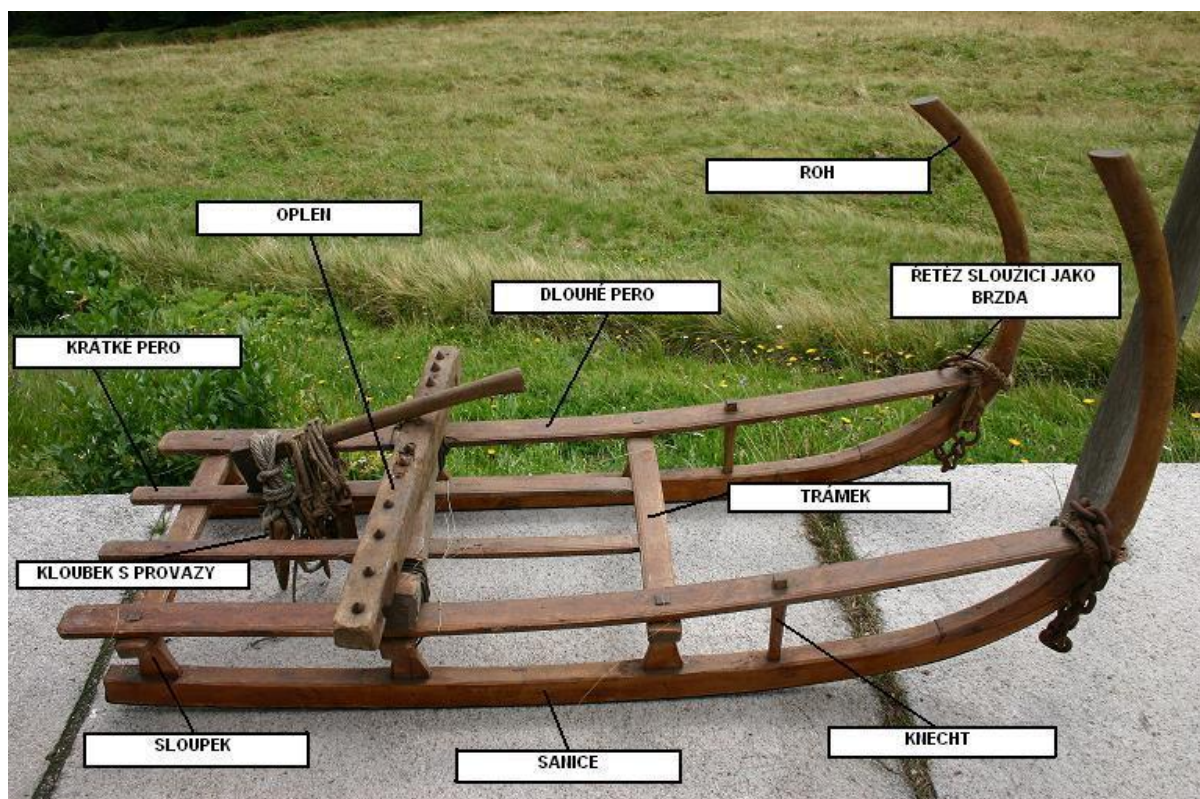
---

<sup>115</sup> TYLŠ, J. inf. dne 22. 1. 2011, Velká Úpa - Janovy Boudy.

<sup>116</sup> KLIMEŠ, P. O svážení dřeva, *Veselý výlet*, 11, 1998, s. 5.

<sup>117</sup> ADOLF, J. inf. dne 4. 8. 2009, Strážné - Lahrovy Boudy.

Do sanic jsou vklíněné dřevěné sloupky, vedoucí od sanic nahoru kolmo k trámům. Nožičky, jak někteří nazývali tyto dřevěné sloupky, spojovaly sanice s trámky pomocí ručně vyřezaného klínu. Krkonošské rohačky disponovaly většinou třemi sloupky. V jejich původní alpské domovině v jižním Tyrolsku se ale užívaly i typy rohaček mající pouze jeden sloupek.<sup>118</sup>



Obr. č. 10: Popis částí u saní rohaček, Strážné – Lahrovy Boudy 2010, foto A. Smrčka.

Další část saní, kterou lze někdy zaměnit se sloupkem, se nazývá knecht. Je však na rozdíl od sloupků užší a svou podobou připomíná tlustší dřevěnou jehlu. Funkce knechtu spočívá v zachycení brzdícího řetězu, který dřevař užije v případě nutnosti saně zastavit na prudkém nebo zledovatělém povrchu. Knecht v přední části rohaček sloužil k tomu, aby se řetěz nedostal až k sloupkům, odkud by ho při plně naložených saních bylo obtížné zespod vyndat. Knecht spojoval sanici s horní latí zvanou péro.<sup>119</sup>

Nepostradatelnou konstrukční součástí saní jsou trámky známé také jako polštáře. Jsou jakýmsi mezičlánkem mezi sloupky a péry. Zároveň jsou na nich umístěné krátké a dlouhé krajní latě, které tvoří nosnou plochu pro náklad.

<sup>118</sup> GRIESSMAIR, H. Vom Holzziehen in Südtirol, *Land Transport in Europe*, København: Nationalmuseet 1973, s. 182 – 183.

<sup>119</sup> ADOLF, J. inf. dne 4. 8. 2009, Strážné - Lahrovy Boudy.

Latě podpírající náklad se nazývají péra. Pro kratší latě vedoucí od prvního trámku k poslednímu polštáři se mezi horaly vžil název krátká pera. Postranní silnější a delší latě vedoucí až k rohům získaly pojmenování dlouhá pera. K výrobě pér se na rozdíl od sanic používalo měkčí dřevo. Například krátká pera se zhotovovala z břízy, jež zajišťovala pružnost latí.<sup>120</sup>

U rohaček určených k dopravě dlouhých dřevěných klád se používal oplén, kterému jsme se ve stručnosti věnovali při zběžném popisu charakteristiky rohaček. Toto důmyslné zařízení řešilo první základní problém, jak upevnit klády na saně. Díky oplenu se klády na saních nemohly pohybovat, rozvalit se a přetrhat provazy. Oplen ale řešil ještě jeden zásadní problém spojený zase se svážením dlouhých a těžkých klád. Jak s takovými dlouhými kládami na saních v úzkých cestách zatačet. Je potřeba se seznámit s konstrukcí oplenu, v něm se skrývá celý vtíp. Jedná se o dřevěné zařízení skládající se ze dvou provrtaných částí. Na horní pohyblivou část, v níž byly zaražené kovové hroty, se pokládaly jednotlivé dřevěné klády. Dolní nehybná část oplenu se připevňovala k saním, konkrétně k trámku.<sup>121</sup> Vytočení dlouhého nákladu umožňoval právě oplén. Horní část s nabodnutými kládami se otáčela, spodní část zůstávala pevná se saněmi. Je to něco podobného, jako když dnes vidíme zatačet dlouhý kamion.

U krkonošských saní brzdu nenajdeme, nebyla součástí konstrukce rohaček. Přesto se muselo brzdít, jinak by svážkař s nákladem nedojel. Rohačky se brzdily třemi způsoby. V prvním případě měla brzda podobu několika metrových klád položených na řetěz a navzájem provlečených provazem skrz oka řetězů. Svoji podobou připomínala jakýsi koberec, tak se jí začalo i říkat. Koberec se zapojoval za saně a dřevař musel před započítím svážky znát dokonale strmost terénu a druh povrchu, po kterém poveze náklad. Podle toho pak mohl vytvořit koberec. Například v místech se zledovatělým povrchem, kde zároveň byl strmý svah nebo dřevař navíc musel svézt dolů velký náklad, bylo nutné, aby délka koberce byla větší. Dřevo pro koberec se za těchto okolností ani nezbavovalo kůry pro zajištění větší třecí síly, a tím i dostatečného brzdného účinku. Naopak při svážce v mírném nebo téměř rovinatém terénu tvořil koberec pouze jeden až dva kusy polen nebo se za saně ani brzda nepřidávala a ke zpomalení saní sloužily pouze nohy dřevaře a řetěz.<sup>122</sup>

V druhém případě se k brzdění používal řetěz. Na rozdíl od zbývajících dvou technik, řetěz sloužil jako nouzová brzda, přesněji záchranná brzda. Svážkař použil řetěz jen v kritické

---

<sup>120</sup> KLIMEŠ, P. O svážení dřeva, *Veselý výlet*, 11, 1998, s. 5.

<sup>121</sup> ADOLF, J. inf. dne 4. 8. 2009, Strážné - Lahrovy Boudy.

<sup>122</sup> TYLŠ, J. inf. dne 22. 12. 2009, Velká Úpa - Janovy Boudy.

situaci Účelem použití řetězu nebylo pouze zpomalit saně, ale zcela je zastavit. Pokud tak svážeji učinil, musel poté řetěz vyndat zpět zespod sanic, aby mohl pokračovat v jízdě.<sup>123</sup>

K brzdění sloužily také nohy svážkáře obuté do pevných bot. Přestože svážkařské boty by leckdo mohl považovat za běžnou obuv, při dopravě na saních měly pro dřevaře nepostradatelnou funkci. Nejenže musely být dostatečně teplé a vydržet náročné horské podmínky. Jejich účel spočíval také v zajištění bezpečnosti dřevaře při pohybu na zledovatělém povrchu a ke zvýšení brzdného účinku při svozu dřeva na saních. Na podrážku bot se proto přidělávaly kovové cvočky.<sup>124</sup> Na území Čech mělo cvočkářství dlouholetou tradici. Cvočky se vyvážely do sousedních zemí, jako bylo Rakousko a Německo, hlavně do oblasti Bavorska.<sup>125</sup> V Krkonoších se výrobou bot s podrážkami pobitými cvočky zabývali především svobodní mládenci, kteří se živili jako ševci. Chodili po chalupách nabízet své produkty, nějaký čas zde zůstali, k práci dostali stravu a pak šli zase dál.<sup>126</sup>

V následujících odstavcích se budeme zabývat pomůckami, jež nejsou přímo částmi konstrukce saní, ale představují neodmyslitelnou součást každého dřevaře svážejiho v Krkonoších. Mezi věci, bez kterých by se svážka neuskutečnila, patří konopný provaz. V Krkonoších na něj dřevaři nedali dopustit. Konopný materiál zajišťoval dokonalou pevnost provazu. Pokud tak nedošlo k jeho rychlému poškození ostrým předmětem, provaz vydržel i několik let. Muselo se ale o něj pečovat, a to promazáváním parafinem nebo lojem. Zároveň se dbalo, aby provaz po ukončení svážky byl uskladněn na suchém místě. Lépe se totiž utahoval náklad metrového dříví dobře usušeným provazem.<sup>127</sup>

Nedílně k provazu upevňujiho náklad na saních patřila dřevěná součást zvaná kloubek, kterou si s sebou do Krkonoš přinesli osídlenci z Alp. Kloubek představoval dřevěné oko nahrazující složité a nepraktické uzle. Upevnění materiálu, především dřeva, se provádělo tak, že se náklad pevně svázal provazem, jehož konec se provlékl dřevěným okem. Dřevař zároveň vytvořil jednoduchou smyčku, kterou obvázal špici kloubku. Pouhým cuknutím provazem došlo k rozvázání provazu. Přes jednoduchost celého systému nedošlo k nechtěnému uvolnění nákladu. K tomu mohlo dojít pouze při prasknutí provazu.<sup>128</sup>

---

<sup>123</sup> RUSE, R. inf. dne 5. 8. 2009, Horní Maršov - Temný důl.

<sup>124</sup> SMRČKA, V. *Krkonošské rohačky*, Praha: 2007, (filmový dokument zaznamenaný na DVD)

<sup>125</sup> VÁLKA, M. Cvočkářství, *Lidová kultura*, Praha: Mladá fronta 2007, s. 94.

<sup>126</sup> SMRČKA, V. *Krkonošské rohačky*, Praha: 2007, (filmový dokument zaznamenaný na DVD).

<sup>127</sup> TYLŠ, J. inf. dne 22. 1. 2011, Velká Úpa - Janovy Boudy.

<sup>128</sup> TYLŠ, J. inf. dne 22. 12. 2009, Velká Úpa - Janovy Boudy.



### 3. 1. 3 Výroba rohaček

Výrobce saní, a to nejen rohaček, lze rozdělit do tří hlavních skupin. Saně si často vyráběli pro vlastní potřebu na základě tradované dovednosti zruční dřevaři, kteří uměli dobře pracovat se dřevem a výrobu odkoukali většinou od svého otce. Druhou skupinu tvořili také dřevaři, kteří saně vyráběli nejen pro sebe, ale přivydělávali si tím, že prodávali rohačky i jiným zájemcům. Poslední skupinu tvořili profesionální výrobci, většinou koláři, pro něž se výroba saní a ostatních dřevěných dopravních prostředků stala hlavním zdrojem finančních příjmů.<sup>129</sup>

Na výrobu saní bylo potřeba sehnat vhodné dřevo. Ne pro všechny části se mohlo užít stejné dřeviny. Například na výrobu krátkých latí se užilo břízy, která ale pro ostatní části z důvodu měkkosti byla nevhodná.<sup>130</sup> Výroba sanic naopak vyžadovala tvrdé bukové dřevo. Buk ale všude nerostl, a tak v některých oblastech, jako byla ve východních Krkonoších Malá a Velká Úpa, ho nahrazoval jasan. K výrobě rohů se pak ve středních Krkonoších v okolí Vrchlabí užíval javor.<sup>131</sup>

Výroba jednotlivých částí saní tradičním způsobem probíhala bez použití kovových částí. Spoje tvořil vyvrtaný otvor a dřevěný klín. Přestože vzdálenost sanic musela být stejná, existovaly i v rámci Krkonoš regionální rozdíly v rozměrech rohaček bez rozdílu, zda se jedná o krátké nebo dlouhé saně. Odlišnost například spočívala v délce mezi rohy a prvním trámkem. Například výrobce saní ve Velké Úpě byl menší postavy, a proto vyráběl saně, jež měly kratší délku mezi rohy a prvním polštářem. Jednalo se o rohačky s takzvaným „malým krokem“. Naopak kolář v Malé Úpě vyráběl saně, které disponovaly daleko větší vzdáleností od rohu k trámku. Záleželo tak na každém, jaký typ saní preferuje, zda s „malým nebo velkým krokem“.<sup>132</sup>

K těžbě dřeva a následné výrobě saní potřeboval kolář nebo dřevař, jež uměl se dřevem pracovat, několik základních nástrojů. Jednalo se o pilu rámovku, obloukovou pilu a sekyru. K výrobě saní potřeboval kolář také pilku zvanou malý fukšvanc, dláto, hoblíky a vrtáky nejrůznějších velikostí. K zajímavým nástrojům patřila šuplera. Jednalo se o rejsek, kterým se změřila například vzdálenost jednotlivých děr. Jednotlivé velikosti a vzdálenosti se pak nemusely znovu měřit a pomocí tohoto nástroje se jednoduše přenesly.<sup>133</sup>

<sup>129</sup> ADOLF, J. inf. dne 4. 8. 2009, Strážné - Lahrovy Boudy.

<sup>130</sup> KLIMEŠ, P. O svážení dřeva, *Veselý výlet*, 11, 1998, s. 5.

<sup>131</sup> ADOLF, J. inf. dne 4. 8. 2009, Strážné - Lahrovy Boudy.

<sup>132</sup> TYLŠ, J. inf. dne 22. 1. 2011, Velká Úpa – Janovy Boudy.

<sup>133</sup> ADOLF, J. inf. dne 4. 8. 2009, Strážné - Lahrovy Boudy.

### 3. 1. 4 Svážka dřeva na rohačkách

Než došlo k samotné svážce nákladu, bylo k tomu nutné přizpůsobit terén. Vhodná cesta totiž představovala zásadní předpoklad k uskutečnění svážky.<sup>134</sup> Úprava cest, po kterých se jelo z kopce dolů saněmi, probíhala v několika fázích. Nejprve bylo nutné zajistit, aby se saně nezabořovaly do hlubokého sněhu a zároveň dřevař viděl, kudy má přesně jet. Dřevaři před zahájením svážky cestu prošlapávali a udusávali pomocí sněžnic. Svážková cesta dosahovala délky několika set metrů a výjimkou nebyla ani přes kilometr dlouhá cesta. Často se ale stávalo, že namáhavá cesta dřevařů byla zmařena špatným počasím, kdy na druhý den napadlo velké množství sněhu a prošlapávání cesty se muselo opakovat. O namáhavosti procesu svědčí i výpověď respondenta odmalička se živícího jako dřevař, Rudolfa Ruseho narozeného v oblasti Horní Malé Úpy, který vzpomínal na vytvoření svážkařské cesty se slovy: „Kdo to na vlastní oči neviděl, neuvěří!“<sup>135</sup> K dostatečnému udusání cesty pomohlo také první projetí naloženými saněmi, za které byla připojena brzda z metrových klád. Tomu i odpovídala šířka cesty, jež měla jeden metr. Šířka saní ale dosahovala 80 centimetrů.<sup>136</sup>

Vedle zpevnění cesty se dbalo i na zajištění dostatečné bezpečnosti cesty. Dřevaři dbali na to, aby terén co nejvíce zbavili nejrůznějších nerovností. Přemísťovali tak lopatami sníh z míst, kde se nacházel jeho přebytek, a zaplňovali jím nerovnosti.<sup>137</sup> Pro zpevnění děr užíli větve, jimiž následně díry vyplnili a následně zasypali sněhem. Větve užívali dřevaři i k výrobě takzvaného chodníku v situaci, kdy svah nebyl příliš strmý, a saně nejely. Jednotlivé zakulacené větve se položily do sněhu ve vzdálenosti přibližně jednoho až dvou metrů.<sup>138</sup>

Po úpravě cesty se mohlo začít se svážkou. Samotná doprava materiálu, především dřeva, patřila k velice namáhavé a nebezpečné práci. Mohlo by se tak zdát, že náročné povolání dřevaře, respektive svážkáře na saních vykonávali zdatní a urostlí muži. Opak je ale pravdou. Při výzkumu, kdy jsme měli možnost hovořit s posledními žijícími horaly, jež živila práce v lese a tradiční doprava dřeva na rohačkách, jsme zjistili, že mnoho těchto respondentů bylo malé, drobné postavy. Tělesná stavba pro práci v lese a svážení dřeva na rohačkách nebyla určujícím předpokladem pro tuto práci. Mezi nejdůležitější faktor se totiž řadila zručnost,

<sup>134</sup> KLIMEŠ, P. O svážení dřeva, *Veselý výlet*, 11, 1998, s. 5.

<sup>135</sup> RUSE, R. inf. dne 5. 8. 2009, Horní Maršov - Temný Důl.

<sup>136</sup> RUSE, R. inf. dne 5. 8. 2009, Horní Maršov - Temný Důl.

<sup>137</sup> KLOS, Č. Rohatá obživa, *Krkonoše – Jizerské hory*, 4, 1987, s. 5.

<sup>138</sup> BARAN, L. Transport in Czechoslovakia as an Ethnographical and Social Phenomenon, *Land Transport in Europe*, København: Nationalmuseet 1973, p. 70 – 71.

smysl pro spolupráci, zodpovědnost a také důvtip. Dřevaři museli spolu pracovat v partách a například také vědět, jak si práci ulehčit.<sup>139</sup>

Práce dřevaře a svážejíciho na saních rohačkách se většinou tradovala po generace. Kluci již ve věku čtrnácti až patnácti let chodili se svým otcem do lesa a pomáhali se svázkou dřeva. Žádný speciální zácvik se nekonal. Syn většinou odpozoval, jak otec sváží. Saně si první rok nakládal jen z poloviny, aby se mohl svážce naučit, ale přitom nedošlo k případnému nebezpečnému úrazu. Tomu odpovídal i plat, který dosahoval poloviční částky.<sup>140</sup>

Při svážce byl zásadní postoj svážejíciho u saní, který se za několik staletí neměnil a byl předem dán. Dopravce v mírném podřepu měl nakloněná záda směrem k nákladu a musel být neustále v pozoru, aby měl nohy před sebou. Pokud by dřevař omylem dopustil sklouznutí noh pod saně, celý dopravní prostředek s nákladem by svážejíciho zavalil a způsobil mu těžké zranění nebo smrt. Dřevař totiž většinou nezvládl v rychlosti vrátit nohy zpět před sebe. Nebezpečná byla také rychlost saní. Při svážce ve strmém terénu se často stávalo, že se nezvládlo nohama ubrzdít plně naložené saně. Většinou jako záchranná brzda pomohl řetěz, pokud ale i ten selhal, například praskl, musel dřevař seskočit ze saní. Tím si zachránil život.<sup>141</sup> Při svážce docházelo také k opačné situaci a dopravce se musel snažit, aby kvůli pomalé jízdě v terénu s malým sklonem s plně naloženými saněmi neuvízl.<sup>142</sup> Pomoci mu mohl částečně provaz nebo přes hrud' navlečený konopný popruh.<sup>143</sup>

Problémy se sněhem, s nimiž se v minulosti občas setkávali dřevaři, jsme si sami mohli ověřit při rekonstrukcích svážení dřeva na rohačkách, z nichž první se uskutečnila v únoru v roce 2007 v oblasti Velké Úpy a druhá v březnu 2010 ve středních Krkonoších v okolí Lahrových Bud. Cílem těchto rekonstrukcí bylo filmově i fotograficky zdokumentovat tradiční způsob dopravy dřeva na saních rohačkách. První rekonstrukci lze považovat za zdařilou, neboť svázka dřeva proběhla v rámci možností dobře bez větších komplikací. Na základě této rekonstrukce byl zhotoven i dokument *Krkonošské rohačky*, odvysílaný pak v České televizi o vánočních svátcích v roce 2008. Bohužel v důsledku vyšších teplot došlo při rekonstrukci ke zkrácení úseku, po kterém se metrové dříví i dlouhé klády dopravovaly. Původně měli svážejíci Hartman Hampl, dřevař žijící v Horním Maršově, a Josef Tylš, hajný z Velké Úpy dříve pomáhající tchánovi dřevaři Fridrichu Kneifelovi, dopravovali náklad po

<sup>139</sup> KNEIFEL, F. inf. dne 28. 6. 2005, Velká Úpa - Janovy Boudy,

<sup>140</sup> RUSE, R. inf. dne 5. 8. 2009, Horní Maršov – Temný Důl.

<sup>141</sup> RUSE, R. inf. dne 5. 8. 2009, Horní Maršov - Temný důl.

<sup>142</sup> HNÍK, K. – SOJKOVÁ, J. *Bejvávalo na horách*, Hradec Králové: Garamon 2003, s. 129.

<sup>143</sup> BARAN, L. *Saně, Lidová kultura*, Praha: Mladá fronta 2007, s. 882.

cestě z Pěnkavčího vrchu do údolí Velké Úpy. Z důvodu větších teplot a tím měkčího sněhu se rozhodlo o zkrácení úseku. Svážka tak proběhla v úseku Pěnkavčí vrch – Janovy Boudy.<sup>144</sup>

Druhá rekonstrukce v roce 2010 na Lahrových Boudách byla bohužel o poznání horší. Důvodem byly opět vysoké teploty, jež dosahovaly hodnot nad nulou stupňů celsia. První část svážky proběhla na otevřené louce. Jízda se ale nezdařila, saně se totiž zabořovaly do sněhu a nejely. Podle svážejícího Willibalda Bradlera hlavní příčinou byl umrzlý a tvrdý podklad. Navíc povrch byl zatravněný a v oblasti se nacházelo mnoho malých vodních pramenů.<sup>145</sup> Druhá část transportu se povedla o něco lépe. Cesta zvaná jako takzvaná Lahrbush byla totiž zpevněná a vedla stinným lesem. Nebyla tolik vystavena slunečnímu záření. Přesto i zde rekonstrukce neproběhla zcela v pořádku a rohačky nenabíraly dostatečnou rychlost a na mnoha místech se zastavovaly.<sup>146</sup>

Svážka dřeva patřila k náročným způsobům obživy. Dopravu dříví na rohačkách provádělo převážně německy mluvící obyvatelstvo. Většinou tito dřevaři disponovali potřebnými zkušenostmi, předávanými z generace na generaci, což se mimo jiné řadilo mezi důvody, proč někteří dřevaři mohli či dokonce museli po II. světové válce zůstat v Krkonoších.<sup>147</sup>

Přes namáhavost těžby a následné dopravy dřeva na rohačkách se dřevaři stravovali skromně. Ráno snídali mléčnou polévku, jež se vařila z mléka a mouky. Do polévky se mohly přidat i brambory. Přes jednoduchost složení tento pokrm dřevaře dostatečně nasýtil. Během dne si s sebou dřevaři brali svačinu. Většinou se jednalo o chléb namazaný máslem a kávu. Pokud rodina dřevaře vlastnila vedle krav i prase, svačinu si dřevař přilepšil kouskem uzeného masa nebo si chléb namazal sádlem. K pití měl teplý čaj v termosce.<sup>148</sup> Dřevaři si museli svačinu chránit, a to před mrazem i lesní zvěří. Jídlo tak nenechávali na zemi nebo nevěsili na větve stromů. Svačinu pečlivě zahrabávali do sněhu.<sup>149</sup> Alkohol při svážce kvůli bezpečnosti byl nepřipustný. Přesto například v časopise *Zlatá Praha* z roku 1907 se píše, že staří dřevaři neholdují alkoholu, ale mladí již ano.<sup>150</sup> To, že někteří dřevaři holdovali alkoholu, bylo zřejmé i z výpovědi velkoúpského hospodáře a dřevaře Fridricha Kneifela, jež

---

<sup>144</sup> První rekonstrukce svážky na saních rohačkách proběhla v únoru 2007 v oblasti Velká Úpa – Pěnkavčí vrch a Janovy Boudy.

<sup>145</sup> BRADLER, W. inf. dne 5. 3. 2010, Strážné – Lahrový Boudy.

<sup>146</sup> Druhá rekonstrukce svážky na saních rohačkách proběhla v březnu 2010 v oblasti Strážné – Lahrový Boudy.

<sup>147</sup> RUSE, R. inf. dne 5. 8. 2009, Horní Maršov - Temný Důl.

<sup>148</sup> KNEIFEL, F. inf. dne 28. 6. 2005, Velká Úpa - Janovy Boudy.

<sup>149</sup> KNEIFEL, F. inf. dne 28. 6. 2005, Velká Úpa - Janovy Boudy.

<sup>150</sup> PAPÁČEK, A. Ze života lidu v Krkonoších, *Zlatá Praha*, 24, 1907, s. 122.

vzpomínal na svého pracovního „partáka“, který si přivydělával muzikou a k tomu rád pil alkohol. Nikdo z dřevařů s ním nechtěl pracovat v partě, protože v lese usnul.<sup>151</sup>

Náročnost a nebezpečnost svážky dřeva na rohačkách se projevila ve výši platu. Částka za dopravu dřeva na saních se však lišila podle regionu. Například na Vrchlabsku denní částka dřevaře za svážení dřeva dosahovala 5 krejcarů až 1 zlatého. V jilemnickém regionu bylo za tutéž práci možné získat od 12 krejcarů do 1 zlatého. V oblasti Horního Maršova se denní suma dřevaře za transport dřeva na rohačkách pohybovala v rozmezí mezi 10 krejcarů a 1 zlatým a 33 krejcarů.<sup>152</sup> Vyšší plat svážejících na saních se ale netýkal pouze velmi vzdálené minulosti. Kupříkladu v šedesátých letech 20. století se dřevaři svážející klády nebo metrové dříví na saních, řadili o jednu platovou třídu výše, než běžní dřevaři, jež svážku neprováděli. Byla jim přiřazena pátá platová třída.<sup>153</sup>

### 3. 2 Doprava materiálu na ostatních saních

Saně rohačky představovaly svébytný typ saní užívaný v Krkonoších, proto je jim věnovaná v textu větší pozornost. Nelze ale opomenout i jiný druh saní, jež našel uplatnění v transportu materiálu v rámci horského hospodářství. K takovému typu dopravního prostředku se řadí saně zvané vlčky. Ve srovnání s rohačkami se jedná o lehké saně sloužící k přepravě menšího nákladu. Historie vlček se v Krkonoších píše také od druhé poloviny 16. století, kdy si je do hor přinesli alpští osídlenci. Přesto jejich původ lze hledat až ve skandinávských zemích, odkud pak byly rozšířeny do Alp a ostatních zemí střední Evropy.<sup>154</sup>

Doprava nákladu na těchto saních vypadala následovně. Zboží se položilo na nosnou část vlček a upevnilo se. Dopravce pak roztlačil saně a z kopce si stoupl na dřevěné konce sanic. U dřevěných držadel měl pak levou a pravou brzdu, kterými saně zpomaloval a měnil jejich směr. Tento druh saní stále někteří horalé využívají v rámci svého hospodářství. Například respondent Zdeněk Schlitz z oblasti Strážného stále vlčky k dopravě zboží využívá.<sup>155</sup> Nutno ale přiznat, že saně dnes našly využití převážně na nejrůznějších závodech.<sup>156</sup> O jejich užívání, ať už k zábavě nebo k praktickému transportu nejrůznějšího druhu zboží, svědčí fakt,

<sup>151</sup> SMRČKA, V. *Krkonošské rohačky*, Praha 2007, (filmový dokument zaznamenaný na DVD).

<sup>152</sup> JIRÁSKO, F. *Rohačky, Krkonoše – Jizerské hory*, 6, 1974, s. 21.

<sup>153</sup> TYLŠ, J. inf. dne 22. 1. 2011, Velká Úpa – Janovy Boudy.

<sup>154</sup> VĚCHETOVÁ, M. *Historie tradičního transportu ve východních Krkonoších: Bakalářská práce*, Brno: 2012, s. 19.

<sup>155</sup> SCHLITZ, Z. inf. dne 23. 6. 2012, Strážné.

<sup>156</sup> MUDROVÁ, J. *Krasojízdy na rohačkách měly desítky nadšených diváků*,

<[http://krkonosky.denik.cz/zpravy\\_region/krasojizdy-na-rohackach-mely-desitky-nadsenych-div.html](http://krkonosky.denik.cz/zpravy_region/krasojizdy-na-rohackach-mely-desitky-nadsenych-div.html)>, [18. 10. 2012].

že je o jejich prodej stále zájem. Výrobou vlček v Krkonoších a Jizerských horách se stále zabývá kolář Josef Nosek spolu se svým synem.<sup>157</sup> Jejich dílna se nachází v Roprachticích a výroba vlček tak není mrtvou záležitostí. Vhodné je připomenout, že Josef Nosek se stal držitelem titulu Nositel tradice lidových řemesel. O významu kolářského řemesla a výrobě saní hovoří i to, že mu byl věnován informační panel na výstavě Homo faber uskutečněné v září 2012 v Kutné Hoře.<sup>158</sup>



Obr. č. 11: Výroba vlčků, Roprachtice 2013, foto A. Smrčka.



Obr. č. 12: Saně kriplata, Ohrada 2011, foto A. Smrčka.

Mezi další hospodářské saně užívané v Krkonoších se řadily dvojdílné potažní saně zvané kriplata. Užívaly se v údolí v mírnějším terénu a tahali je koně. Tento druh saní disponoval oplénem a našel uplatnění v přepravě dlouhých klád. Saněmi se ale dopravovalo i metrové dříví, a to pomocí připojení velké plošiny k saním. Nutno podotknout, že saně disponovaly značným okováním.<sup>159</sup>

### 3. 3 Doprava na krosnách

Horští hospodáři žijící ve vyšších polohách hor se snažili o soběstačnost. Nebylo ale v jejich silách kvůli nízké úrodnosti půdy vypěstovat plodiny rostoucí v nižší nadmořské výšce.<sup>160</sup> Horalé si tak museli dopravovat některé potraviny a zboží ke svým obydlím a naopak zásobovali údolí mlékem a mléčnými produkty. Větší náklady, kam se řadí metrové dříví nebo dlouhé dřevěné klády, se dopravovaly na saních. Pro dopravu materiálu

<sup>157</sup> NOSEK, J. inf. dne 6. 3. 2013, Roprachtice.

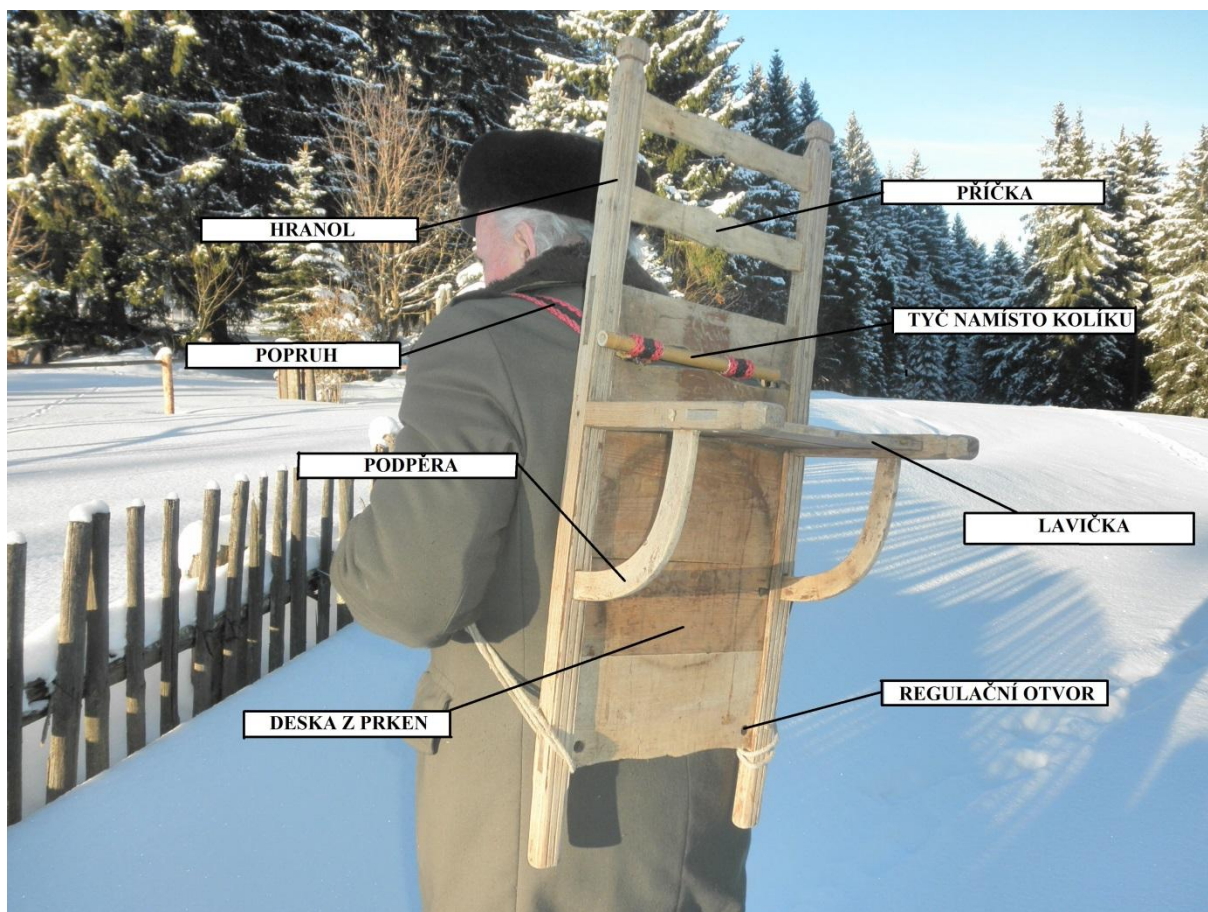
<sup>158</sup> Výstava Homo Faber, dne 8. 9. 2012, Kutná Hora.

<sup>159</sup> Výstava Sářkování dříví, dne 24. 9. 2011, Ohrada (u Hluboké nad Vltavou).

<sup>160</sup> LOUDA, J. - LUŠTINEC, J. Hory a horáci, *Krkonoše*, Praha: GeoBohemia 2008, s. 40.

každodenního použití, ale i vybraného typu ostatního zboží, bylo pohodlnější a mnohem praktičtější užít dřevěnou krosnu.<sup>161</sup>

### 3. 3. 1 Typologie jednotlivých krosen



Obr. č. 13: Lavičková krosna, Velká Úpa – Janovy Boudy 2011, foto A. Smrčka.

Krosnou, jež našla využití především k dopravě potravin, kupříkladu měkkých mléčných produktů, ale také bandasky s mlékem, byla krosna lavičková. V dopravě materiálu si ji oblíbili horalé dopravující na ní zboží každodenní potřeby a zvláště ji pak měly v oblibě ženy. Její výhodou se totiž stal dominantní prvek tohoto dopravního prostředku, a to lavička. Umožnila příliš neutahovat přepravované měkké nebo křehké zboží. Tím se zabránilo jeho poškození.<sup>162</sup> Nelze ale opomenout, že tomu napomohla také nám již známá dřevěná pomůcka tvořící konec provazu, čímž byl dřevěný kloubek. Na krosně lavičkové se dopravoval náklad o přibližné hmotnosti 30 – 40 kilogramů. Krosna lavičková však snesla i daleko těžší náklad dosahující hodnot i přes 70 kilogramů. Velkou nosnost lavičky umožňovaly dvě dřevěné latě

<sup>161</sup> HOFER, H. inf. dne 24. 1. 2011, Velká Úpa.

<sup>162</sup> HOFER, H. inf. dne 24. 1. 2011, Velká Úpa.

v podobě ohnutých podpěr.<sup>163</sup> Šířka lavičky činí 27 centimetrů, délka okrajů této nosné části dosahuje necelých 30 centimetrů. Rozměry okrajů desky krosny, takzvaných hranolů jsou následující: výška činí 90 centimetrů, na tloušťku hranoly měří 2,5 x 4 centimetry. Musíme ale zdůraznit, že uvedené hodnoty jsou pouze orientační a vycházejí z měření krosen při terénním výzkumu uskutečněného v lednu roku 2011.<sup>164</sup> Součástí lavičkové krosny byly také regulační otvory nacházející se na spodní desce krosny, jimiž se provlékal provaz. Krosna lavičková se nosila na zádech pomocí konopných popruhů, později je ale nahrazovaly popruhy vyrobené z umělých materiálů.<sup>165</sup>



Obr. č. 14: Desková krosna, Velká Úpa 2011, foto A. Smrčka.

Jako další typ krosny jmenujme krosnu deskovou známou také pod názvem žebříčková krosna. Tento typ krosny pro svou jednoduchou konstrukci našel uplatnění především u profesionálních nosičů, kteří na ní mohli dopravovat mnohonásobně těžší náklad než na lavičkové krosně. Například otec dnes posledního žijícího profesionálního nosiče na Sněžku

<sup>163</sup> BARAN, L. Krkonošské krůsně, *Český lid*, 41, 1954, s. 85.

<sup>164</sup> Údaje získány na základě ručního měření krosny u Helmuta Hofera z Velké Úpy během terénního výzkumu v Krkonoších v lednu 2011.

<sup>165</sup> SMRČKA, A. *Tradiční způsob dopravy materiálu v Krkonoších: Bakalářská práce*, Praha: Ústav etnologie FF UK 2013, s. 36.



Helmuta Hofera zvládl roku 1944 z Obří Boudy na Sněžku vynést na krosně ocelovou rouru o hmotnosti 165 kilogramů.<sup>166</sup> Na deskové krosně díky jednoduchosti bylo možné dopravovat těžký náklad. Profesionální nosiči do kopců na deskové krosně většinou vynášeli vědra s vodou, sudy piva, sypký materiál a také větší množství potravin. Na rozdíl od lavičkové krosny se ale u tohoto typu nosičského zařízení musel náklad díky absenci lavičky pevně utahovat provazy bez použití kloubku. Bylo tak nezbytné, aby křehké nebo měkké zboží se dopravovalo v dřevěné putně, jež se pevně přidělala ke krosně.<sup>167</sup> Můžeme se podívat nad tím, jakou silou museli dopravci disponovat, aby zvládli několik hodin nést do hor těžký náklad na zádech. Nosiči, aby příliš nenamáhali svá záda a hřbet, dodržovali pravidlo v umístění těžkého zboží co nejvíce k horní části krosny. Tím šetřili záda, protože se nemuseli příliš ohýbat.<sup>168</sup>

Třetím typem krosny je krosna pultová, někdy nazývaná též jako hlavová. K rozpoznávacímu znaku této krosny patří horní pult, který tvoří hlavní nosnou část krosny. Většina veřejnosti by si pomyslela, že transport zboží na hlavě se pojil pouze se zeměmi blízkého Orientu nebo africkými státy. Transport na hlavě nebylo nic neobvyklého ani v Krkonoších díky pultové krosně.<sup>169</sup> Na ní se dopravovalo především seno. K nakládání sena na krosnu však musel mít dopravce značnou zručnost, celý proces připevnění sena byla téměř alchymie. Nejprve se musela krosna obrátit pultem dolů a položit do hromady sena, poté se obalila senem deska krosny. Vše se muselo důkladně přivázat. Přestože seno je lehké, muži nosili na krosně 70 – 80 kilogramů, ženy pak 50 kilogramů. Dopravce se pak zdálky musel jevit jako obr, neboť seno dosahovalo nad hlavou dopravce až tři metry.<sup>170</sup> Doprava sena na pultové krosně je již dávnou minulostí, což dokládá i to, že při terénním výzkumu v Krkonoších jsme se již nesetkali s respondentem, který by si detailně pamatoval nakládání pultové krosny senem. Přestože se u pultové krosny na první pohled může zdát, že se výrazně od dvou předchozích zmiňovaných krosen nijak kromě pultem neliší, najdeme na ní zvláštnosti specifické pouze pro tento typ krosny. Jedná se například o otvor v desce krosny, jímž dopravce prostrčil dřevěnou tyč, se kterou si ulehčoval náklad. K další zajímavosti se řadí i použití takzvaného kroužku. Jednalo se o kruhovou pomůcku vyrobenou většinou ze žíní, kterou si nosič pokládal na hlavu. Jednalo se většinou o nosiče vyššího věku, kteří použitím kroužku zamezili modřinám hlavy. Podle posledního žijícího nosiče dopravujícího

<sup>166</sup> KLIMEŠ, P. Nosiči v bistru Sněžka, *Veselý výlet*, 35, 2011, s. 18.

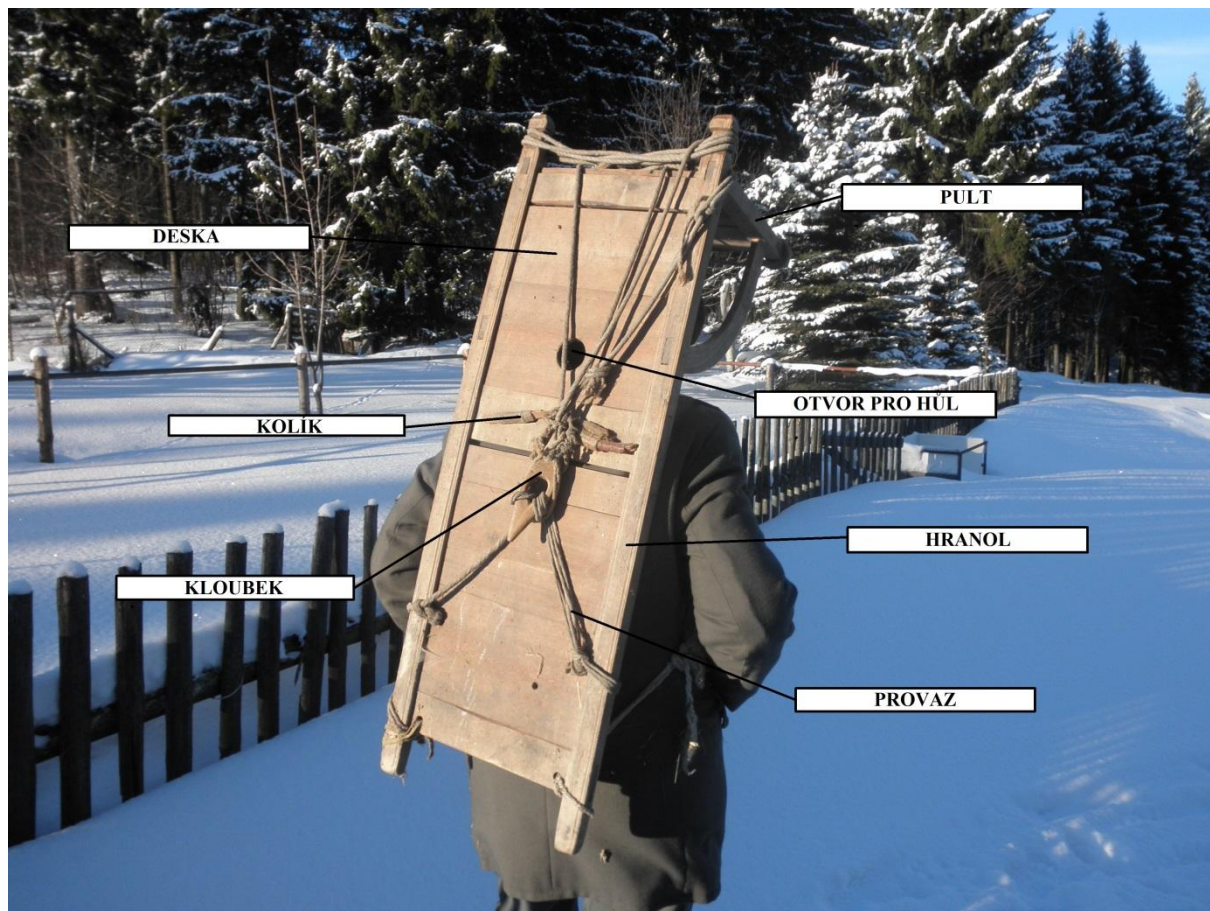
<sup>167</sup> HOFER, H. inf. dne 24. 1. 2011, Velká Úpa.

<sup>168</sup> KUBÁT, M. *Album ze starých Krkonoš*, Hradec Králové: Kruh 1982, s. 60.

<sup>169</sup> BARAN, L. *Neviditelné chodníčky*, Praha: Muzejní a vlastivědná společnost ve Frenštátě pod Radhoštěm 2002, s. 6 – 8.

<sup>170</sup> BARAN, L. Krkonošské krůsně, *Český lid*, 41, 1954, s. 86.

zboží na Sněžku, si muži vyšší postavy vystačili pouze kusem slámy, jež splnil stejný účel ochrany hlavy, a kroužek tak často nosiči ani nepotřebovali.<sup>171</sup>



Obr. č. 15: Pultová krosna, Velká Úpa – Janovy Boudy 2011, foto A. Smrčka.

### 3. 3. 2 Nosičské povolání

Podobně jako v Himalájích existují šerpové, jež zajišťují transport zboží případně lidí z údolí do vysokohorských míst, i v nejvyšších českých horách bylo běžné setkat se s krkonošským šerpou. Nosičské povolání podobně jako těžká práce v lese kladlo vyšší nároky na zdatnost jedince. Nicméně každému nosiči nesměla být cizí zodpovědnost ani organizační schopnosti. Nosiči byli vedeni jako zaměstnanci bud a hotelů a pracovali na plný úvazek. Jiná volba se ani nenabízela, protože dopravováním zboží nosič strávil téměř celý den, který vypadal podle posledního žijícího nosiče Helmuta Hofera z Velké Úpy následovně.

Ráno nosič posnídal. Snídaně byla většinou skromná, o čemž svědčí i výpověď našeho respondenta, který snídal kousky chleba namáčené v teplém mléce. Další jídlo pak

<sup>171</sup> HOFER, H. inf. dne 24. 1. 2011, Velká Úpa.

představoval až teplý oběd na Sněžce, který si nosič nemusel platit, protože byl součástí jeho platu. Předtím, než se Helmut Hofer dostal do cíle, musel absolvovat náročný výstup s těžkým nákladem. Jeho cesta většinou vedla z Velké Úpy na Sněžku a trvala přibližně pět hodin. Do značné míry ale záleželo na okamžité fyzické kondici jedince, hmotnosti nákladu a především také na ročním období a počasí. Pokud nosič měl za úkol vynést zboží v době, kdy napadlo mnoho sněhu, padla hustá mlha a povětrnostní podmínky nebyly zcela ideální, doba dopravy zboží do cíle se o několik hodin mohla prodloužit. Sám Helmut Hofer zažil během své nosičské kariéry několik nebezpečných povětrnostních situací. Stalo se tak, že na Sněžku musel lézt doslova po čtyřech. Někdy, když přišla silná bouřka, byli nosiči dokonce donuceni uprostřed své cesty zastavit a vzdálit se od krosny s nákladem. Týkalo se to především situací, kdy přišla silná bouře s blesky a nosič zrovna dopravoval sudy piva s železnou obruční nebo jiné kovové předměty. Hrozilo tak nebezpečí zásahu bleskem. Helmut Hofer zažil dvakrát takovou nepřízeň počasí, že musel zanechat na úbočí Sněžky krosnu s celým nákladem.<sup>172</sup> Problém nepředstavovaly pouze povětrnostní podmínky. Velkým nepřítelem nosičů byl i zledovatělý povrch, se kterým si ale nosiči uměli poradit. K botám si připevňovali speciální železné bodce.<sup>173</sup>

Výbavou nosičů, ale také dřevařů a ostatních obyvatel hor, byly i sněžnice, které se připevňovaly k botám a značně ulehčovaly chůzi v hlubokém sněhu. Výskyt sněžnic v Krkonoších s největší pravděpodobností souvisel s osidlováním Krkonoš alpskými osídlenci v druhé polovině 16. století. O krkonošských sněžnicích se můžeme dočíst již v písemnosti Kristiana Gryphiuse z roku 1670, tedy přibližně o sto let později po alpské kolonizaci Krkonoš.<sup>174</sup> Sněžnice se užívaly v mnoha evropských zemích a měly podobné pojmenování. V Podkrkonoší se sněžnicím říkalo kropě, v Čechách krpě. Například v beskydském prostředí nebo v pohoří Tater se užíval výraz karple, v chorvatské a srbské oblasti krpļje.<sup>175</sup> V Krkonoších se objevují dva typy sněžnic, a to sněžnice obloukové a žebříkové. K výrobě sněžnic se hodilo více dřevin. K výrobě obloukových sněžnic se používalo například jasanové dřevo,<sup>176</sup> ale někdy také kosodřevina.<sup>177</sup>

---

<sup>172</sup> HOFER, H. inf. dne 24. 1. 2011, Velká Úpa.

<sup>173</sup> SMRČKA, A. Saně, krosna, loktuše – O tradičním transportu materiálu v Krkonoších, *Krkonoše – Jizerské hory*, 2014, 1, s. 10.

<sup>174</sup> BARTOŠ, M. – LUŠTINEC, J. *Počátky lyžování v českých zemích*, Praha: Merkur 1988, s. 11.

<sup>175</sup> MOSZYŃSKI, K. *Kultura ludowa Słowian*, Warszawa: Książka i Wiedza 1967, s. 640.

<sup>176</sup> BARTOŠ, M. – LUŠTINEC, J. *Počátky lyžování v českých zemích*, Praha: Merkur 1988, s. 11.

<sup>177</sup> MOSCH, K. F. *Das Riesengebirge*, Leipzig: Weber 1858, s. 55.



Obr. č. 16: Železa s hroty připevňující se k botám, Velká Úpa 2011, foto A. Smrčka.



Obr. č. 17: Oblouková sněžnice, Velká Úpa 2011, foto A. Smrčka.

Cesta nosičů byla namáhavá a ubíhala pomalu. Nosiči chodili zpravidla ve skupinách, kdo by si ale myslel, že si namáhavé zaměstnání nosiči vzájemně zpříjemňovali konverzací, byl by na omylu. Při těžkém výstupu nahoru nebylo možné příliš mezi sebou komunikovat ani příliš sledovat okolí. Jediným oddychem se pro krosnaře stávala odpočinková místa. Jednalo se většinou o kmen stromu nebo větší ploché kameny. Krosnaři nesoucí zboží z Pece na Sněžku měli v úseku devět vytipovaných zastávek k odpočinku.<sup>178</sup>

Pro Helmuta Hofera pracovní doba nekončila vynesemím zboží na Sněžku. V pozdních odpoledních hodinách, kdy by se mohl vrátit již domů, ho čekal další úkol. Musel vyzvednout zboží dole u obchodníka, u kterého bylo zboží zamluveno nebo v Peci pod Sněžkou ve velkoskladu. O objednávku zboží se staraly boudy, po II. světové válce však zamluvení zboží zařizovali sami nosiči. Po vyzvednutí zboží se Helmut Hofer vracel až k večeru domů. Zboží sice mohl převzít následující den v brzkých ranních hodinách. Byl však rád, že mu ráno zbývá daleko větší množství času a z domu může vyjít později.<sup>179</sup>

Příjem profesionálních nosičů patřil k těm vyšším, když jej srovnáme v rámci horského prostředí Krkonoš. Například Pavel Scheufler v publikaci *Krkonoše na nejstarších fotografiích* uvádí, že průměrná mzda nosiče v 19. století dosahovala čtyřnásobku příjmu pomocné námezdní síly, jež pomáhala sklízet řepu. I v době první republiky byli nosiči solidně placeni. Jejich příjem se odvíjel od nanesených kil. Pevnou měsíční mzdu nosiči pobírali po II. světové válce, což se ale pro ně celkově promítlo jako méně výhodné. Porovnáme-li platy krosnaře s měsíčními příjmy dřevařů před finanční měnovou reformou,

<sup>178</sup> SMRČKA, A. Tradiční doprava materiálu na krosnách v Krkonoších, *Národopisný věstník*, 2012, 1, s. 79.

<sup>179</sup> HOFER, H. inf. dne 24. 1. 2011, Velká Úpa.

zjistíme, že byly výrazně menší. Nosič si v průměru vydělal 4500 Kč, zatímco běžný dřevař v lese 10 000 Kč, lesník s kvalifikací i 15000 Kč.<sup>180</sup>

### 3. 3. 3 Užití dřevěné krosny v současnosti

Helmut Hofer ukončil profesi nosiče kvůli zdravotním potížím v roce 1953. O několik let později, konkrétně v roce 1961 i jeho otec přestal nosit zboží na Sněžku.<sup>181</sup> Toto datum by tak šlo považovat za zánik tohoto povolání. Přesto na tradiční dřevěnou krosnu mnoho krkonošských horalů nezanevřelo. Dodnes mnozí obyvatelé dopravují materiál na dřevěných krosnách. Jedná se například o provozovatele České poštovny na Sněžce. Tradice nošení na krosnách v pozměněné proměně stále existuje. Navíc profese nosiče se dočasně obnovila po dobu výstavby nové lanovky na Sněžku. Návštěvníkům hor se také nabízí ve Velké Úpě možnost zapůjčit si dřevěnou krosnu a jít po obnovených nosičských cestách, a tím si tak částečně vyzkoušet pocity nosičů.<sup>182</sup>

### 3. 4 Koňský a volský potah

Přibližně od druhé poloviny 20. století dochází k poklesu užívání tradičních dopravních prostředků k hospodářským účelům. Opačný trend lze ale zaznamenat u koňského potahu, který v poslední době nabývá na významu. Důvodů je několik. Jednoznačnými předpoklady pro užívání koňské síly k přibližování klád v lese je minimální negativní dopad na okolní přírodu a nasazení i v místech, kde by nebylo možné nasadit těžkou techniku. Od 90. let minulého století Krkonošský národní park s podporou dotací se snaží obnovit a udržet vhodný ekosystém hor a návrat koně tomu může i z kulturního hlediska přispět.<sup>183</sup>

Využívání koní má ve střední Evropě velmi dlouhou tradici a již v eneolitu a době bronzové se na tomto území rozšířil chov koní. Především od druhé poloviny 16. století došlo na českém území ke zvýšení stavu koní pro potažní práce.<sup>184</sup> V Krkonoších tento tradiční dopravní prostředek ale zažil vzestup ve vyšších polohách teprve v polovině 20. století. U

<sup>180</sup> HOFER, H. inf. dne 24. 1. 2011, Velká Úpa.

<sup>181</sup> HOFER, H. inf. dne 24. 1. 2011, Velká Úpa.

<sup>182</sup> VÍTKOVÁ, K. Po nové cestě na Sněžku si lidé vyzkouší, jak kdysi dřeli šerpové, <[http://hradec.idnes.cz/nasnezku-mohou-lide-vyrazit-po-nove-ceste-fjo-/hradec-zpravy.aspx?c=A121020\\_1843394\\_hradec-zpravy\\_pos](http://hradec.idnes.cz/nasnezku-mohou-lide-vyrazit-po-nove-ceste-fjo-/hradec-zpravy.aspx?c=A121020_1843394_hradec-zpravy_pos)>, [13.1.2013].

<sup>183</sup> ŠMELKO, V. História a súčasnosť chovu norika muránskeho typu v š. p. LESY SR, *Z histórie lesného dopravníctva*, Praha: Národní zemědělské muzeum 2012, s. 195.

<sup>184</sup> BERANOVÁ, M. – KUBAČÁK, A. *Dějiny zemědělství v Čechách a na Moravě*, Praha: Libri 2010, s. 213.

německy mluvícího obyvatelstva v horském prostředí Krkonoš nebylo předtím zvykem chovat koně. Horalé krmili dobytek především senem, obilí šlo vypěstovat pouze v nižší nadmořské výšce.<sup>185</sup> O neúrodnosti půdy a její menší bonitě vypovídá i to, že se stoupající nadmořskou výškou klesala její hodnota i výše daní, které horalé odváděli.<sup>186</sup> Pořizovací cena koně byla navíc pro tamější obyvatele příliš vysoká.<sup>187</sup>



Obr. č. 18: Koňský potah, Velká Úpa – Janovy Boudy 2012, foto A. Smrčka.

Přes tyto zmiňované důvody nelze tvrdit, že by se kůň ve vysokohorském prostředí do konce II. světové války neobjevil. Přestože se k dopravě například hnoje využíval především v nižších polohách volský potah,<sup>188</sup> s modernizací horských cest se do hor dostal i koňský potah. Můžeme vycházet kupříkladu z vyprávění nosiče Helmuta Hofera, který vzpomíná, že po úpravě a zpevnění Jubilejní cesty od 40. let 20. století dopravovali z Obří Boudy na Sněžku těžší náklad právě koně. Jednalo se zejména o uhlí nebo sudy piva. Přesto u německy mluvícího obyvatelstva nebylo z finančních důvodů a nehospodárnosti zvykem vlastnit koně. Do roku 1945 koňský potah používali v horském prostředí Krkonoš především bohatší

<sup>185</sup> KLIMEŠ, P. inf. dne 16. 12. 2012, Horní Maršov.

<sup>186</sup> BRADLER, W. Bradler, ein Pionier des Riesengebirges. *Riesengebirgsheimat*, 1951, 2, s. 9.

<sup>187</sup> KLIMEŠ, P. inf. dne 16. 12. 2012, Horní Maršov.

<sup>188</sup> ACHLAITNER, M. *Ortsbuch von Schwarzenthal*, Marktobendorf: Ortsbücher des Heimatkreises Hohenelbe/Sudetenland 1989, s. 46.

majitelé bud, kteří využívali koně k dopravě turistů a tento druh transportu našel uplatnění k zásobování jejich ubytovacích a restauračních zařízení.<sup>189</sup>

Ve vyšších polohách Krkonoš bylo možné se setkat s koňmi přibližujícími dřevo výjimečně i před II. světovou válkou. Bylo to na počátku 30. let minulého století, kdy pomáhali ve východních Krkonoších při napravování škod po velké kalamitě Rusíni z Podkarpatské Rusi. Přivedli s sebou na pomoc koně huculského plemena, které používali k odklizení polomů. Místní krkonošští horalé je se zaujetím pozorovali také kvůli koním, které sami při práci v lese neznali.<sup>190</sup>

Situace ale byla samozřejmě odlišná v oblastech s nižší nadmořskou výškou. Například v západních Krkonoších v Pasekách nad Jizerou se koňského potahu k hospodářským účelům běžně užívalo.<sup>191</sup>

V současnosti si lze všimnout opačného trendu i ve vysokohorském prostředí. Využití koně v Krkonoších jsme měli možnost zaznamenat i my při terénním výzkumu roku 2012 v oblasti Velké Úpy. V květnu 2012 jsme fotograficky zdokumentovali přibližování dřevěných klád v blízkosti Janových Bud. V srpnu téhož roku jsme zachytili v blízkosti křižovatky u Temného dolu nedaleko Horního Maršova téhož dřevaře Lubomíra Janáše stahujícího dlouhé dřevěné klády ze svahu pomocí koně. Lubomír Janáš používal k přibližování klád slezského norika, plemena, které vzniklo křížením rakouských koní norického původu s koňmi českého původu. Původní oblast norického plemena musíme hledat v tehdejší římské provincii Noricum, jež se nacházela na území dnešního Rakouska.<sup>192</sup> Postupným křížením vzniklo ve střední Evropě několik norických plemen využívaných k práci v lese. Jedná se nejen o slezského norika, ale také o norika muránského, tyrolského, štajerského nebo bavorského typu.<sup>193</sup>

Vlastnit koně v současnosti je podobně jako v minulosti také pro mnoho dřevařů finančně náročné. Pořizovací cena koně z farmy se pohybuje kolem 70 000 korun. Vlastnictví koně nepředstavuje pouze finanční, ale i pracovní zátěž. Koni je nutné věnovat neustálou péči nejen, co se týká krmení, ale i výcviku. Dřevaři si většinou nekupují hříbě. Pro těžkou práci v lese potřebují dospělého koně alespoň čtyři roky starého. Pro přibližování klád je ale podle dřevaře Lubomíra Janáše nejvhodnější osmiletý kůň. Při výcviku koně je potřeba, aby dřevař i

---

<sup>189</sup> HOFER, H. inf. dne 24. 1. 2011, Velká Úpa.

<sup>190</sup> KNEIFEL, F. inf. dne 28. 6. 2005, Velká Úpa - Janovy Boudy.

<sup>191</sup> JIROUŠOVÁ, E. inf. dne 24. 1. 2013, Paseky nad Jizerou.

<sup>192</sup> KOLEKTIV. *1000 koní*, Praha: Svojtka & Co. 2007, s. 102.

<sup>193</sup> ŠMELKO, V. *História a súčasnosť chovu norika muránského typu v š. p. LESY SR, Z histórie lesného dopravníctva*, Praha: Národní zemědělské muzeum 2012, s. 195.

jeho zvířecí „parták“ si na sebe dobře zvykli, což není vždy pravidlem a dospělý kůň se vždy nemusí dobře adaptovat na práci v lese a nového majitele.<sup>194</sup>

Pracovní den s koněm v lese vypadá přibližně následovně. Kolem čtvrté hodiny ranní se koni připravovala krmná dávka ovsu. Doba vyčleněná pro krmení zvířete trvá přibližně dvě hodiny a poté se může jít do lesa. Na vzdálenější místa se kůň dopravuje. V případě našeho respondenta se jednalo o pojízdný přívěs pro koně zapojený za traktor. Na určeném místě se pak provádí samotné přibližování klád. Dřevař musí při práci dávat pozor především na svoji bezpečnost a chránit i zdraví koně. Dbá například na to, aby kůň tahal klády podél svahu. Rovněž při terénním výzkumu bylo možné pozorovat, že dřevař dopřává koni pravidelný odpočinek. S koněm Lubomír Janáš v horském terénu Krkonoš zvládl za den přiblížit přibližně čtyři kubické metry. Pro porovnání, lanovkou se během dne dopraví zhruba 20 metrů krychlových dřeva. V roce 2012 si respondent za kubík dřeva vydělal přibližně 260 korun.<sup>195</sup>

### 3. 5 Doprava materiálu v plachtě

Plachta, v krkonošské oblasti a v Podkrkonoší známa pod názvem loktuše, odedávna představovala důležitou součást ženského oděvu. Sloužila především jako ochrana před nepříznivým počasím.<sup>196</sup> Loktuše však představovala i jednoduchý transportní prostředek ve střední Evropě hojně používaný ženami k přepravě dětí.<sup>197</sup> Užití však našla i v horském hospodářství Krkonoš. Díky jednoduché konstrukci a mnohostrannému využití se loktuše uplatnila v transportu potravin a především sena, kterého pojala podle Ludvíka Barana kolem 30 kilogramů.<sup>198</sup> Někdy se jednalo ale až o 200 kilogramů, a to tak, že se jednotlivé loktuše navzájem sešily, a tím vzrostl jejich celkový objem, který mohly pojmout.<sup>199</sup> Tím jsou rozdílné i rozměry loktuše. Zatímco Ludvík Baran uvádí rozměry krkonošské loktuše 70 – 80 x 250 centimetrů,<sup>200</sup> hospodář a bývalý hajný Zdeněk Schlitz ze Strážného u Vrchlabí užíval plachty o přibližné velikosti 2 x 2 metry.<sup>201</sup> Výrobou loktuší se často zabývali horalé

<sup>194</sup> JANÁŠ, L. inf. dne 22. 7. 2012, Horní Maršov – Temný Důl.

<sup>195</sup> JANÁŠ, L. inf. dne 22. 7. 2012, Horní Maršov – Temný Důl.

<sup>196</sup> ŠTĚPÁNOVÁ, I. *Lidový oděv v Čechách 19. století*, Praha: SPN 1984, s. 120 – 121.

<sup>197</sup> NOVÁKOVÁ, K. Tradiční způsoby prepravy detí v Európe a podoby ich súčasnej revitalizácie, *Ethnologia Europae Centralis*, 10, 2011, s. 56.

<sup>198</sup> BARAN, L. *Neviditelné chodníčky*, Frenštát pod Radhoštěm: Muzejní a vlastivědná společnost ve Frenštátě pod Radhoštěm 2002, s. 26.

<sup>199</sup> RUSOVÁ, R. inf. dne 20. 10. 2012, Libňatov (u Trutnova).

<sup>200</sup> BARAN, L. Transport in Czechoslovakia an an Ethnographical and Social Phenomenon, *Land Transport in Europe*, København: Nationalmuseet: 1973, p. 58.

<sup>201</sup> SCHLITZ, Z. inf. dne 1. 10. 2011, Strážné.



v zimním období, kdy je nezaměstnávala práce v lese nebo hospodářství. Zakoupit loktuši totiž nebylo jednoduché, většina obyvatel si tak loktuši vyráběla sama doma ze starých pytlů nebo dřívějších plachet, které spravili a vzájemně sešili.<sup>202</sup>

Loktuše měla jednoduchou podobu. Její základ tvořila textilie vyrobená z konopí nebo lnu, v některých zemích se k výrobě plachet užívalo sukno a vlna.<sup>203</sup> K rohům plachty se pak přidělávaly kloubek, provaz, karabina a kroužek. Nakládání loktuše senem probíhalo následujícím způsobem. Natažená plachta se položila na zem a naskládala se na ni kupa sena. Poté se karabina zacvakla s kroužkem a dva další protilehlé rohy se uvázaly pomocí kloubku a provazu. Poté se svážející mírně příkrčil a loktuši si nasadil na záda a temeno hlavy. Žádných dodatečných kšand se u krkonošské loktuše neužívalo, jak vyplynulo z terénního výzkumu.<sup>204</sup> Přesto v *Polském etnografickém atlasu* Zygmunt Kłodnicki předkládá obrazovou dokumentaci, z níž je patrné, že některé plachty užívané v rámci Evropy měly popruhy.<sup>205</sup>

Hospodář s loktuší naloženou senem šel z louky do chalupy na půdu, kde se dobře usušené seno uskladňovalo. Množství uskladněného sena de facto rozhodovalo o přežití dobytka. Dbalo se tak, aby se na půdu vešlo co největší množství sena. Tomu napomáhala loktuše, která vedle funkce dopravního prostředku usnadňovala hospodáři vhodným způsobem seno na půdu uložit. Dnes panuje zvyk ukládat seno nahodilým způsobem, většinou vidlemi. Dříve ale horalé pečlivě položili plachtu na podlahu půdy, obrátili ji a opatrně rozvázali. Díky loktuši bylo seno dobře udusané bez větších vzduchových mezer, po rozvázání plachty tak horalé před sebou měli dobře udusanou hromadu sena. Z jednotlivých kopečkovitých hromad postupně horalé vytvořili řadu, na kterou vrstvěli další kopečky sena. Díky tomuto procesu, který měl svá pravidla, se dosáhlo co nejvíce možného využití kapacity půdy.<sup>206</sup>

---

<sup>202</sup> RUSE, R. - RUSOVÁ, R. inf. dne 20. 10. 2012, Libňatov (u Trutnova).

<sup>203</sup> NOVÁKOVÁ, K. Tradičné spôsoby prepravy detí v Európe a podoby ich súčasnej revitalizácie, *Ethnologia Europae Centralis*, 10, 2011, s. 56 – 57.

<sup>204</sup> SCHLITZ, Z. inf. dne 1. 10. 2011, Strážné.

<sup>205</sup> KŁODNICKI, Z. Zanikające formy transportu nasobnego i ręcznego, *Polski Atlas Etnograficzny*, Warszawa: Instytut historii kultury materialnej Polskiej Akademii nauk 1974, karta CXLI.

<sup>206</sup> SCHLITZ, Z. inf. dne 23. 06. 2012, Strážné.



Obr. č. 19: Plachty a obracení sena, Strážné 2012, foto A. Smrčka.

Loktuše představovala pro krkonošské obyvatelstvo nepostradatelnou pomůcku v dopravě materiálu, především sena. Přesto se ve všech oblastech Krkonoš vždy v dopravě neuplatnila a upřednostňovaly se jiné transportní prostředky, například trakař. Názornou ukázkou je zkušenost manželů Rusových. Rudolf Ruse žil v Horní Malé Úpě a obhospodařované louky se nacházely v rovinatém terénu. Místní horalé preferovali k transportu sena spíše trakař než loktuši z důvodu většího pohodlí. Na rovině totiž bylo náročné loktuši plnou sena nadzvedávat na záda.<sup>207</sup> Jinou situaci nabízela oblast Velké Úpy. Manželka Rudolfa Ruseho se narodila ve Velké Úpě, kde se obhospodařuje půda na strmějších svazích. K dopravě sena z horních částí louky k chalupám se upřednostňovala loktuše. Strmý svah totiž přirozeně napomáhal tomu, že se dopravce nemusel při nasazení loktuše na záda a následném transportu sena výrazně krčit. Naopak jízda s trakařem naloženým senem ze svahu dolů by nebyla pohodlná, proto se trakař v dané oblasti k tomuto účelu příliš nepoužíval.<sup>208</sup>

<sup>207</sup> RUSE, R. inf. dne 20. 10. 2012, Libňatov (u Trutnova).

<sup>208</sup> RUSOVÁ, R. inf. dne 20. 10. 2012, Libňatov (u Trutnova).

### 3. 6 Jednokolové dopravní prostředky – kolečko a trakař

Oba druhy dopravních jednokolových prostředků trakař i kolečko mají v českém prostředí dlouhou tradici. Jejich užívání v českých zemích je doloženo od 13. století.<sup>209</sup> Oba dopravní prostředky se navzájem podobají. K hlavním rozdílným znakům odlišujícím trakař od kolečka patří především dřevěné příčky, které v prostřední části kolečka chybí a namísto nich se v této nosné části dopravního zařízení nachází bednění.<sup>210</sup> V části práce o horském hospodářství jsme na základě výpovědi manželů Rusových ukázali, že podobu kolečka často ovlivňovaly regionální zvyklosti. Například ve východních Krkonoších ve Velké Úpě se hnůj dopravoval na kolečku, jehož ložnou část tvořil dřevěný sud.<sup>211</sup> Na rozdíl od bednění se ke kolečku sud nepřipevňoval. Během jízdy na něm držel tak, že se při zvednutí kolečka zaháknul za nosidlo kolečka.<sup>212</sup>

Kolečko našlo využití převážně k transportu řídkého materiálu. K dopravě potravin, dřeva nebo sena zabaleného do loktuše se používal trakař. Trakař musel být dostatečně bytelný. Jan Adolf z oblasti Lahrových Bud vzpomínal, že na trakaři dopravoval náklad běžně přesahující 100 kilogramů. Jednalo se o klesti, dřevěné větve nebo seno dokonce o hmotnosti 120 kilogramů.<sup>213</sup> Tomu se přizpůsobovala i konstrukce jednokolového dopravního prostředku, která musela být dostatečně bytelná. Na výrobu trakaře bylo potřeba sehnat několik druhů dřevin. Například na hlavní nosnou část dopravního prostředku se užíval tvrdší buk, naopak dřevěné příčky spojující nosidla a šibenky byly zhotoveny z měkčích listnatých dřevin.<sup>214</sup> Výrobu trakaře měli na starosti koláři, mnoho horalů si ale zvládlo tento dopravní prostředek vyrobit téměř celý sami. Například Jan Adolf si dokázal vyrobit trakař téměř bez cizí pomoci. Mezi výrobně problematické části se řadily zakřivené součásti trakaře. Ty si nechával respondent zhotovovat u koláře. Rovněž kování kolečka a sloupku přenechával zkušenému kováři. Obecně ale platilo, že čím méně kovu se ke zhotovení trakaře používalo, tím byl dopravní prostředek lehčí. To hrálo v horském prostředí Krkonoš zásadní roli obzvláště v místech svažitého terénu. Například hospodář a dřevař Jan Adolf si nechával okovat pouze vlastní kolečko, aby snížil hmotnost a mohl tak dát volný prostor nákladu.<sup>215</sup> Kování kolečka

---

<sup>209</sup> VÁLKA, M. Trakař, *Lidová kultura*, Praha: Mladá fronta 2007, s. 1070.

<sup>210</sup> VONDRUŠKA, V. *Slovník starého zemědělského nářadí, nástrojů a strojů (1750-1914). 2. díl*, Roztoky u Prahy: Středočeské muzeum Roztoky u Prahy 1989, s. 424.

<sup>211</sup> RUSE, R. – RUSOVÁ, R. inf. dne 20. 10. 2012, Libňatov (u Trutnova).

<sup>212</sup> RUSE, R. – RUSOVÁ, R. inf. dne 20. 10. 2012, Libňatov (u Trutnova).

<sup>213</sup> ADOLF, J. inf. dne 8. 10. 2011, Strážné – Lahrovy Boudy.

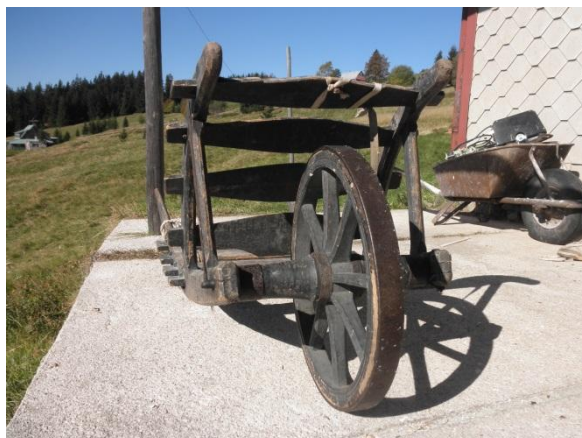
<sup>214</sup> ADOLF, J. inf. dne 8. 10. 2011, Strážné – Lahrovy Boudy.

<sup>215</sup> ADOLF, J. inf. dne 8. 10. 2011, Strážné – Lahrovy Boudy.

probíhalo tak, že se na dřevěné loukotě za tepla nasadil železný ráfek, jehož obvod za studena byl kratší než celková délka loukotí.<sup>216</sup>



Obr. č. 20: Doprava na trakaři, Strážné – Lahrový Boudy 2011, foto A. Smrčka.



Obr. č. 21: Trakař versus moderní plechové kolečko, Strážné – Lahrový Boudy 2011, foto A. Smrčka.

Trakař se skládal z několika částí. Výroba některých částí byla téměř shodná s kolečkem nebo vozem. Například výroba kolečka u trakaře se velmi podobala zhotovení kolečka pro vůz. Na soustruhu bylo nutné vyrobit hlavu, do které se vyvrtaly otvory pro špice. Na ně se poté nasazovaly loukotě. Vzhledem k tomu, že loukotě tvořily kruhový obvod kolečka trakaře, musely být dostatečně ohebné. K jejich zhotovení se proto užívalo jasanového dřeva, které ale paradoxně nebylo příliš vhodné pro výrobu částí, jež byly vystavené venkovním povětrnostním vlivům.<sup>217</sup> K výrobě podélných mírně ohnutých nosidel se používalo tvrdší dřevo, ve středních Krkonoších například buk. Nosidlo ke konci plynule přechází k držadlu.<sup>218</sup> Bytelná musela být i šibenka, ohnutá část, která vedla z nosidla a spolu s protější šibenkou a příčkami tvořila nosnou část trakaře. Šibenku s nosidlem spojoval sloupek, který se opět vyráběl ze dřeva a mohl být opatřen kovovou páskou.<sup>219</sup> Některé sloupky byly dokonce pouze kovové, s tím jsem se ale v prostředí Krkonoš nesešel. Veškerý náklad umístěný na trakaři podpíraly jednotlivé příčky spojující protější šibenky nebo nosidla. K jejich výrobě se nejčastěji používalo dřevo listnatých stromů.<sup>220</sup> Mezi nosidly se podle Vlastimila Vondrušky připevňuje šest až osm příček.<sup>221</sup> U trakaře vyrobeného a užívaného ve středních Krkonoších jsem ale napočítal pouze čtyři příčky. Trakař sloužil hospodáři většinou po celý život. Bylo

<sup>216</sup> ŠPLÍCHAL, V. – OTAVOVÁ, M. *Poselství dřeva*, Letohrad: Golempress s. r. o. 2007, s. 294.

<sup>217</sup> VIGUÉ, J. *Dřevo od A do Z*, Praha: Rebo 2006, s. 45.

<sup>218</sup> ADOLF, J. inf. dne 8. 10. 2011, Strážné – Lahrový Boudy.

<sup>219</sup> ADOLF, J. inf. dne 8. 10. 2011, Strážné – Lahrový Boudy.

<sup>220</sup> ADOLF, J. inf. dne 8. 10. 2011, Strážné – Lahrový Boudy.

<sup>221</sup> VONDRUŠKA, V. *Slovník starého zemědělského nářadí, nástrojů a strojů (1750-1914). 2. díl*, Roztoky u Prahy: Středočeské muzeum Roztoky u Prahy 1989, s. 422.

tak nutné zabránit jeho poškození. Aby se trakař příliš neodíral o zem a dopravci bylo rovněž ulehčeno nadzvednutí nákladu, připojovaly se k nosidlům kovové nožičky.<sup>222</sup>

### 3. 7 Vůz

Doprava materiálu na voze má v českých zemích dlouhou tradici. Vůz se stal běžnou součástí zemědělských usedlostí od 15. století, k hospodářským účelům se ale vůz užíval již v době bronzové.<sup>223</sup> V horském prostředí Krkonoš na rozdíl od nížinných oblastí se vůz objevoval v daleko menší míře, spíše sporadicky. To se týká i níže položeného území Krkonoš, což lze ukázat na příkladu dopravy dřeva v 18. a 19. století. Nejrozšířenějším způsobem transportu dřeva bylo plavení. Z důvodů nedostatku vhodných komunikací nebylo možné užít vozů.<sup>224</sup> Situace se mění v oblastech s nižší nadmořskou výškou, a to teprve ke konci 19. století v souvislosti s budováním nových komunikací. Například v oblasti Vrchlabí se až do roku 1872 dřevo plavilo a teprve po tomto datu v souvislosti s vybudováním nových cest se dřevěné klády v letním období dopravovaly na vozech tažené koňmi.<sup>225</sup> Běžné užívání vozu v oblasti Vrchlabí dokládá i fotografická dokumentace z roku 1923, na níž jsou vyobrazeni hospodáři převážející na žebříňáku seno.<sup>226</sup> Také v západních Krkonoších v oblasti Pasek nad Jizerou se v první polovině 20. století užívalo vozu taženého koněm. Větší úrodnost půdy umožnila vypěstovat obilí a poskytnout vhodnou stravu pro koně.<sup>227</sup> V tom se ale lišily regiony ležící ve vyšší nadmořské výšce. Vhodným příkladem jsou velkoupští hospodáři, kteří krmili svůj dobytek senem a koně z důvodu nízké úrodnosti a finanční náročnosti nevlastnili.<sup>228</sup>

### 3. 8 Smyky

Pojem smyk nezastupuje konkrétní dopravní prostředek, jedná se o kategorii zahrnující mnoho způsobů dopravy. Už z povahy slova smyk je zřejmé, že do skupiny smyků se budou řadit takové dopravní prostředky, které nedisponují kolem a při pohybu dochází k tření jejich

---

<sup>222</sup> ADOLF, J. inf. dne 8. 10. 2011, Strážné – Lahrovy Boudy.

<sup>223</sup> VÁLKA, M. Vůz, *Lidová kultura*. Praha: Mladá fronta 2007, s. 1158.

<sup>224</sup> LOKVENC, T. Plavení dřeva, *Krkonoše – Jizerské hory*, 4, 1991, s. 29.

<sup>225</sup> RICHTER, J. *Die alte Heimat Spindelmühle im Riesengebirge*, Marktobendorf: Heimatkreis Hohenelbe/ Riesengebirge e.V. 1994, s. 30, 34, 346.

<sup>226</sup> FINK, W. *Heimat Hohenelbe: Geschichte und Geschichten*, Marktobendorf: Hohenelbe/ Riesengebirge e. V. 2007, s. 131.

<sup>227</sup> JIROUŠOVÁ, E. inf. dne 24. 1. 2013, Paseky nad Jizerou.

<sup>228</sup> KLIMEŠ, P. inf. dne 16. 12. 2012, Horní Maršov.

ploch se zemí. Ludvík Baran člení smyky do dvou základních skupin. Jedná se o smyky umělé, kam se řadí například saně nebo smyky zhotovené z lyží, a smyky přirozené. Mluvíme-li pak o přirozených smycích, máme tím na mysli primitivní dopravní prostředky vytvořené již samotnou přírodou. Jedná se například o nejrůznější typy svlaků, jež vznikly spojením několika větví stromu. Zvláštní skupinu smyků představuje vodní síla a spouštění klád po svazích nebo dřevěnými žlaby.<sup>229</sup> Právě spouštěním klád těmito zařízeními se budeme zabývat v následujícím textu.

S transportem klád dřevěnými koryty se v Krkonoších dnes nesetkáme. Tento způsob dopravy je již dávnou minulostí. V současné době lze dřevěné koryty spatřit v rámci střední Evropy například na Slovensku v lesnickém skanzenu v Čiernom Balogu. Zde mají návštěvníci možnost uvidět tradiční spouštění klád suchým žlabem. Unikátní stavbu představuje také vodní dřevěný žlab u Dolného Harmance.<sup>230</sup>

V Krkonoších bylo možné smyky naposledy vidět ve třicátých letech minulého století v okolí Maršova, kdy se odklízely následky lesní kalamity.<sup>231</sup> Podle pamětníka Fridricha Kneifla tyto smyky zde stavěli ale Rusíni povolání na výpomoc. Místní horalé už to neuměli. Doprava dřeva smyky však má v horském prostředí Krkonoš dlouhou tradici, která sahá až do druhé poloviny 16. století, kdy tento způsob transportu zavedli alpsští osídlenci a jeho běžné užívání trvalo do konce 19. století.<sup>232</sup> Tehdy se dřevo smýkalo v celém regionu Krkonoš. V západní části Krkonoš se dřevo dopravovalo po Klingerově smyku fungujícím do konce 18. století, ve střední části hor se klády dopravovaly smyky pro doly ve Svatém Petru. Ve východních Krkonoších se nacházel známý smyk vedoucí z Černé hory k řece Úpě, odkud se dřevo dále plavilo.<sup>233</sup> V Krkonoších se neužívalo pouze několika smyků, jak by mohlo z textu vyplývat. Podle Grauparovy mapy vyhotovené v roce 1765 se jedná až o čtrnáct smyků.<sup>234</sup>

---

<sup>229</sup> BARAN, L. Smyk, *Lidová kultura*, Praha: Mladá fronta 2007, s. 932.

<sup>230</sup> APFEL, E. Kulturná technická pamiatka na približovanie metrovice – Vodný žlab Rakytovo při Dolnom Harmanci, *Z historie lesního dopravnictví*, Praha: Národní zemědělské muzeum 2012, s. 3.

<sup>231</sup> LOKVENC, T. Smyky v Peci, *Krkonoše – Jizerské hory*, 5, 2002, s. 14.

<sup>232</sup> LOKVENC, T. Smyky chránily přírodu, *Krkonoše – Jizerské hory*, 9, 1991, s. 12.

<sup>233</sup> LOKVENC, T. Smyky chránily přírodu, *Krkonoše – Jizerské hory*, 9, 1991, s. 12.

<sup>234</sup> LOKVENC, T. Smyky chránily přírodu, *Krkonoše – Jizerské hory*, 9, 1991, s. 12.



Obr. č. 22: Dřevěný žlab určený k transportu dřeva, Čierny Balog 2012, foto A. Smrčka.

Přestože rozeznáváme dva druhy smyků – takzvaný mokrý a suchý smyk, v Krkonoších existovala pouze jedna podoba, a to smyk suchý. Jednalo se o dřevěné žlaby, kterými neprotékaly, jako tomu bylo u mokrých smyků, potok nebo říčka. V Krkonoších patřilo k zvykům vpouštět do koryta vodu, která v zimě zmrzla. Vzniklý led zajišťoval díky menší třecí síle mezi kládou a korytem hladší pohyb klády ve žlabu a zamezoval poškození dřevěného koryta.<sup>235</sup>

### 3. 9 Nůše a putna

Krosna představovala dopravní prostředek typický pro Krkonoše, jak jsme ukázali v předešlém textu. Přesto tento způsob transportu materiálu na zádech nebyl jediný. Sypké zboží jako potraviny, křehký materiál nebo uhlí, museli nosiči dopravovat v putně. Většinou ji

---

<sup>235</sup> LOKVENC, T. Smyky chránily přírodu, *Krkonoše – Jizerské hory*, 9, 1991, s. 12

přípevňovali k deskové krosně.<sup>236</sup> Přesto existují i dřevěné putny, které se samostatně přípevňovaly na záda pomocí popruhů. Od 19. století se začaly užívat i plechové putny.<sup>237</sup>

Horale používali k dopravě zboží také nůši. Nejednalo se ale o typický dopravní prostředek pro horské prostředí Krkonoš. Pro výrobu nůše se užívalo vrbové proutí, které rostlo převážně v blízkosti vody v nižší nadmořské výšce. Přesto například v publikaci *Die Riesengebirgsgemeinde Pommerndorf* zjistíme, že horalé proutěné koše užívali.<sup>238</sup> To nám objasňuje výpověď manželů Rusových, kteří si pamatovali, že horalé žijící ve vyšších polohách nůše užívali, avšak sami si je nevyrobili, ale kupovali je v údolí od místních prodejců.<sup>239</sup>

### 3. 10 Plavení dřeva

Krkonošské řeky se k dopravě dřeva využívaly již ve středověku, větší rozšíření plavení dříví nastalo v druhé polovině 16. století. Tehdy velmi vzrostla poptávka po dřevě, které už neodebíraly pouze místní podniky, jako byly papírny nebo sklárny. Dřevo se dopravovalo dále do vnitrozemí, kde k velkým odběratelům patřily především doly v Kutné Hoře. V druhé polovině 16. století došlo přitom k vykácení lesů v blízkém okolí Kutné Hory, značně tak vzrostl zájem o dřevo ze vzdálenějších lesů.<sup>240</sup> Krkonošské lesy představovaly z hlediska zásoby dřeva vhodný potenciál, nicméně bylo nutné zajistit kvalifikovaný personál, který měl s těžbou a následným zajištěním plavby dřeva zkušenosti. Tehdejší majitel středních Krkonoš a zároveň správce východní části Krkonoš Kryštof Gendorf proto do hor pozval rakouské odborníky. Postupně do Krkonoš přicházeli další specialisté na těžbu dřeva a s nimi i další dřevaři. Tento přísun dřevařů zajišťovali rakouští odborníci na těžbu dřeva Hans Gauden a Pavel Laghner.<sup>241</sup> Můžeme si klást otázku, proč byli do Krkonoš pozváni právě alpští odborníci. Odpověď není zase tak složitá, protože specialisté pocházející z oblasti Tyrolska, Štýrska a salcburské oblasti disponovali bohatými znalostmi transportu klád a metrového dříví v horském terénu Alp.<sup>242</sup>

---

<sup>236</sup> HOFER, H. inf. dne 24. 1. 2011, Velká Úpa.

<sup>237</sup> VONDRUŠKOVÁ, A. *Jařmo, parkán, trdlice*, Praha: Grada 2011, s. 136.

<sup>238</sup> ERBEN, P. – ADOLF, H. *Die Riesengebirgsgemeinde Pommerndorf*, Marktobendorf: Heimatkreis Hohenelbe/ Riesengebirge e. V. 2000, s. 206.

<sup>239</sup> RUSE, R. – RUSOVÁ, R. inf. dne 20. 10. 2012, Libňatov (u Trutnova).

<sup>240</sup> LOKVENC, T. Plavení dřeva, *Krkonoše – Jizerské hory*, 4, 1991, s. 28 – 29.

<sup>241</sup> LOKVENC, T. Plavení dřeva, *Krkonoše – Jizerské hory*, 4, 1991, s. 28.

<sup>242</sup> BEYER, L. *Klein Aupa unter der Schneekoppe im Riesengebirge*, Kallmünz: Verlag Lassleben 2009, s. 18.



### 3. 10. 1 Historie plavení na hlavních krkonošských tocích

Dřevo se plavilo ve všech částech Krkonoš. V západních Krkonoších se plavilo po Jizeře a Jizerce, v oblasti Vrchlabí po Labi a ve východní části krkonošských hor se k transportu dřeva využívala řeka Úpa. Plavení dřeva v jilemnickém regionu na řece Jizeře a Jizerce zachycuje Grauparova mapa z roku 1765. O významný rozvoj plavení dřeva na těchto řekách se zasloužil majitel jilemnického panství Arnošt Quido Harrach, který nechal v letech 1760 – 1761 vybudovat klauzy a hrable v oblasti pod Maříkovým. Postavil také hamry na soutoku řek Jizery a Jizerky v Arnoštově u Horní Sytové.<sup>243</sup> Zařízení pro zdržování klád, hrable, jež zdržovaly dřevo pro štěpanickou pilu,<sup>244</sup> byly zřízeny v roce 1831 v Křížlicích, po 52 letech byl transport dřeva po řece Jizerce v roce 1883 však zastaven.<sup>245</sup>

Ve střední části Krkonoš zajišťovaly plavbu dřeva řeky Labe a Malé Labe. Po Labi se již plavilo na rozdíl od ostatních krkonošských řek od 15. století.<sup>246</sup> V 16. – 17. století byla vysoká poptávka dřeva ve středních Krkonoších především od místních železáren v Hořejším a Dolním Dvoře. Během třicetileté války se sice plavba dřeva na Labi oslabil, v pozdějším období ale došlo naopak k jejímu rozvoji. Přispěl tomu zájem místních podniků o dřevo a také stavba nových plavebních zařízení a rekonstrukce těch stávajících. Jako názorný příklad lze uvést opravu hrablí v Hořejším Vrchlabí, provedenou v roce 1809 hrabětem Morzinem. Díky rekonstrukci hrable zachytily až 15 000 m<sup>3</sup> dřeva. V druhé polovině 19. století se v Krkonoších začaly budovat komunikace. To mělo hlavní vliv i na plavení dřeva ve středních Krkonoších. Špindlerův Mlýn s Vrchlabím tehdy spojila nová komunikace, která mimo jiné sloužila k dopravě dřeva. Představovala také jeden z důvodů, proč se přestalo dřevo plavit po Labi. Poslední plavení dřeva po této řece se uskutečnilo v roce 1879.<sup>247</sup>

Ve východních Krkonoších se dřevo plavilo po řece Úpě. Na konci 16. století kvůli úpadku některých odvětví, jako bylo hornictví, a především kvůli značnému vykácení lesů se ukončilo plavení dřeva z Krkonoš do Kutné Hory. Přesto se plavení na řece Úpě udrželo do konce 19. století. Důvodů, proč na krkonošských řekách došlo několikrát k omezení plavby dřeva a později i k definitivnímu zániku tohoto typu dopravy, bylo několik. V období silného rozmachu plavení dřeva na přelomu 16. a 17. století se začal objevovat zásadní problém, a to nedostatek dřeva, které by se mohlo plavit. Kvůli této situaci byla zřízena komise, která v roce

<sup>243</sup> LOKVENC, T. Lesní hospodářství, *Krkonoše*, Praha: Baset 2006, s. 482.

<sup>244</sup> KUBÁT, M. *Album ze starých Krkonoš*, Hradec Králové: Kruh 1982, s. 46.

<sup>245</sup> LOKVENC, T. Plavení dřeva, *Krkonoše – Jizerské hory*, 4, 1991, s. 29.

<sup>246</sup> LOKVENC, T. Plavení dřeva, *Krkonoše – Jizerské hory*, 4, 1991, s. 28.

<sup>247</sup> LOKVENC, T. Plavení dřeva, *Krkonoše – Jizerské hory*, 4, 1991, s. 29.

1609 jela na obhlídku maršovských lesů. Kontrola lesů probíhala více než týden, výsledek kontroly dopadl špatně. Komisaři zjistili, že lesy v údolích jsou zcela vydrancované. Nepříznivá zpráva se týkala i mladých porostů poškozených nebo zcela zničených neodborným sekáním trávy a pastvou dobytka. Také stav plavebních zařízení byl na hranici únosnosti. Havarijní stav, nezpevněné břehy, to vše ovlivnilo úpadek plavení, který následně vyvolal i společenskou krizi. Dřevaři a ostatní zaměstnanci zajišťující plavbu se dostávali díky neplacení do dluhů. Docházelo tak k nepokojům a častým stávkám lesních dělníků, kteří odmítali dále pracovat. Celou situaci navíc zhoršila třicetiletá válka.<sup>248</sup> Nesmíme ani opomenout na značné ztráty dřeva při plavení způsobené hlavně krádežemi. Ztráty dosahovaly až 20 procent.<sup>249</sup> Přesto na většině krkonošských toků se nepřestalo plavit nebo došlo k obnově plavení. Transport dřeva po vodě byl ukončen na většině toků v druhé polovině 19. století.<sup>250</sup>

Důvodů definitivního zániku plavení dřeva po vodních tocích ve východních Krkonoších je více. Řadí se k nim přírodní kalamita a celkové hospodářské změny na konci 19. století. Technická zařízení byla díky velkým povodním a častému plavení dřeva poškozena. Zejména povodeň z 29. na 30. července v roce 1897 zcela zničila mosty, plavební zařízení, ale i okolní obytná stavení.<sup>251</sup> Zanechala za sebou spoušť, ze které se plavba dřeva nedokázala vzpamatovat. O velikosti zkázy vypovídá i záznam z kroniky obce Horní Maršov, kde se píše: „Železný most na náměstí byl urván, domy poškozené a také úplně smeteny. Dravým proudům rozvodněné Úpy padly za oběť kromě zvířat i mnohé životy lidské.“<sup>252</sup>

Navíc i ve východní části Krkonoš byly vybudovány nové dopravní cesty. Jednalo se například o silnici spojující Pec s Mladými Buky.<sup>253</sup> Tím dostala vodní cesta vážnou konkurenci.

### **3. 10. 2 Příprava toků a samotná plavba dřeva**

Samotnému plavení dřeva předcházely přípravné práce. Ty v počátku spočívaly ve zmapování terénu, kudy se mělo plavit. Na dochovaných starých mapách jsou zachyceny i

---

<sup>248</sup> HERČÍK, K. Z dějin těžby a plavení a plavení dřeva v Krkonoších v 16. a 17. století, *Krkonoše a Podkrkonoší*, 3, 1967, s. 90 - 92.

<sup>249</sup> LOKVENC, T. Plavení dřeva, *Krkonoše – Jizerské hory*, 4, 1991, s. 29.

<sup>250</sup> LOKVENC, T. Plavení dřeva, *Krkonoše – Jizerské hory*, 4, 1991, s. 29.

<sup>251</sup> DEMUTH, J. Die Hochwasser-Katastrophe im Aupa- und Elbetal (29. – 30. Juli 1897), *Riesengebirgsheimat*, 8, 1951, s. 4.

<sup>252</sup> Státní okresní archiv Trutnov, Místní národní výbor Horní Maršov, inventární číslo x1, *Kronika obce Horní Maršov (1945 – 1963)*.

<sup>253</sup> LOKVENC, T. Plavení dřeva, *Krkonoše – Jizerské hory*, 4, 1991, s. 29.

plavební zařízení a okolní stavby. Mezi známé mapy patří Grauparova mapa nebo mapová dokumentace od Simona Hüttela a Samuela Globice.<sup>254</sup> Nezbytné byly také základní stavební úpravy. Musela se na mnoha řekách upravit hloubka koryt, která pro plavbu měla mít od půl do jednoho metru. Zároveň se muselo zajistit, aby se v řece nenacházely příliš velké nánosy bahna a překážky v podobě balvanů. K nezbytným pracím patřilo zpevnění břehů.<sup>255</sup> K dalším nutným úkonům patřilo postavení plavebních zařízení, jako byly mosty, hrable a klauzy. Tyto klauzy představovaly v Krkonoších důležité regulační stavby pro plavení dřeva v období sucha. První vybudovanou přehradou byla Císařská klauza na řece Malá Úpa, jež se stavěla od roku 1566.<sup>256</sup> Zato největší přehrada se nacházela na řece Úpě u dnešní obce Velká Úpa a její šířka činila 70 metrů, hloubka pak 10 metrů.<sup>257</sup> Stavitelem díla byl Hans Otter von Aussig, který po dokončení stavby přišel o život při uvolňování výpusti klauzy.<sup>258</sup> Vedle klauzur se stavěla další vodní díla, jako byly hrable umístěné blízko průmyslových podniků. Jejich účel spočíval v zachycování dřeva, které většinou sloužilo k přímé spotřebě výrobního podniku.<sup>259</sup>

Plavení zajišťovali lesní dělníci – háčkaři vybaveni dlouhými bidly, s nimiž posouvali nebo vytahovali zaseklé klády. Jejich úkol ale nespočíval jen v samotné dopravě klád. Aby mohli zajistit hladký průběh plavby, dbali na pravidelnou údržbu vodního toku. Při tom se museli navzájem dorozumívat pokřiky. Celý průběh plavení měli na starosti plavební mistři. Oceňovali také práci dřevařů podle náročnosti těžby a následné dopravy dřeva. Například Karel Herčík v článku *Z dějin těžby a plavení dřeva v Krkonoších v 16. a 17. století* uvádí, že v roce 1568 dělníci získali za 1000 splavených špalků 22 zlatých.<sup>260</sup>

---

<sup>254</sup> KAVÁN, J. Plavení dřeva a Grauparova mapa, *Krkonoše – Jizerské hory*, 4, 1992, s. 19.

<sup>255</sup> LOKVENC, T. Lesní hospodářství, *Krkonoše*, Praha: Baset 2006, s. 481.

<sup>256</sup> LOKVENC, T. Plavení dřeva, *Krkonoše – Jizerské hory*, 4, 1991, s. 28.

<sup>257</sup> KLIMEŠ, P. Klausy pro plavení dřeva, *Veselý výlet*, 36, 2011, s. 5.

<sup>258</sup> BARTOŠ, M. Cesta za klauzami, *Krkonoše – Jizerské hory*, 9, 2003, s. 4.

<sup>259</sup> LOKVENC, T. Plavení dřeva, *Krkonoše – Jizerské hory*, 4, 1991, s. 27.

<sup>260</sup> HERČÍK, K. Z dějin těžby a plavení dřeva v Krkonoších v 16. a 17. století, *Krkonoše a Podkrkonoší*, 3, 1967, s. 85.

## 4. ZÁKLADNÍ PŘEHLED VÝVOJE HORSKÉHO HOSPODÁŘSTVÍ ŠUMAVY

### 4. 1 Charakteristika hospodářství v souvislosti s osidlováním Šumavy a Pošumaví

#### 4. 1. 1 Počátky osidlování Šumavy a proměna krajiny

Horské prostředí Šumavy vzhledem k méně příhodnému klimatu a vyšší nadmořské výšce bylo osídleno na rozdíl od ostatních nižších oblastí v pozdější době. Na základě archeologických výzkumů lze doložit pronikání lidí do šumavského prostředí již v pravěku. Období osidlování podhůří Šumavy lze datovat do pozdní doby kamenné přibližně 3000 let př. n. l., kdy bylo okolí Horažďovic a Volyně osídleno eneolitickými pastevci a zemědělci chámské kultury. Ve starší době bronzové mezi lety 1900 - 1500 př. n. l. postupovalo osídlení podél Vltavy dále do šumavského podhůří. V době této expanze lidu únětické kultury se začalo na Otavě s rýžováním zlata. Dovězení kolonizace centrálních oblastí jižních Čech uskutečnil lid mohylové kultury. Na stejném území se usadili také zemědělci knovízské kultury v letech 1250 – 700 př. n. l. Doba železná pak zásadněji ovlivnila podobu kolonizaci Šumavy, kdy se noví osídlenci již detailně zabývali chovem dobytka, ale také zemědělstvím díky novým železným nástrojům. V mladší době železné v období keltské expanze pak vedle zemědělství došlo k rozvoji dalšího významného odvětví, a to k těžbě zlata.<sup>261</sup>

Přestože docházelo v pravěku k příležitostnému osidlování vybraných šumavských končin, nelze hovořit o souvislé kolonizaci. Teprve na přelomu 7. a 8. století docházelo k souvislému usazování slovanského obyvatelstva v šumavském podhůří kolem řeky Otavy, například v oblasti dnešní Čeňkovy Pily nebo ve výše položených Kašperských Horách.<sup>262</sup>

#### 4. 1. 2 Středověká kolonizace Šumavy

Kolonizace pokračuje také v následující etapě. Od 11. století proces kolonizace významně urychluje Zlatá stezka, jež vedle obchodního významu měla nezastupitelnou roli i v kolonizačním procesu.<sup>263</sup> Ve 12. století se na kolonizačním procesu Šumavy podílela církev,

---

<sup>261</sup> VONDRUŠKA, V. *Život staré Šumavy*, Plzeň: Západočeské nakladatelství 1989, s. 8 – 10.

<sup>262</sup> ŘEZNIČKOVÁ, Z. *Osídlení Šumavy, Šumava*, Praha: Baset 2003, s. 355.

<sup>263</sup> KUBŮ, F. – ZAVŘEL, P. *Zlatá stezka II.*, České Budějovice: Jihočeské muzeum v Českých Budějovicích 2007, s. 9.

kteřá vlastnila v podhůří Šumavy půdu. Rovněž významné české šlechtické rody, jako Vítkovci, páni z Janovic, Bavorové ze Strakonice nebo páni z Velhartic kolonizující okolí Sušice a Klatov se podíleli na osídlení Pošumaví. K podpoře a urychlení kolonizačního procesu se budovaly kláštery. Názorným příkladem je založení cisterciáckého kláštera ve Vyšším Brodě roku 1259 Vokem z Rožmberka.<sup>264</sup> Na území se stavěla poddanská města a obce a na jejich budování se vedle feudálů podílel i panovník. Vedle sídelních struktur se budovaly k ochraně i hrady, například za Karla IV. v roce 1356 strategický hrad Kašperk, sloužící k ochraně města Kašperské Hory a Zlaté stezky.<sup>265</sup> Je nutné vedle českých osídlenců připomenout i vliv německých kolonistů, přesto ale na rozdíl od Krkonoš prvními osídlenci šumavských hor bylo česky mluvící etnikum, což lze odvodit od názvů prvně založených lokalit.<sup>266</sup> Kolonizační proces intenzivně probíhal ve 12. a 13. století, z části ještě pokračoval ve 14. století. Důvodem osídlování značně nepropustné krajiny s často nepříznivými povětrnostními a teplotními vlivy a poskytující na rozdíl od nížinných regionů málo úrodnou půdu, se s největší pravděpodobností stala dostatečná surovinová základna. Jednalo se především o zlato, které se na Šumavě ve 13. a 14. století rýžovalo na tamějších potocích. Intenzivní těžbu zlata na Šumavě v tomto období v současné době mimo jiné dokládají nálezy sejp a propadlých štol.<sup>267</sup> Nejen nerostné bohatství v podobě zlata hrálo důležitou roli ve stěhování obyvatelstva do hor.

Kolonizace Šumavy ve 13. a 14. století se řídila podobnými pravidly jako jiná území Čech. Osídlení šumavské krajiny a vznik obce v dané oblasti měla na starosti feudálem pověřená osoba zvaná lokátor. Ten měl na starosti celou kolonizaci a nesl s ní i určité finanční riziko. Jeho úkolem bylo sehnat potenciální kolonisty, kteří by osídlili vybrané místo a na daném místě se natrvalo usadili a obhospodařovali nové území. Vrchnost si uvědomovala, že je nutné potenciální osídlence motivovat. Šumavští kolonizátoři tak od feudálů získali nejruznější benefity, například v podobě dědičného práva užívání půdy neboli získání takzvaného emfyteutického práva. Motivovaní však museli být i samotní lokátoři. Těm šlechta umožnila zastávat dědičně úřad rychtáře nebo zřizovat si živnost.<sup>268</sup> Obdobím 13. a 14. století byla završena takzvaná první etapa šumavského osídlování.<sup>269</sup>

---

<sup>264</sup> VONDRUŠKA, V. *Život staré Šumavy*, Plzeň: Západočeské nakladatelství 1989, s. 14.

<sup>265</sup> HORPENIAK, V. *Šumava očima Vladimíra Horpeniaka I.*, Plzeň: Starý most 2014, s. 106 – 107.

<sup>266</sup> VONDRUŠKA, V. *Život staré Šumavy*, Plzeň: Západočeské nakladatelství 1989, s. 14.

<sup>267</sup> KUNCL, P. *Tam na Šumavě*, Plzeň: Petr Kuncl 2014, s. 12.

<sup>268</sup> VONDRUŠKA, V. *Život staré Šumavy*, Plzeň: Západočeské nakladatelství 1989, s. 15 – 16.

<sup>269</sup> ŘEZNIČKOVÁ, Z. *Osídlení Šumavy*, *Šumava*, Praha: Baset 2003, s. 357.

#### 4. 1. 3 Osídlování hor v průběhu 16. – 19. století a rozvoj hospodářství

Zatímco první perioda osídlování Šumavy měla spíše charakter kolonizace, jejíž účel spočíval ve vzniku nových sídel a od období husitských válek až do začátku 16. století se týkala spíše jednotlivých oblastí, druhou kolonizační etapu lze popsat z hlediska cíle nových osídlenců čistě jako agrární a průmyslovou.<sup>270</sup> V tomto období dochází k osídlování nejen šumavského podhůří, ale také horských partií ležících ve vyšší nadmořské výšce. Mezi důvody kolonizace šumavských končin s vyšší nadmořskou výškou se řadily bohaté zdroje nerostných surovin, a to nejen zlata, intenzivně rýžovaného v tavných potocích ve 13. a 14. století, ale také stříbra a železné rudy. Nesmíme ale opomenout velmi strategickou surovinu, díky které mohly fungovat doly, ale také sklářský průmysl. Máme tím na mysli dřevo, jehož značný dostatek v té době ovlivnil na další staletí způsob obživy šumavských horalů. Do hor se tehdy stěhovalo české etnikum i německy mluvící obyvatelstvo, kteří našli práci v dřevařském, těžebním, důlním, hutním i sklářském průmyslu. Díky dostatečnému množství této suroviny vznikaly na Šumavě na konci 16. století další hutě, hamry a sklárny.<sup>271</sup> Veškerá tato odvětví byla závislá na dřevu. Například místní sklárny využívaly šumavské dřevo nejen jako běžné topivo, ale představovalo pro ně základní surovinu, bez které by se neobešla výroba potaše nutného k produkci skla.<sup>272</sup> Za tímto účelem se pálilo dřevo na popel, z něhož se pak louhováním získávala potaš, neboli flus. Popel se díky zákonným nařízením získával většinou z odpadového dřeva. Na Šumavě se díky zkreslenému pohledu o nevyčerpatelném množství dřevní hmoty ale užívalo i užitkové dřevo.<sup>273</sup> S dřevem se tak pojilo draslářství zabývající se výrobou potaše a další lesní řemesla, jako byla například výroba dřevěného uhlí v takzvaných milířích.<sup>274</sup>

Na začátku 17. století proběhla nová kolonizační vlna, během které došlo k osídlení i vyšších poloh hor. První polovina 17. století byla ale ve znamení značného hospodářského úpadku z důvodu třicetileté války, což se dotklo i šumavských hor a Pošumaví. V důsledku hospodářských a společenských změn a také obav například z rekatolizace, se mnozí obyvatelé rozhodli oblast opustit. Vrchnosti usilovaly o obnovu předešlého počtu

---

<sup>270</sup> SCHMIDT, V. *Versuch einer Siedlungs-Geschichte des Böhmerwaldes*, Oberplan: Verlag des Vereines Böhmerwaldmuseum in Oberplan 1923, s. 58.

<sup>271</sup> LOUCKÁ, P. Ochrana šumavských lesů, <<http://casopis.vesmir.cz/files/file/fid/2792/aid/5563>>, [13. 2. 2015].

<sup>272</sup> WOITSCH, J. *Zapomenutá potaš: Drasláři a draslářství v 18. a 19. století*, Praha: Etnologický ústav Akademie věd ČR 2003, s. 61.

<sup>273</sup> WOITSCH, J. *Zapomenutá potaš: Drasláři a draslářství v 18. a 19. století*, Praha: Etnologický ústav Akademie věd ČR 2003, s. 64.

<sup>274</sup> WOITSCH, J. Lesní řemesla v raném novověku: koncept, *Český lid*, 97, 4, 2010, s. 346.

obyvatelstva, které se muselo doplnit. Šumavské hory tak zasáhla fáze doosidlování převážně německy mluvícím obyvatelstvem z oblasti Rakouska a Bavorska. Jednalo se především o vyšší horská pásma, což mělo za následek, že v šumavském podhůří početně dominovalo české etnikum, zatímco v horském pásmu převažovalo německy mluvící obyvatelstvo. Tento početní národnostní poměr se zachoval až do první poloviny 20. století.<sup>275</sup> V souvislosti s rostoucím počtem obyvatel žijících ve vyšších polohách Šumavy dochází k pronikání těžby dřeva do vyššího horského pásma Šumavy, s čímž souvisí i vznik dřevařských osad, jako bylo Srní, Pomezí, Zvonková či Filipova Hut'.<sup>276</sup> Tyto ale i jiné dřevařské osady se začaly zakládat na přelomu 17. a 18. století. Podpořil to největší nárůst osídlení horských oblastí, jež proběhlo právě v 18. století.<sup>277</sup> V souvislosti se zakládáním osad vznikaly i pily, nejrůznější továrny zabývající se zpracováním dřeva a ostatní dřevařská stavení. Tato fáze probíhala plynule až do poloviny 19. století.<sup>278</sup>

#### **4. 1. 4 Vývoj obyvatelstva v 19. a 20. století**

Přelom 18. a 19. století se nese ve znamení dokončení osidlování. Osidlování již nepokračovalo výše a podoba vytvořené sídelní sítě se do 20. století výrazně nezměnila. V první polovině 19. století však docházelo k odlivu obyvatelstva z hospodářských důvodů. V regionu upadala domácí výroba, která vzhledem k postupné mechanizaci přešla v manufakturní produkci. Nastal útlum zemědělství. Hustotě zalidnění nesvědčila celková zaostalost kraje.<sup>279</sup>

Po II. světové válce došlo k rozsáhlým změnám nejen v počtu, ale i ve složení obyvatelstva. V souvislosti s odsunem většiny německy mluvícího obyvatelstva a následným novým přílivem českého etnika, Slováků a Romů na Šumavu došlo k výrazné demografické proměně.<sup>280</sup> Podoba osídlení poté nezůstala stejná. Změnilo se etnické složení obyvatelstva, ale také jeho věková struktura, kdy šumavské regiony osídlila mladší populace.<sup>281</sup> Také v souvislosti se společenskými změnami po roce 1948 se hraniční část šumavského území

<sup>275</sup> ŘEZNÍČKOVÁ, Z. Osídlení Šumavy, *Šumava*, Praha: Baset 2003, s. 358.

<sup>276</sup> LOUCKÁ, P. Ochrana šumavských lesů, <<http://casopis.vesmir.cz/files/file/fid/2792/aid/5563>>, [13. 2. 2015].

<sup>277</sup> KOŠATKOVÁ, I. *Fotodokumentace sídelní struktury a pomístní názvy z archivů odsunutých obyvatel německé národnosti ze Šumavy (Vimperk – Strážný, okr. Prachatice)*, Praha: Ústav etnologie FF UK 2013, s. 11.

<sup>278</sup> SCHMIDT, V. *Versuch einer Siedlungs-Geschichte des Böhmerwaldes*, Oberplan: Verlag des Vereines Böhmerwaldmuseum in Oberplan 1923, s. 58.

<sup>279</sup> ŘEZNÍČKOVÁ, Z. Osídlení Šumavy, *Šumava*, Praha: Baset 2003, s. 358.

<sup>280</sup> ŘEZNÍČKOVÁ, Z. Osídlení Šumavy, *Šumava*, Praha: Baset 2003, s. 358.

<sup>281</sup> PETRÁŠ, J. Šumava od roku 1938 do roku 1945, *Šumava*, Praha: Baset 2003, s. 396.

musela přizpůsobit tehdejší vojenským potřebám státu. Třetina území horského pásma Šumavy se stala součástí vojenského pásma, s čímž souviselo vylidnění a odstranění některých obcí v daném území.<sup>282</sup>

#### 4. 2 Obecná charakteristika způsobu obživy v horském hospodářství Šumavy

Podobně jako ostatní hory i Šumava představovala místo, kde nebylo lehké se uživit. Horské oblasti Šumavy byly značně zalesněné a potenciál zemědělské produkce na rozdíl od nížinatých regionů nebyl kvůli vyšší nadmořské výšce a nízké úrodnosti půdy příliš velký. Nové osídlenec na Šumavu proto přitahovalo nerostné bohatství v podobě zlata, železné rudy a jiných nerostných surovin, ale také dřeva.<sup>283</sup>

Zemědělství na Šumavě sice hrálo důležitou roli ve způsobu obživy horalů, nepředstavovalo ale zásadní způsob obživy a stalo se spíše jakýmsi doplňkem. Například v období 16. století vznikala drobná zemědělská hospodářství u skláren.<sup>284</sup> Přesto kultivace horské půdy začala na Šumavě od prvního osídlování pohoří. V souvislosti s velkou horskou kolonizací Šumavy ve 13. a 14. stoletím a na konci 15. století a v 16. století pokračovala rozšiřováním zemědělské půdy.<sup>285</sup>

Tomu se přizpůsoboval i charakter jednotlivých osad, který se v průběhu času měnil. Zatímco osady vzniklé na přelomu 17. a 18. století značně ovlivnilo zemědělství, čisté dřevařská sídla, jako byla Modrava nebo Knížecí Pláně, vznikla až na přelomu 18. a 19. století.<sup>286</sup> Souviselo to s rozšířenou těžbou dřeva, která probíhala v druhé polovině 18. století, jež bylo ve znamení mohutné dřevařské kolonizaci Šumavy.<sup>287</sup> O tom, že les zaměstnával místní dřevaře na plný úvazek, a tím jim neumožnil dostatek času na vlastní hospodářství, píše Josef Blau v publikaci *Böhmerwalder Hausindustrie und Volkskunst*. Dřevaři, kteří se v té době zabývali těžbou a dopravou dřeva z hor, nechávali své usedlosti na dlouhou dobu ladem a často své rodiny i drobné zemědělství a domácí hospodářské zvířectvo zanedbávali. Veškeré své síly a časové možnosti podřizovali dřevařské práci.<sup>288</sup> Hlavní zdroj obživy v minulosti představovala především práce v lese. S tím i souvisela následná doprava dřeva, a

<sup>282</sup> JÍLEK, T. Šumava v podmínkách studené války, *Šumava*, Praha: Baset 2003, s. 402.

<sup>283</sup> KUNCL, P. *Tam na Šumavě*, Plzeň: Petr Kuncl 2014, s. 12.

<sup>284</sup> VONDRUŠKA, V. *Život staré Šumavy*, Praha: Vyšehrad 2014, s. 65.

<sup>285</sup> KOZÁK, P. Zemědělství na Šumavě, *Šumava*, Praha: Baset 2003, s. 562.

<sup>286</sup> ŘEZNÍČKOVÁ, Z. Osídlení Šumavy, *Šumava*, Praha: Baset 2003, s. 357 – 358.

<sup>287</sup> LOUCKÁ, P. Ochrana šumavských lesů, <<http://casopis.vesmir.cz/files/file/aid/2792/aid/5563>>, [13. 2. 2015].

<sup>288</sup> BLAU, J. *Böhmerwälder Hausindustrie und Volkskunst*, Prag: J. G. Calve'fche k. u. k. Hof und Universitäts Buchhandlung 1917, s. 53.



to z vrcholků hor do údolí, ale i plavení klád po horských tocích. Dopravě dřeva a práci v lese se budeme věnovat v dalších kapitolách textu diplomové práce.

Lidé, kteří se nevěnovali práci s dřevem, našli uplatnění například ve sklářských hutích nebo v odvětví rukodělné výroby. Přesto v 19. století došlo k přechodu k manuálnímu výrobě a mnoho horalů si muselo najít jiný druh příjmů. Stalo se jím právě zemědělství. Nejednalo se o záměrně plánovaný způsob příjmů, ale o obživu z nouze.<sup>289</sup>

Zemědělství sice nepatřilo k hlavnímu způsobu obživy, přesto mělo v rámci horského hospodářství Šumavy důležitý význam pro obyvatelstvo. Šumavské zemědělství lze charakterizovat jako samozásobitelské, kdy většina rostlinné a živočišné produkci sloužila k přímé konzumaci rodinou hospodáře. Hospodařit na málo úrodné horské půdě ale nebylo vůbec snadné. Dříve, než se mohla obdělávat půda, muselo proběhnout takzvané klučení půdy, jež spočívalo ve vykácení lesa a odstranění pařezů s kořeny. K tomu se užívala motyka zvaná klučovnice. Půda se ale rovněž musela zbavit větších nerovností a kamenů, které hospodáři využívali na stavbu zídky ochraňující pole před zvěří. Někdy je užívali na stavbu podezdívek svých obydlí, nebo je nechali ležet u polí na hromadě.<sup>290</sup>

Na šumavských polích dlouhou dobu převažovalo takzvané trojhonné zemědělství. V 18. století se ale začal prosazovat trávoplní neboli eggartský systém využívání šumavských polí, jež spočíval v tom, že se půda využívala čtyři až šest let a poté se na osm let neosévala, nechala se zatrávnit a sloužila jako pastvina. Po uplynutí osmi let se zorala, pohnojila a mohla dále sloužit k osevu. Eggartský systém bylo možné používat v šumavském prostředí v místech s dostatkem luk, kdy bylo možné nechat ladem větší množství polí.<sup>291</sup> Mezi typické šumavské plodiny se řadily obiloviny snášející drsnější klima, jako byl oves a žito, později brambory. Naopak pšenici a ječmen kvůli nevhodným klimatickým podmínkám a horší úrodnosti půdy nebylo zvykem pěstovat.<sup>292</sup>

Ve vysokohorských polohách Šumavy byla ale situace v zemědělství značně odlišná od níže položených regionů. Příkladem může být Horská Kvilda. Většina obyvatel zde byla závislá na dobytku, který zajišťoval mléčnou produkci. Podobně jako ve vysokých polohách Krkonoš a nejen tam, i na Šumavě mělo pro horaly nepostradatelný význam seno, kterým krmili hospodářská zvířata. K nejčastějším výrobkům, jež horalé vyráběli, patřil tvaroh, sýry nebo máslo, které sloužilo také jako platidlo při směně ostatního zboží. Produkty, které obyvatelé horské Kvildy nemohli vyprodukovat sami, si kupovali. Vybrané základní zboží

<sup>289</sup> KOZÁK, P. *Zemědělství na Šumavě, Šumava*, Praha: Baset 2003, s. 563.

<sup>290</sup> VONDRUŠKA, V. *Život staré Šumavy*, Praha: Vyšehrad 2014, s. 67.

<sup>291</sup> VONDRUŠKA, V. *Život staré Šumavy*, Praha: Vyšehrad 2014, s. 67.

<sup>292</sup> LHOTÁK, J. – NOVÁK, J. *Pošumaví*, Praha – Litomyšl: Paseka 2013, s. 18.

bylo možné zakoupit v obchodě přímo v obci Horská Kvilda, nebo si ho objednat přes formana. Jednalo se například o chléb, který si mnozí zakoupili ve městě, když šli třeba k lékaři. Někdy jim stačilo obstarat si pouze obilí, chléb si pak horalé pekli sami. K tomuto účelu existovaly veřejné venkovní pece chleba.<sup>293</sup> Zajímavou poznámku k venkovním pecím dodává Vlastimil Vondruška, který se zmiňuje o tom, že venkovní pece v minulosti nesloužily pouze k pečení chleba, ale také k sušení lnu.<sup>294</sup>

Vedle dřevařství a zemědělství našlo šumavské obyvatelstvo práci ve sklářském průmyslu. První sklárny se na Šumavě objevovaly ve 14. století.<sup>295</sup> Nejstarší zpráva o zdejším sklářském průmyslu pochází z roku 1359 v souvislosti se Sklenářovou Lhotou. Šumava představovala významné sklářské středisko, kde se vyráběly různé druhy skleněného zboží, například skleněné korálky. Přestože šumavské sklářství mělo dlouhou tradici a sklářský průmysl si v porovnání s ostatními odvětvími vedl dobře i v krizových obdobích třicetileté války, jeho úpadek nastal na konci 18. století., kdy se plavilo dřevo do sousedního Německa. Hodnota dřeva v dříve málo dostupných oblastech vzrostla a vrchnost se již nespokojila se sklářskými poplatky. V 19. století tak došlo k zániku většiny skláren.<sup>296</sup>

K Šumavě patřilo také lnářství, které zažívalo vrchol ke konci 18. století. Podobně jako rukodělná výroba, i toto odvětví na Šumavě v druhé polovině 19. století kvůli manufakturní produkci zaniklo. V této práci se mu nebudeme podrobněji věnovat. Je mu věnována pozornost například v publikaci *Život staré Šumavy* od Vlastimila Vondrušky.<sup>297</sup>

Přestože zemědělství, jak jsme nastínili, představovalo v horském prostředí Šumavy spíše doplňkový způsob obživy a jako hlavní zdroj příjmů hrálo důležitou roli dočasně, odlišná situace panovala v Pošumaví. V porovnání s jinými českými regiony, například východními nebo severními Čechy, kde se koncem 18. století rozvíjel průmysl, pošumavskou oblast charakterizoval agrární ráz krajiny. Nejvíce orné půdy se v rámci Pošumaví nacházelo v oblasti Horažďovic a Volyňska. Na Pošumaví nelze ale nahlížet celistvým pohledem. V rámci tohoto regionu panovaly odlišné klimatické a jiné přírodní faktory, jež ovlivňovaly množství zemědělské půdy. Například v jižních částech Pošumaví nebo v oblasti Kašperských Hor převažovaly plochy zarostlé lesem.<sup>298</sup>

---

<sup>293</sup> HONES, E. inf. dne 7. 12. 2013, Horská Kvilda.

<sup>294</sup> VONDRUŠKA, V. *Život staré Šumavy*, Praha: Vyšehrad 2014, s. 120.

<sup>295</sup> SCHMIDT, V. *Versuch einer Siedlungs-Geschichte des Böhmerwaldes*, Oberplan: Verlag des Vereines Böhmerwaldmuseum in Oberplan 1923, s. 60.

<sup>296</sup> VONDRUŠKA, V. *Život staré Šumavy*, Praha: Vyšehrad 2014, s. 113.

<sup>297</sup> VONDRUŠKA, V. *Život staré Šumavy*, Praha: Vyšehrad 2014, s. 117 – 130.

<sup>298</sup> LHOTÁK, J. – NOVÁK, J. *Pošumaví*, Praha – Litomyšl: Paseka 2013, s. 17 – 18.

Po odsunu německy mluvícího obyvatelstva z oblasti Šumavy a Pošumaví a zároveň v souvislosti se společenskopolitickými proměnami došlo ke změnám i v rámci horského hospodářství Šumavy. Horskou oblast včetně podhůří ovlivnila kolektivizace zemědělské půdy, při které došlo k rozšíření orné půdy.<sup>299</sup> Znárodnování se ale netýkalo pouze zemědělské půdy. Šumavské lesy nově spadaly pod Státní a Vojenské lesy.<sup>300</sup> Rovněž nejrůznější průmyslové podniky, mezi které se řadily například sklárny, přešly do státního vlastnictví.<sup>301</sup>



Obr. č. 23: Pasoucí se krávy, Nezdice 2014, foto A. Smrčka.

Po roce 1989 postupně došlo k navrácení majetku původním vlastníkům. Zemědělství dnes provozují převážně soukromí hospodáři, obchodní společnosti a družstva vlastníků. Rovněž podoba chovu dobytka se změnila. Výrazně se snížil počet chovaného dobytka, nicméně postupně vznikají větší farmy vlastníci dobytek na masnou produkci. Rovněž dochází k proměně půdy, jež se přestává využívat k orbě a slouží v současnosti především jako pastviny.<sup>302</sup> Hospodářství Šumavy ale charakterizuje značný zánik průmyslu. Například

<sup>299</sup> KOZÁK, P. Zemědělství na Šumavě, *Šumava*, Praha: Baset 2003, s. 566.

<sup>300</sup> MACHALA, A. inf. dne 29. 7. 2014, Rejštejn.

<sup>301</sup> FRÖHLICH, J. Sklárství Šumavy, *Šumava*, Praha: Baset 2003, s. 626.

<sup>302</sup> KOZÁK, P. Zemědělství na Šumavě, *Šumava*, Praha: Baset 2003, s. 566.

poslední šumavská sklárna v Lenoře zastavila výrobu v roce 2002.<sup>303</sup> Ústup průmyslu lze ale zaznamenat dříve. Například k zániku papírenského průmyslu na Šumavě došlo již v druhé polovině 20. století.<sup>304</sup>

#### 4. 3 Proměna tradičního transportu v rámci horského hospodářství Šumavy

Transportu v horském hospodářství Šumavy se budeme hlouběji věnovat v samostatné kapitole diplomové práce. Přesto ve stručnosti můžeme charakterizovat typy užívaných dopravních prostředků a zároveň nastínit proměnu využívání tradiční dopravy v horském hospodářství. Doménou šumavského transportu je bezesporu dálkové plavení dřeva, jehož historie sahá na řece Otavě již do 12. století, na horním toku minimálně do 16. století.<sup>305</sup> Plavení zaznamenalo v rámci historického vývoje několik proměn. K jeho zániku došlo v souvislosti s budováním dopravních cest a stavbou přehrad na Vltavě v druhé polovině 20. století.<sup>306</sup>

Doprava na saních měla na Šumavě také dlouhou tradici. V rámci horského hospodářství se k dopravě převážně dřeva užívalo saní zvaných šmejčky. Tyto saně našly uplatnění převážně v lesním hospodářství. Jejich historii lze datovat pravděpodobně do 17. století, kdy Šumavu zasáhla vlna dřevařské kolonizace.<sup>307</sup> S určitostí ale můžeme datovat zánik pravidelného užívání tohoto dopravního prostředku. Šmejčky se přestaly užívat na konci padesátých let 20. století, kdy se v lesích dopravovalo dřevo koněm a těžkou mechanizací.<sup>308</sup>

Důležitým pomocníkem, a to nejen v rámci zemědělství, ale také v tradiční dopravě materiálu, byl volský a koňský potah. Volský potah našel značné využití i v horském prostředí Šumavy, kde ho používali dřevaři ke stahování klád.<sup>309</sup> Od druhé poloviny 20. století se s volským potahem na Šumavě běžně nesetkáme.<sup>310</sup> To však neplatí u koňského záprahu, se kterým se v horském prostředí můžeme běžně setkat i v současnosti.<sup>311</sup>

S ostatními dopravními prostředky, jako jsou nůše, koše, trávnice se setkáme v závislosti na regionu spíše sporadicky. Některé dopravní prostředky, jako byl tradiční dřevěný vůz, nahradila dnes automobilová doprava.

<sup>303</sup> FRÖHLICH, J. Sklářství Šumavy, *Šumava*, Praha: Baset 2003, s. 626.

<sup>304</sup> HOFMANN, G. Šumavské papírny, *Šumava*, Praha: Baset 2003, s. 638.

<sup>305</sup> FRÖHLICH, J. *Stará Otava mezi pískem a Zvíkovem*, Písek: Prácheňské nakladatelství 2012, s. 77.

<sup>306</sup> LANDA, M. Plavení dřeva na Šumavě, *Šumava*, Praha: Baset 2003, s. 588.

<sup>307</sup> VONDRUŠKA, V. *Život staré Šumavy*, Praha: Vyšehrad 2014, s. 83.

<sup>308</sup> MACHALA, A. inf. dne 29. 7. 2014, Rejštejn.

<sup>309</sup> VONDRUŠKA, V. *Život staré Šumavy*, Praha: Vyšehrad 2014, s. 72.

<sup>310</sup> MACHALA, A. inf. dne 29. 7. 2014, Rejštejn.

<sup>311</sup> BUBALA, J. inf. dne 23. 8. 2013, Dlouhá Ves.

## 5. TRADIČNÍ DOPRAVA MATERIÁLU NA ŠUMAVĚ

### 5. 1 Doprava na saních šmejčkách

#### 5. 1. 1 Saně šmejčky – základní charakteristika

Šumavské hospodářské ruční saně určené především ke svážení dřeva se nazývaly šmejčky. V odborné literatuře se můžeme setkat také s termínem šmejček. Etnograf a specialista na dopravu Ludvík Baran v článku Smyky a saně v zemích českých a na Slovensku publikovaném roku 1957 v *Československé etnografii* charakterizuje šumavské saně šmejčky a krkonošské rohačky jako dopravní prostředky, jež se od ostatních saní liší výrazně zahnutými nosy.<sup>312</sup> Na základě terénního výzkumu pro tuto diplomovou práci se prokázalo, že ne vždy to u šumavských saní platí. A to přestože i sám spisovatel Karel Klostermann píše o saních s vykřivenými, zobákovitě zakončenými sanicemi.<sup>313</sup> Na rozdíl od krkonošských saní rohaček, které se vyznačovaly velkými rohy, šumavské saně šmejčky nemusely vždy mít výrazně zahnuté rohy. Například v informačním středisku Rokyta jsou ve stálé expozici vystaveny saně šmejčky s daleko méně ohnutými a dlouhými rohy jako například krkonošské saně rohačky, pro něž jsou výrazné rohy typickým znakem.<sup>314</sup> Délka rohů u šumavských saní šmejček se totiž odvíjela především od osobního vkusu výrobce saní a její rozdílnost neměla praktické důvody. Někteří řemeslníci vyráběli delší nosy spíše za účelem větší zdobnosti saní.<sup>315</sup> Na rozdíl od Ludvíka Barana bychom tak mezi základní znak odlišující šmejčky od ostatních saní neřadili vysoké, značně ohnuté rohy jako spíše boční brzdy.

Saně šmejčky sloužily především na dopravu dříví z lesa. Jednalo se o krátké metrové dříví, ale i dlouhé klády o délce 5 – 7 metrů.<sup>316</sup> Tomu musely odpovídat i rozměry šmejček, jejichž šířka se pohybovala kolem 80 cm a délka přibližně v rozmezí 1,5 – 2,5 metrů v závislosti na délce dřevní hmoty. Delší saně byly určeny k přepravě polenového dříví, naopak kratší saně, k nimž byl připojen oplén, se užívaly ke svážení dlouhých klád.<sup>317</sup> Pokud kmeny byly příliš dlouhé, v nižších polohách hor se užívaly také dvojité saně, skládající se z přední a zadní části. Není ani výjimkou, kdy se na Šumavě dopravovaly delší klády o délce i

<sup>312</sup> BARAN, L. Smyky a saně v zemích českých a na Slovensku, *Československá etnografie*, 5, 1957, s. 339.

<sup>313</sup> KLOSTERMANN, K. Smrt čihá na horách, *Šumavské romance*, Sušice: Dr. Radovan Rebstöck 2012, s. 62.

<sup>314</sup> Stálá expozice informačního střediska Rokyta, dne 4. 7. 2013, Rokyta.

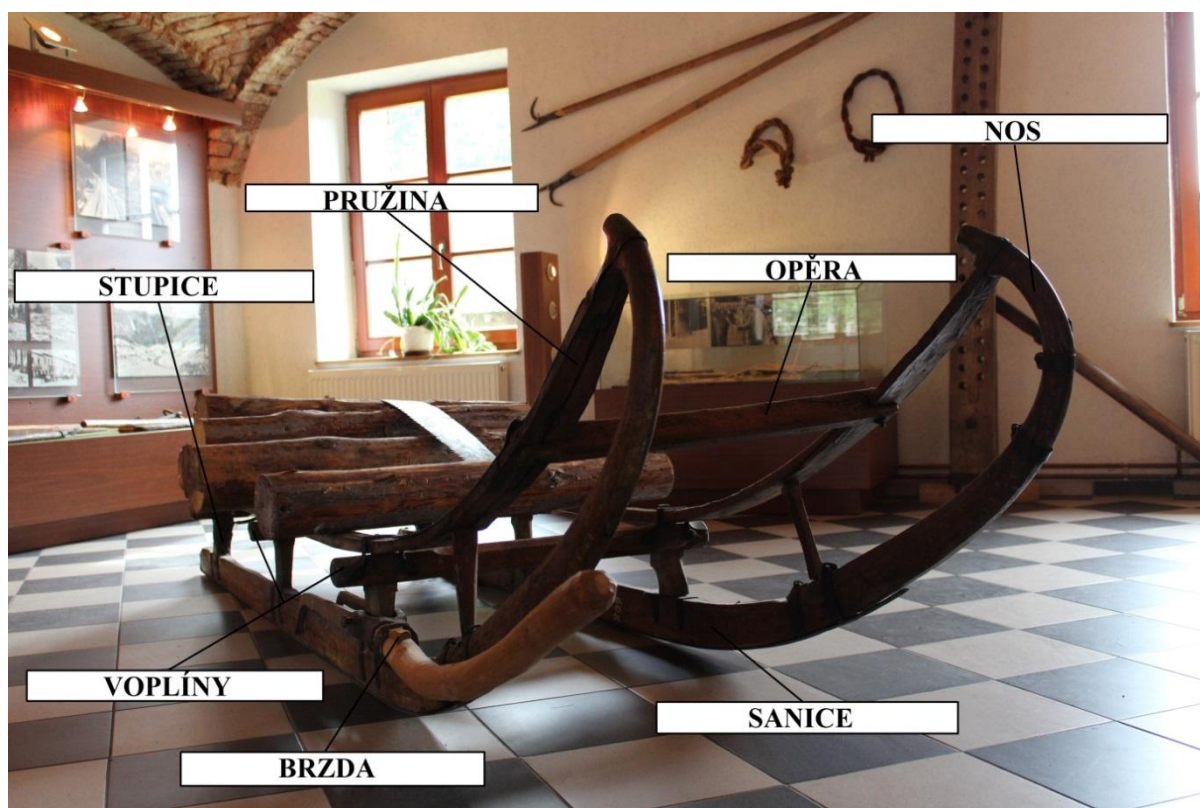
<sup>315</sup> TÁBORSKÝ, O. inf. dne 14. 8. 2013, Sušice.

<sup>316</sup> NEDVĚD, P. – VODĚROVÁ, H. *Šumavské vzpomínky na časy, kdy práce voněla lesem*, Plzeň: Regionall 2009, s. 19.

<sup>317</sup> HONES, E. inf. dne 7. 12. 2013, Horská Kvilda.

několika desítek metrů. Například v 18. století se prováděla těžba a doprava klád o délce více než 25 metrů, jejichž odběrateli byly holandské loděnice, kde se kmeny používaly k výrobě vysokých stožárů lodí. Díky tomu se toto dlouhé dříví nazývalo Holandské kmeny.<sup>318</sup>

Šmejčky nenašly uplatnění pouze u profesionálních dřevařů, kteří dopravovali dřevo ze šumavských lesů. Rovněž zemědělci žijící v nižších polohách hor využívali tento druh saní v zimním období k vlastní potřebě, a to například k dopravě palivového dříví.<sup>319</sup>



Obr. č. 24: Saně šmejčky, Rokyta 2013, foto A. Smrčka.

Saně šmejčky se skládaly z následujících částí. V přední části se nachází rohy nebo také nosy, které byly přírodně ohnuté. Jednalo se totiž o samorosty. Rohy byly spojeny čepem k silným sanicím. K sanicím byly připojeny stupice, což byly sloupky spojující sanici s takzvaným voplínem. Počet stupic závisel na velikosti saní. Jednalo se většinou o tři sloupky. Voplíny byly dřevěné trámky připevněné ke svrchní části sloupků a spojovaly jedny stupice s protějšími sloupky (stupicemi). Voplíny ale nepředstavovaly pouze spojovací element, ale znamenaly také důležitou nosnou část saní, na níž spočíval přepravovaný náklad.

<sup>318</sup> NEDVĚD, P. – VODĚROVÁ, H. *Šumavské vzpomínky na časy, kdy práce voněla lesem*, Plzeň: Regionall 2009, s. 19.

<sup>319</sup> SCHRAMEK, J. *Der Böhmerwaldbauer*, Prag: J. G. Calve´fche k. u. k. Hof und Universitäts Buchhandlung 1915, s. 105.

K voplínům se pak připojovaly příčky, krajní vedoucí až k rohům nazývané jako pružina nebo šviňka. Příčky tvořily nosnou plochu saní, kam se pokládalo zboží.<sup>320</sup>

K nepostradatelné části se řadí také trámek (opěra), který se nachází v přední části saní. Sloužil jako opěra či sedadlo. Na tomto trámku dřevař svázející náklad seděl a opíral se o náklad, čímž měl vedle většího pohodlí především ulehčenou řiditelnost saní.<sup>321</sup> To je výrazný rozdíl proti ovládání krkonošských rohaček, kde svážkař mezi rohami visel, do rohu byl zavěšen.<sup>322</sup> Neopomenutelnou částí šumavských saní je brzda, které se podrobněji budeme věnovat v podkapitole *Způsob přibližování dřeva šmejčkami*.

Saně šmejčky si většinou vyráběli sami dřevaři. Ne všichni však výrobu saní zvládli. Pro ty ale existovala možnost si saně zakoupit. V horách žili lidé, kteří se na výrobu saní a ostatních dřevařských výrobků specializovali. Saně šmejčky se vyráběly většinou z bukového nebo smrkového dřeva. Vedle těchto výrobců saní se ve většině obcí nacházel i kovář, u něhož bylo možné si nechat okovat sanice a také zhotovit kovové výrobky, jako byl například řetěz. Vyjma okování sanic se ale k výrobě šmejček běžně kovu a kovových částí neužívalo. Nejednalo se ale o striktně dodržované pravidlo. Některé saně disponovaly kovovými částmi.<sup>323</sup>

### **5. 1. 2 Příprava cesty pro přibližování dřeva šmejčkami**

Dříve, než se začalo svážet, muselo se pro svážku dřeva vyhlédnout vhodné místo. Najít vhodnou cestu nebylo zcela jednoduché. Dbalo se na to, aby rozestupy mezi jednotlivými stromy byly dostatečné. Tím se nejen ulehčila práce při přibližování dřeva, ale především se zajistila bezpečnost dřevaře. Podobně jako v Krkonoších se před samotnou svážkou musela upravit svážkařská cesta. V horském prostředí Šumavy dřevaři před započítím dopravy dřeva saněmi museli před jízdou důkladně upravit terén. Především trasu dobře zpevňovali. Účelem zpevnění bylo, aby se saně příliš nezabořovaly do sněhu. Zajímavostí je, že respondent Alois Machala žijící v Rejštejně, pracující od poloviny padesátých let 20. století na Šumavě jako dřevař, si nepamatuje, že by se k ušlapávání cest používaly sněžnice, jako tomu bylo například v Krkonoších. K udusání sněhu, a tím ke zpevnění svážkařské cesty se užívala běžná pracovní obuv.<sup>324</sup> Po ušlapání sněhu dřevaři také v některých místech sníh polévali

<sup>320</sup> BARAN, L. Smyky a saně v zemích českých a na Slovensku, *Československá etnografie*, 5, 1957, s. 340.

<sup>321</sup> HONES, E. inf. dne 7. 12. 2013, Horská Kvilda.

<sup>322</sup> TYLŠ, J. inf. dne 22. 1. 2011, Velká Úpa - Janovy Boudy.

<sup>323</sup> HONES, E. inf. dne 7. 12. 2013, Horská Kvilda.

<sup>324</sup> MACHALA, A. inf. dne 29. 7. 2014, Rejštejn.

vodou, aby cesta trochu zledovatěla a došlo k dostatečnému zpevnění cesty pro svoz dřeva. Někdy se ale stalo, že na druhý den napadlo velké množství sněhu, a bylo tak obtížné upravenou cestu najít. Proto se na okrajích cest zabodávaly do země delší větve, jako orientační body k rozpoznání cesty.<sup>325</sup>

Šlapat a udusávat sníh se řadilo mezi namáhavé činnosti, cesty totiž dosahovaly často přes kilometr. Při přípravě cesty pomáhal také kůň, se kterým se dané místo projelo. Tím se rovněž svážkařská cesta zpevnila. Pomáhalo i opakované projetí trasy naloženými saněmi. Vše mělo svá pravidla a dbalo se například, aby rozměr cesty odpovídal šířce saním.<sup>326</sup> V některých zimních obdobích před začátkem sezóny svážení dřeva ale napadlo takové množství sněhu, že bylo nutné cestu doslova prorazit. K tomuto účelu nejlépe posloužil vůl. Na rozdíl od koně měl širší plochá kopyta, čímž bylo jeho nasazení v terénu, kde se zvíře často zabořovalo v hlubokém sněhu, mnohem efektivnější. Navíc vůl má ve srovnání s koněm větší vytrvalost.<sup>327</sup>

### **5. 1. 3 Způsob přibližování dřeva šmejčkami**

V místě, kde se nacházelo vytěžené dřevo, se mohly nakládat saně. V Krkonoších se používaly saně k přibližování metrového dříví i dlouhých klád. Na Šumavě se v 50. letech 20.století k transportu dlouhých dřevěných klád užíval už převážně koňský nebo volský potah. Na šmejčkách se převážela pak metrovina.<sup>328</sup> Předtím se ale šmejčky používaly k dopravě obou typů dřeva – metroviny i dlouhých dřevěných klád. K dopravě dlouhých klád se hodil kratší typ šmejčků osazený oplénem.<sup>329</sup> Saně šmejčky byly dostatečně robustné a byly schopny na jeden sjezd zvládnout převézt až 1,5 tuny dřevěné hmoty. Sám respondent Alois Machala z Rejštejna na nich dopravil najednou i 1400 kg břízy. Na nosné části saních se dopravovalo dřevo o objemu 1,5 metrů na šířku a výšku. Celý náklad se musel dobře upevnit. Svazování nákladu se provádělo pomocí lan nebo silných pletených provazů s háky. Šponovalo se háky nebo menší dřevěnou kládou, kterou bylo nutné zajistit dalšími provazy.<sup>330</sup> Způsob upevnění nákladu na šumavských saních byl tak odlišný od Krkonoš, kde se u

---

<sup>325</sup> NEDVĚD, P. – VODĚROVÁ, H. *Šumavské vzpomínky na časy, kdy práce voněla lesem*, Plzeň: Regionall 2009, s. 20.

<sup>326</sup> HONES, E. inf. dne 7. 12. 2013, Horská Kvilda.

<sup>327</sup> NEDVĚD, P. – VODĚROVÁ, H. *Šumavské vzpomínky na časy, kdy práce voněla lesem*, Plzeň: Regionall 2009, s. 20.

<sup>328</sup> MACHALA, A. inf. dne 29. 7. 2014, Rejštejn.

<sup>329</sup> HONES, E. inf. dne 7. 12. 2013, Horská Kvilda.

<sup>330</sup> MACHALA, A. inf. dne 29. 7. 2014, Rejštejn.



provazů používal takzvaný kloubek.<sup>331</sup> Podobně jako v Krkonoších i na Šumavě svážkaři připojovali za saně dřevo, které vedle toho, že bylo nákladem, sloužilo jako brzda. I v horském hospodářství Šumavy bylo zvykem k saním šmejčkám připojovat řadu metrového dříví o průměrném objemu 0,5 X 0,5 metru. Za saně bylo ideální zapojit více balíků dřeva.<sup>332</sup> U jednoho balíku totiž hrozilo, že by se mohl skutálet, zatímco dva až tři balíky dřeva zajišťovaly soudržnost a byla zajištěna ideální efektivita brzdného účinku.<sup>333</sup> Pokud hrozilo, že by saně jely po zledovatěném nebo prudkém svahu příliš prudce, brzdící klády zapojené za saněmi se nezbavovaly kůry ani větví, čímž se zvýšil celkový brzdný účinek.<sup>334</sup>

Poté, co se saně naložily nákladem, mohla začít svážka. Ta ale neprobíhala vždy najednou. Saněmi se často popojíždělo z jednoho místa k druhému. Teprve, až byly saně naloženy dostatečným množstvím metrového dříví, které byl schopen svážející bezpečně dopravit, začala nepřerušovaná jízda. Řídit saně nebylo jednoduché, jak by se mohlo zdát. Saně dosahovaly při jízdě rychlosti 30 – 40 kilometrů v hodině. O nebezpečí svážení svědčí i příběh respondenta Aloise Machaly. Vzpomínal na svážení dřeva šmejčkami spolu se svým zkušenějším švagrem, který se neobával svážet těžký dřevěný náklad o velké hmotnosti.<sup>335</sup> Ten vždy před svážkou říkal mému respondentovi: „*Neboj se nic. Naložíme metr a půl, já ti pomůžu. A vyrazíme. První pojedou já a ty za mnou. A když budeš vidět, že se válím, seskoč ze saní a uteč!*“ Můžeme si tak představit, že svážka byla nebezpečná, o čemž svědčí například pamětní deska v obci Řásnice nacházející se u Strážného. Ta připomíná smrt mladého, teprve čtrnáctiletého chlapce, který zahynul v únoru roku 1884 při svážení dřeva.<sup>336</sup>

Saně šmejčky byly vybaveny jednou nebo dvěma brzdami<sup>337</sup>, které u krkonošských saní rohaček nenajdeme.<sup>338</sup> V případě použití jedné brzdy je zajímavé si všimnout jejího umístění. Například v článku Ludvíka Barana v *Československé ethnografii* z roku 1957 je náčrt šumavských saní disponující levou brzdou.<sup>339</sup> Naopak v informačním středisku Rokyta je možné spatřit šmejčky s pravou ruční brzdou.<sup>340</sup> Vysvětlení nám podal respondent Jan Bártík, podle kterého zvolení strany, na kterou se ruční brzda připevnila, záviselo na tom, zda dřevař

<sup>331</sup> ADOLF, J. inf. dne 4. 8. 2009, Strážné - Lahrový Boudy.

<sup>332</sup> MACHALA, A. inf. dne 29. 7. 2014, Rejštejn.

<sup>333</sup> HONES, E. inf. dne 7. 12. 2013, Horská Kvilda.

<sup>334</sup> BARTÍK, J. inf. dne 1. 11. 2014, Stachy – Kůsov.

<sup>335</sup> MACHALA, A. inf. dne 29. 7. 2014, Rejštejn.

<sup>336</sup> NEDVĚD, P. – VODĚROVÁ, H. *Šumavské vzpomínky na časy, kdy práce voněla lesem*, Plzeň: Regionall 2009, s. 19.

<sup>337</sup> V odborné i populárné naučné literatuře se dovidáme většinou o jedné brzdě. Na základě rozhovoru s respondentem Aloisem Machalou, který pracoval v 50. letech 20. století jako dřevař a přibližoval dřevo na saních šmejčkách, jsme získali informace o užití dvou těchto brzd, díky kterým saně byly lépe říditelné.

<sup>338</sup> Viz. například ADOLF, J. inf. dne 8. 10. 2011, Strážné – Lahrový Boudy.

<sup>339</sup> BARAN, L. Smyky a saně v zemích českých a na Slovensku, *Československá ethnografie*, 5, 1957, s. 340.

<sup>340</sup> Stálá expozice informačního střediska Rokyta, dne 4. 7. 2013, Rokyta.

byl „levák“ nebo „pravák“.<sup>341</sup> Brzdy byly připojeny k sloupku nacházejícího se v přední části sanice. Skládaly se z držadla vyrobeného z dřevěného samorostu, na jehož konci byl připevněn železný brzdící hák, který se při přitažení držadla v podobě dřevěné tyče zaryl do sněhu, a tím rychlost saní značně zpomalil. Brzda u šmejček se nazývala „kraal“.<sup>342</sup> Brzdy samozřejmě zcela neuchránily dopravce před nebezpečnými situacemi při svážení a nemohly zcela zabránit možnému zranění, přesto znamenaly důležitý prvek pro dobrou říditelnost saní. Sloužily k brždění, ovládalo se jimi rovněž zatačení saní. Pokud však účinnost těchto brzd byla nižší například kvůli vyšší rychlosti nebo zledovatělému terénu, bylo nutné použít nouzovou brzdu zvanou kocour. Jednalo se o řetězy s velkými oky, které s horalé nechávali vyrábět u místních kovářů. Jednalo se o nouzovou brzdu, díky které bylo možné ubrzdit saně na jakémkoliv terénu, dokonce i zledovatěném. Držadla brzdy se neomotávala konopnými provazy, jako to bylo typické pro Krkonoše. Dřevaři si pro jistotu brali několik těchto řetězů navíc jako rezervu pro případ, že by dřevař při brždění řetěz poškodil.<sup>343</sup> Řetězy vyráběli kováři ručně.<sup>344</sup>

Při nakládání saní dřevem a následné svážce doprovázeli v minulosti dřevaře i manželky s dětmi. Například dřevař z Horské Kvildy Eduard Hones, přestože na saních šmejčkách nesvážel a přibližoval dřevo koňmi, jako dítě pomáhal svému otci při práci. Ve 12 letech začal chodit s otcem do lesa, kde začínal s osekáváním větví, loupáním kůry či kácením menších stromů. Takto se syn na základě pozorování a pomáhání naučil těžbu a svážku dřeva. Žádné speciální školení neprobíhalo a um těžby a svážky dřeva se řadil mezi tradovanou dovednost předávanou po generace. Dřevaři nepomáhali na Šumavě jen synové, při práci byly nápomocny také ženy. Například manželky nosily dřevařům do kopce prázdně saně.<sup>345</sup>

Dřevo se přibližovalo z vrcholků hor do údolí, většinou k pilám nebo plavebním kanálům nebo vazištím vorů.<sup>346</sup> Do kanálů nebo řek se dřevo spouštělo pomocí tyčí a na Šumavě v oblasti Sušicka se dřevo zachycovalo v Dlouhé Vsi, kde se nacházely staviny.<sup>347</sup> Dřevo se zde shromažďovalo a skladovalo ve velkoskladu.<sup>348</sup>

---

<sup>341</sup> BARTÍK, J. inf. dne 1. 11. 2014, Stachy – Kůsov.

<sup>342</sup> NEDVĚD, P. – VODĚROVÁ, H. *Šumavské vzpomínky na časy, kdy práce voněla lesem*, Plzeň: Regionall 2009, s. 19.

<sup>343</sup> MACHALA, A. inf. dne 29. 7. 2014, Rejštejn.

<sup>344</sup> HONES, E. inf. dne 7. 12. 2013, Horská Kvilda.

<sup>345</sup> HONES, E. inf. dne 7. 12. 2013, Horská Kvilda.

<sup>346</sup> NEDVĚD, P. – VODĚROVÁ, H. *Šumavské vzpomínky na časy, kdy práce voněla lesem*, Plzeň: Regionall 2009, s. 21.

<sup>347</sup> MACHALA, A. inf. dne 29. 7. 2014, Rejštejn.

<sup>348</sup> HONES, E. inf. dne 7. 12. 2013, Horská Kvilda.

Některé tradiční dopravní prostředky mají v českém prostředí své využití i v dnešní době ve stejné nebo pozměněné podobě, jako je tomu u saní rohaček v Krkonoších. Se saněmi šmejčkami se však na Šumavě již běžně nesetkáme ani při závodech. Jejich historie se přestala psát na konci 50. let 20. století. Přesně se jednalo o rok 1958, kdy bylo svážení dřeva na saních šmejčkách ukončeno, a to na celé Šumavě.<sup>349</sup> Toto datum však nelze považovat za definitivní konec používání saní šmejček. Jednalo se o konec užívání tohoto druhu saní u profesionálních dřevařů. Na základě terénního výzkumu se dozvídáme, že někteří horalé saně šmejčky užívali například i pro vlastní účely do 80. let 20. století.<sup>350</sup> Důvodem ukončení sáňkování dřeva bylo vytlačení saní těžkou mechanizací, která je zcela nahradila.<sup>351</sup> Nesmíme ani opomenout fakt, že přibližování dřeva saněmi se řadilo mezi rizikové práce, což mohlo být dalším důvodem, proč se přestaly v lesích používat.<sup>352</sup> Nahradily je především traktory a pásová vozidla. Pokud se dřevo těžilo a dopravovalo ve špatně přístupném terénu, kam se nebylo možné bezpečně dostat ani s technikou, na řadu přišlo užití koňského potahu.<sup>353</sup>

#### **5. 1. 4 Výše platu dřevaře**

Práce dřevaře byla velice náročná a nebezpečná. Tomu alespoň částečně odpovídalo finanční ohodnocení. Například plat dřevaře v šumavských lesích dosahoval v 50. letech 20. století v průměru 1200 Kčs, což lze považovat na tuto dobu za dobrý finanční příjem. Tento průměrný plat se týkal pracovníků, jež měli na starosti těžbu dřeva, odkornění kmenů nebo zbavení větví a jejich následnou dopravu pomocí ručních saní. Výši platu ale musíme brát částečně s rezervou. Někdy dosahovala větších hodnot, jindy naopak příjem klesal pod tuto částku. Záleželo na mnoha faktorech, mezi které se řadilo počasí, časové období, terén, dovednosti pracovníka a také druh zpracovávané dřeviny. Plat byl také mírně ovlivněn tím, zda měl dřevař rodinu. Stravné neexistovalo a jídlo si musel pracovník v lese obstarat sám. Měsíčně si ale dřevař mající děti mohl mírně přilepšit o příspěvek 90 Kčs. O ten ale mohl také snadno přijít, pokud například se do práce opozdil. Plat se také lišil, zda dřevař provedl pouze těžbu dřeva nebo dřevo i dopravoval.

---

<sup>349</sup> MACHALA, A. inf. dne 29. 7. 2014, Rejstejn.

<sup>350</sup> HONES, E. inf. dne 7. 12. 2013, Horská Kvilda.

<sup>351</sup> MACHALA, A. inf. dne 29. 7. 2014, Rejstejn.

<sup>352</sup> HONES, E. inf. dne 7. 12. 2013, Horská Kvilda.

<sup>353</sup> MACHALA, A. inf. dne 29. 7. 2014, Rejstejn.

Vedle ruční svážky na saních k tomuto účelu sloužil v polovině minulého století na Šumavě koňský potah nebo v dřívější době volský potah. V 50. letech nastupovaly traktory, v přístupnějším terénu pak nákladní vozidla typu V3S.<sup>354</sup>

Finanční odměna se vypočítávala na základě celkového množství vytěženého, částečně opracovaného a dopraveného dřeva na předem určené místo. Je nutné však zároveň připomenout, že odměna se odvíjela také od druhu dřeva. Například v 50. letech 20. století se za metr x metr dopraveného smrku vyplácelo 9 Kčs, za borovici 8 Kčs. Za buk nebo břízu dostávali ale dřevaři jen 7 Kč. Výše částky v té době byla určena státní normou. Důvod rozdílných plateb spočíval v různé časové i fyzické náročnosti zpracování dřeva. Pracovníci v lese dostávali největší obnos za smrk, neboť byl prorostlý větvemi a dřevař měl větší práci s odvětvením a také následným odkorněním této dřeviny. Přestože bychom se mohli domnívat, že je finančně nejvýhodnější zpracovávat smrk, opak je pravdou. Ve finále totiž kvůli náročnějšímu opracování této dřeviny odvezl dřevař menší množství dřeva. To se pak projevilo v jeho finančním ohodnocení. Záleželo na každém pracovníkovi, jaký druh dřeviny mu vyhovoval. Například náš respondent Alois Machala z Rejštejna preferoval buk nebo břízu. Opracování těchto stromů bylo zřejmě jednodušší a dřevař vzhledem k úspoře času zvládl odvést daleko větší množství dřeva. O tom ale, jaké dřevo bude dřevař zrovna kácet a dopravovat, rozhodoval hajný, který dřevařům přiděloval práci.<sup>355</sup>

### ***5. 1. 5 Pracovní kázeň a bezpečnost práce dřevařů v 50. letech 20. století***

Na pracovní kázeň dozírali polesný s hajným. Bedlivě kontrolovali pracovní výkon dřevařů, především u hranic. Důvodem nebyl pouze fakt, že by dřevař mohl v době takzvané železné opony utéct do tehdejšího západního Německa. Dřevaři museli kácet dřevo v desetimetrovém hraničním pásu. Tehdy platila úmluva, že pokud pokácený strom padne přes hraniční čáru na německou stranu, na zpracování dřeva mají nárok Němci. To samé platilo i naopak. Často se tak na dřevaře dohlíželo, zda příliš často nenechávají stromy zbytečně padat na území patřící německé straně.<sup>356</sup>

Práce dřevaře byla velmi nebezpečná. Bylo tak nutné při práci v lese dbát na bezpečnost. Existovala řada bezpečnostních předpisů, které museli zaměstnanci pracující v lese striktně dodržovat. Museli mít pevné boty, ochranné rukavice, chybět nesměla helma. Ve Vojenských

<sup>354</sup> MACHALA, A. inf. dne 29. 7. 2014, Rejštejn.

<sup>355</sup> MACHALA, A. inf. dne 29. 7. 2014, Rejštejn.

<sup>356</sup> MACHALA, A. inf. dne 29. 7. 2014, Rejštejn.

i státních lesích se pečlivě kontrolovalo, zda dřevaři dodržují bezpečnostní normy a každému, kdo pokyny bezpečnosti práce nerespektoval, byla udělena finanční pokuta. Dřevaři si však bezpečnost práce museli zajistit také sami. Kromě bot, jež dostávali od státních lesů, si ochranné pomůcky pořizovali na vlastní náklady. Totéž platilo o sekyrách a ručních pilách, které si opatřovali za vlastní peníze. Od Vojenských lesů na Šumavě v 50. letech 20. století získávali dřevaři většinu pracovního oblečení. Státní šumavské lesy obstarávaly svým zaměstnancům boty a pracovní čepice. Oděv i obuv musely být vhodné pro práci ve špatném terénu za nepříznivého počasí.<sup>357</sup> Rovněž šumavští dřevaři podobně jako v Krkonoších měli na botách kovové cvočky. K požadavkům na bezpečnost práce se řadil i počet zaměstnanců pracujících společně v lese. Bylo nutné, aby v lese spolu byli minimálně dva dřevaři. Rovněž se nedoporučovalo chodit v zimě do lesa, pokud pršelo nebo nastala obleva. Zledovatělé sáňkařské cesty i povrch mimo ně se stal příčinou mnoha úrazů.<sup>358</sup>

### **5. 1. 6 Každodenní život dřevaře**

Každodenní život dřevaře se musel přizpůsobit povolání, které do značné míry ovlivňovalo nejen profesní, ale i soukromý život. Práce dřevaře nebyla náročná jen z hlediska fyzické námahy, ale časová náročnost určovala také podobu dne pracovníka v lese. Navíc se pracovalo za každého počasí a neexistovalo, aby dřevař do práce nepřišel.

Kromě neděle a svátků se pracovalo každý den. Během dne pak musel dřevař strávit v lese v průměru 8,5 hodin. Nesmíme ale opomenout, že se dřevař musel ráno dopravit na předem určené místo. Cesta mohla trvat i několik hodin. Záleželo na délce trasy, počasí a také ročním období. V zimě se stávalo, že dřevaři odcházeli z domova brzy ráno, například v půl šesté a domů se vraceli zase za tmy kolem 17. až 18. hodiny. Mnozí dřevaři, kteří bydleli daleko od místa, kde pracovali, byli proto ubytováni v ubikacích a domů se vraceli jednou za týden.<sup>359</sup>

Podobně jako v 50. letech 20. století, kdy šumavští dřevaři pracovali podle potřeby státních lesů v různých oblastech Šumavy nezávisle na svém bydlišti, museli se i jejich předchůdci v 19. století za obživou stěhovat. V letním období opouštěli své domovy a například se svými syny, kteří pomáhali s těžbou a svázkou dřeva, žili ve vyšších polohách hor v místě těžby. Ta se prováděla spolu s ostatním zpracováním dřeva většinou od května do

---

<sup>357</sup> MACHALA, A. inf. dne 29. 7. 2014, Rejštejn.

<sup>358</sup> HONES, E. inf. dne 7. 12. 2013, Horská Kvilda.

<sup>359</sup> MACHALA, A. inf. dne 29. 7. 2014, Rejštejn.

listopadu, pokud nenapadl sníh.<sup>360</sup> Proto si dřevaři stavěli v horách jednoduché přístřešky, sloužící k přespaní. Někdy i ostatní členové rodiny dočasně odešli s dřevařem výše do hor a brali si s sebou i dobytek.<sup>361</sup> Horalé pobývali v sezónních přístřešcích přibližně od konce května nebo začátku června. S příchodem podzimu provizorní stavení dřevaři spolu se svými rodinami opouštěli.<sup>362</sup> O tom, že v pozdně jarním a letním období byly obce v nižších polohách od dřevařů vylidněné, svědčí i zmínka Josefa Blaua v knize *Böhmerwälder Hausindustrie und Volkskunst*. Autor zde zaznamenal, že v tomto období byly místnosti škol prázdné.<sup>363</sup> Přístřešky s poklesem těžby postupně pustly a na konci 19. století zanikly.<sup>364</sup>



Obr. č. 25: Letní přístřešky dřevařů, 1917, kresba J. Blau.

### 5. 1. 7 Strava a odívání dřevařů

Strava dřevařů byla prostá. Platí to o první polovině 19. století, kdy máme zprávy, ale i pro jiná období. Strava dřevařů se výrazně neměnila. Charakterizuje ji to, že byla jednoduchá. Dřevaři si s sebou do lesa nosili přes rameno pytel, v němž měli většinou chléb, sýr, vařené

<sup>360</sup> BLAU, J. *Waldleute*, Reichenberg: P. Sollors's Nachfolger 1922, s. 39.

<sup>361</sup> VONDRUŠKA, V. *Život staré Šumavy*, Plzeň: Západočeské nakladatelství 1989, s. 75.

<sup>362</sup> BLAU, J. *Böhmerwälder Hausindustrie und Volkskunst*, Prag: J. G. Calve'sche k. u. k. Hof und Universitäts Buchhandlung 1917, s. 47.

<sup>363</sup> BLAU, J. *Böhmerwälder Hausindustrie und Volkskunst*, Prag: J. G. Calve'sche k. u. k. Hof und Universitäts Buchhandlung 1917, s. 46.

<sup>364</sup> VONDRUŠKA, V. *Život staré Šumavy*, Plzeň: Západočeské nakladatelství 1989, s. 75.

vejce, někdy slaninu nebo špek. Pokud dřevař pracoval poblíž dřevařské osady, rodina mu jídlo nosila do lesa.<sup>365</sup>

O podobě stravování dřevařů v 50. letech 20. století si můžeme vytvořit základní představu na základě výpovědi dřevaře z Rejštejna Aloise Machaly. Ráno zpravidla snídal pět míchaných vajec s cibulí a špekem, chléb a kávu. Přes den si s sebou do lesa bral chléb se špekem. Večer se většinou na ubikacích nevařilo, proto chodil na večeri k pohraniční strážci, k péesákům, jak se říkalo. Večeře stála 12 Kč, což sice nebylo na 50. léta minulého století nejlacinější, ale porce byly dostatečně veliké.<sup>366</sup>

Oděv a obuv se musely přizpůsobit druhu práce. Dřevař měl především kvalitní pevné boty, přizpůsobené do nerovného a také zledovatělého terénu. K botám se připevňovaly kovové cvočky.<sup>367</sup> Nohy až ke kolenům pokrývaly teplé tlusté punčochy. Tělo kryl silný oděv vyrobený z koudele a vlny. Vedle pokrývky hlavy nesměla chybět ani dlouhá vlněná šála.<sup>368</sup> Ženy, které chodily svým manželům nebo otcům vypomáhat do lesa, užívaly jako venkovní zimní obuv vlněné ponožky pletené z ovčí vlny s kolem dokola našitou textilií z klobouku. Ačkoliv ponožky bychom nemuseli považovat za správnou obuv pro zimu na Šumavě, podle vzpomínek paní Honesové, která pocházela z Filipovy Huti, hřály tyto ponožky dostatečně.<sup>369</sup>

## 5. 2 Ostatní hospodářské saně

Z hospodářských saní jsme se dosud zaměřili především na ruční saně šmejčky. Ty totiž představovaly zásadní dopravní prostředek v horském hospodářství Šumavy. Právě tento typ saní byl vhodný a nejběžnější k přibližování dřeva po svazích šumavských lesů. Šmejčky zde ale nepředstavovaly jediný typ saní. Neměli bychom tak zapomenout se zmínit o existenci jiných saní, i když zprávy o nich máme spíše z Pošumaví, než ze samotného horského prostředí. Jedná se již o nepoužívané dopravní prostředky, které skončily ještě před šmejčkami. Saně berany sloužily například jako potažní i ruční saně. Užívaly se do 30. let 20. století k transportu dřeva v oblasti Klatovska. Existovaly ale i další ruční saně i saně pro potah užívané nejen k dopravě dřeva v horském prostředí Šumavy. Jednalo se například o hnojní saně používané na Volarsku, jež jsou charakteristické svojí korbou a bočnicemi určenými

---

<sup>365</sup> VONDRUŠKA, V. *Život staré Šumavy*, Plzeň: Západočeské nakladatelství 1989, s. 74 - 75.

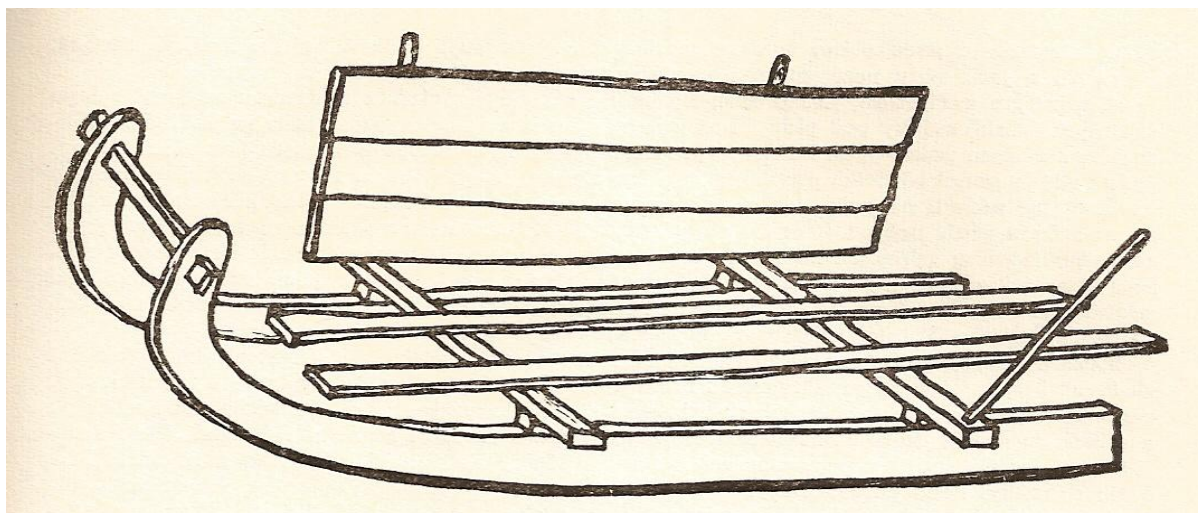
<sup>366</sup> MACHALA, A. inf. dne 29. 7. 2014, Rejštejn.

<sup>367</sup> HONES, E. inf. dne 7. 12. 2013, Horská Kvilda.

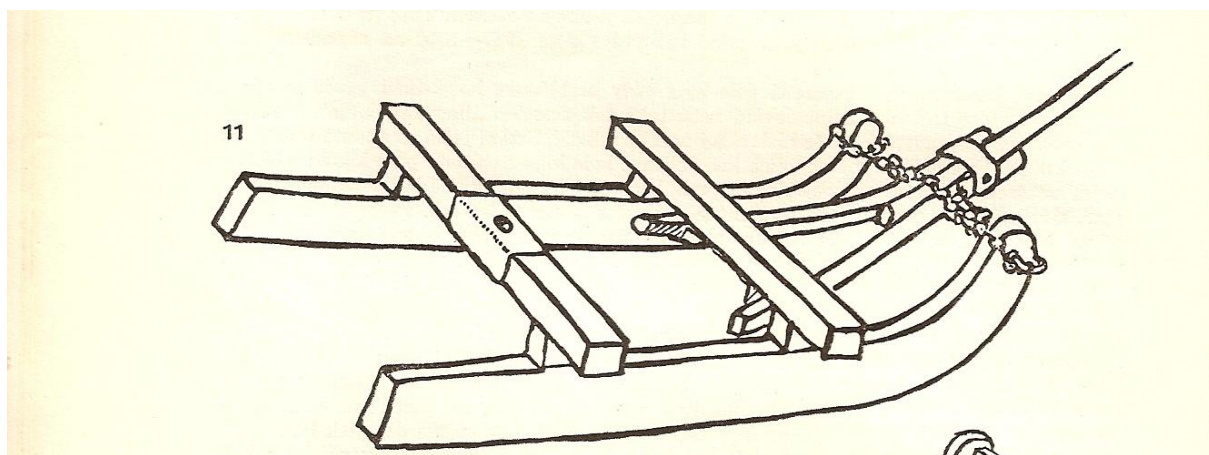
<sup>368</sup> NEDVĚD, P. – VODĚROVÁ, H. *Šumavské vzpomínky na časy, kdy práce voněla lesem*, Plzeň: Regionall 2009, s. 21.

<sup>369</sup> HONESOVÁ, . inf. dne 7. 12. 2013, Horská Kvilda.

k přepravě hnoje. Některé saně určené pro potah na rozdíl od šmejček disponovaly mnoha kovovými částmi. Jejich podobu si můžeme přiblížit na základě kreseb Ludvíka Barana.<sup>370</sup>



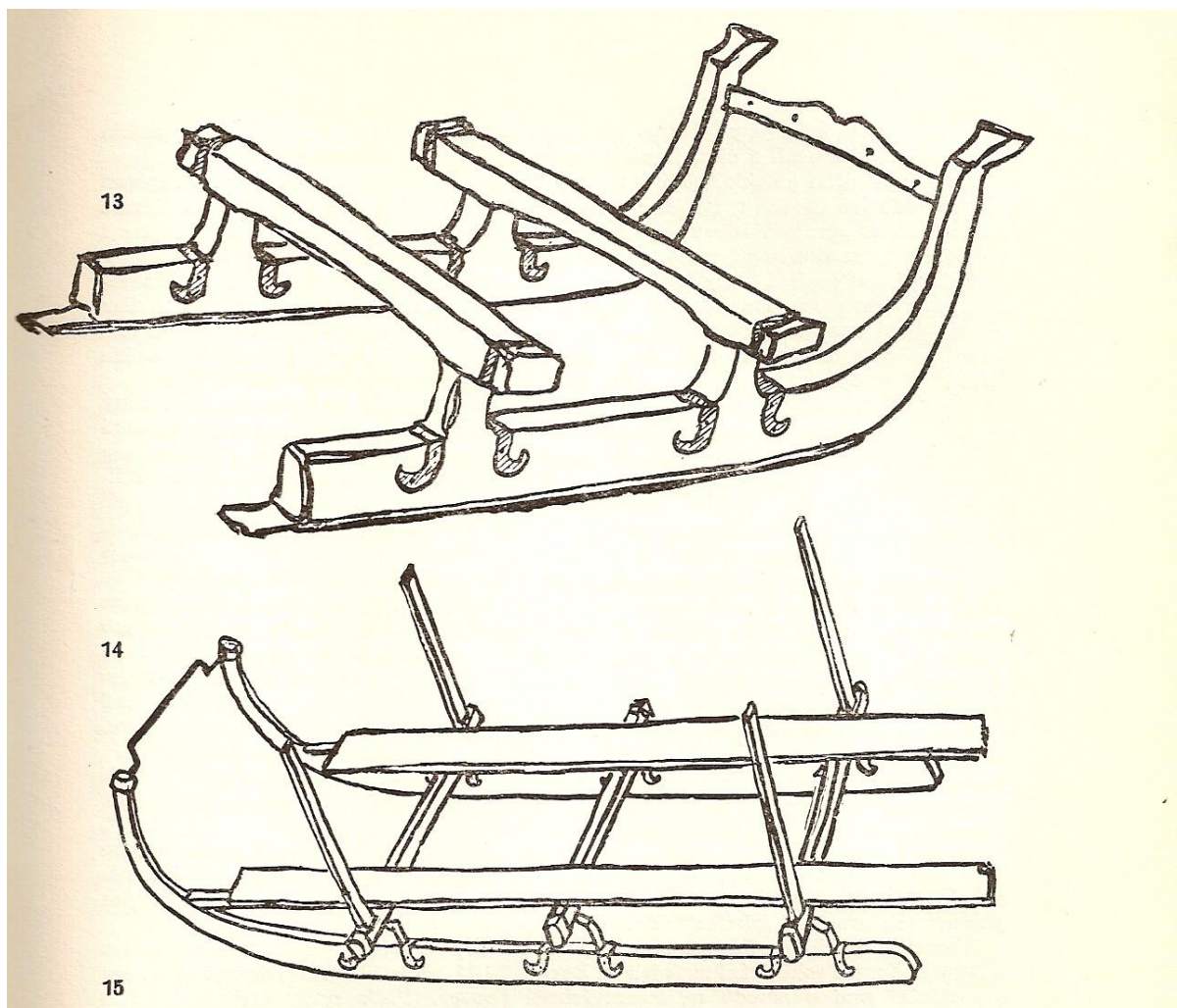
Obr. č. 26: Ruční saně, 1957, kresba L. Baran.



Obr. č. 27: Saně berany, 1957, kresba L. Baran.

<sup>370</sup> BARAN, L. Smyky a saně v zemích českých a na Slovensku, *Československá etnografie*, 5, 1957, s. 342, 345.





Obr. č. 28: Koňské (nahore) a hnojní (dole) saně, 1957, kresba L. Baran.

### 5. 3 Koňský a volský potah na Šumavě

#### 5. 3. 1 Obecná charakteristika potahu

Většina forem tradiční dopravy v horském hospodářství zcela vymizela nebo se uchovala pouze v podobě nejrůznějších představení nebo sportovních závodů na saních, například jak je to známé v Krkonoších.<sup>371</sup> Tradiční způsob přibližování dřeva má však v horském prostředí stále svůj význam i v současnosti. Podobně jako v Krkonoších i na Šumavě se z důvodu ochrany přírody a někde i z provozních důvodů stále častěji využívá koňské síly. Tento způsob transportu klád má zde stále své uplatnění. S postupným rozšiřováním těžké techniky do hor sice došlo v šumavském parku téměř k zániku tradičního přibližování klád koňmi,

<sup>371</sup> SMRČKA, A. Způsob dopravy dřeva na saních rohačkách, *Studia Ethnologica Pragensia*, 2011, 2, s. 207.

v posledních letech je ale možné si všimnout tendence návratu této tradiční dopravy. Můžeme hovořit o jakési renesanci využití koně v horském hospodářství Šumavy. Napomáhá tomu mimo jiné i projekt *Návrat koní na Šumavu*, organizovaný Národním parkem Šumava a CHKO Šumava. Cílem projektu je obnovit a rozšířit tradiční způsob přibližování dřeva koněm na Šumavě a zároveň zachovat chov národních plemen koní, jako je Slezský norik či Českomoravský belgický kůň.<sup>372</sup>

Doprava dřeva koněm v horském prostředí Šumavy má proto své důležité místo. V současnosti můžeme pozorovat zajímavý trend návratu koně do šumavských lesů z ekologických, ekonomických, ale rovněž z čistě pragmatických důvodů, kdy ve špatně přístupném terénu se ukazuje transport dřeva pomocí koňské síly jako nejvýhodnější.

### 5. 3. 2 *Výhody přibližování dřeva koněm na Šumavě*

Význam užití koně v horském terénu Šumavy namísto těžké techniky spočívá v ekonomice a především v ekologii. Není nutné vynakládat velké provozní výdaje za palivo i opravu a údržbu mechanizace. U těžby a následné dopravy dřevěných klád koněm namísto těžké mechanizace nehrozí narušení vodních zdrojů a ekosystému nejrůznějšími mazivy a palivem. Nedochází ani k poškození půdy a kořenových systémů.<sup>373</sup> Mezi velké přednosti užívání koňského potahu se řadí i to, že těžká technika v nejnáročnějších terénech Šumavy neobstojí jako kůň, se kterým se dřevěné klády dopraví na vhodnější místo, odkud se pak dřevo může již snadněji převézt nákladními automobily.<sup>374</sup>

Kůň ale nepomáhá jen dřevařům v lese s přibližováním klád. Dopravuje různé druhy materiálu nebo slouží k přepravě turistů po národním parku. Se zvýšením počtu koní souvisí také nutnost vytvořit nová pracovní místa. Jedním z cílů projektu je tak rovněž zvýšit zaměstnanost v regionu.<sup>375</sup>

---

<sup>372</sup> <<http://www.npsumava.cz/cz/5755/9235/clanek/romanticke-vyjizdky-s-konmi/?print=1>>, [5. 4. 2014].

<sup>373</sup> LÁZNIČKA, J. Kůň jako fenomén v zemědělství, *Prameny a studie*, 43, 2009, s. 8.

<sup>374</sup> KOTRBOVÁ, L. Hřebčinec vychovává koně pro těžbu v lese, <[http://pisecky.denik.cz/zpravy\\_region/hrebcinec-vychovava-kone-pro-tezbu-v-lese-20140404.html](http://pisecky.denik.cz/zpravy_region/hrebcinec-vychovava-kone-pro-tezbu-v-lese-20140404.html)>, [23. 4. 2014].

<sup>375</sup> PECHOUŠEK, P. Otevření modrého sloupu znamená hlavně svobodu, *Šumava*, 2, 2013, s. 6.

### 5. 3. 3 Historie koňského a volského potahu na Šumavě

Historie využívání koně člověkem sahá již do doby 3000 př. n. l. a souvisí s jeho domestikací v oblasti centrální Asie.<sup>376</sup> Kůň našel mnoho uplatnění v dopravě osob, nákladu, ale také v záprahu při nejrůznějších zemědělských činnostech. I v českém prostředí má kůň dlouholetou tradici, o čemž svědčí mimo jiné například nálezy koňských kosterních pozůstatků v Mikulčicích, jejichž datace sahá přibližně do 8. století našeho letopočtu.<sup>377</sup>

Přestože ke konci 18. století význam koně v evropském zemědělství v porovnání s dobyt看em nebyla tak velký, postupně nabýval na významu. V letním období se kůň často využíval k orbě. Koňská síla ale člověku značně usnadnila práci také v lese. Kůň zde našel uplatnění při přibližování a odvozu dřevěných klád, a to i v zimním období, kdy se nepracovalo na polích.<sup>378</sup>

Doprava dřeva koněm se řadí mezi tradiční způsoby transportu materiálu také na Šumavě. Přibližování dřeva koněm v této oblasti lze pravděpodobně datovat do druhé poloviny 17. století v době počátku takzvané dřevařské kolonizace. Ve vyšších polohách hor se koňský potah začal užívat s největší pravděpodobností ve druhé polovině 18. století, kdy došlo v tomto regionu k prudkému vzestupu těžby dřeva.<sup>379</sup>

V tomto horském prostředí ale nebyla doprava dřeva koněm tak frekventovaná jako jiné druhy záprahu, ke kterým se řadil zejména volský potah. Ve střední Evropě byl sice chov koní běžnou záležitostí, v 19. století však došlo k jeho značnému poklesu. Důvodem byly především sociální a finanční faktory, které zapříčinily, že se postupně upřednostňoval záprah hovězího dobytka.<sup>380</sup> Rovněž intenzita chovu koní byla spjata především s nížinnými a rovinnatějšími oblastmi.<sup>381</sup> Názorně to lze dokladovat i na nejvyšším českém pohoří Krkonoš, kde se kůň využíval především v nižších polohách a ve vysokohorských oblastech byl význam koně k přibližování dřeva a k transportu sena jen sporadický. Uživít totiž koně v náročných vysokohorských klimatických podmínkách, kde půda s nízkou úrodností neposkytla kromě

<sup>376</sup> LÁZNIČKA, J. Kůň jako fenomén v zemědělství, *Prameny a studie*, 43, 2009, s. 4.

<sup>377</sup> AMBROS, C. – MÜLLER, HERMANN H. *Frühgeschichtliche Pferdeskelettfunde aus dem Gebiet der Tschechoslowakei*, Bratislava: Veda 1980, s. 6.

<sup>378</sup> LÁZNIČKA, J. Kůň jako fenomén v zemědělství, *Prameny a studie*, 43, 2009, s. 6 – 7.

<sup>379</sup> VONDRUŠKA, V. *Život staré Šumavy*, Praha: Vyšehrad 2014, s. 83.

<sup>380</sup> SLAVKOVSKÝ, P. Tradičná organizácia chovu hospodárskych zvierat slovenských roľníkov v strednej a južnej Európe, *Tradiční agrární kultura v kontextu společenského vývoje střední Evropy a Balkánu*, Brno: Masarykova univerzita 2012, s. 121.

<sup>381</sup> SLAVKOVSKÝ, P. Tradičná organizácia chovu hospodárskych zvierat slovenských roľníkov v strednej a južnej Európe, *Tradiční agrární kultura v kontextu společenského vývoje střední Evropy a Balkánu*, Brno: Masarykova univerzita 2012, s. 118.

seny dostatečné množství produktů, bylo velmi obtížné.<sup>382</sup> Podobná situace jako v Krkonoších panovala i v horském prostředí Šumavy. Na zdejších méně prudkých svazích sice koně přibližovali dřevěné klády, nicméně koňský záprah v tomto regionu využívali k práci hlavně formani. Dřevaři pracovali v lese především s volským potahem.<sup>383</sup> Vůl totiž vedle menších nákladů měl na rozdíl od koně výhodu, že disponoval při tahu daleko větší silou.<sup>384</sup> Na druhou stranu oproti koni byl vůl při práci pomalejší.<sup>385</sup> Šumavský dobytek byl k přepravě těžkých klád v lese přizpůsoben drobnějším vzrůstem a silnými nohama s paznehty uzpůsobenými do kamenitého šumavského terénu.<sup>386</sup> V šumavských lesích se tak k přibližování klád užíval spíše volský potah nebo saně zvané šmejčky. Koně našli uplatnění v dopravě dřeva k pilám především v rovinatějších šumavských oblastech.<sup>387</sup> Situace s chovem koní se na Šumavě výrazněji změnila v 19. století, kdy se plánovitě začalo s chovem koní určených k tahu. Centrem chovu tažných koní v 19. století bylo například Netolicko. Na počátku následujícího 20. století chov koní rostl a naopak začalo docházet k omezování volského potahu, jež v té době byl upřednostňován k práci v horském prostředí převážně německy mluvícím obyvatelstvem.<sup>388</sup> Při terénním výzkumu v roce 2014 a na základě výpovědi dřevaře žijícího v obci Rejštejn nedaleko Kašperských Hor lze určit pravděpodobný zánik každodenního užití volského potahu na Šumavě k roku 1957, kdy ho ještě vlastnili obyvatelé ve Filipově Huti. Mezi důvody zániku volského potahu na Šumavě patřilo nejen preferování těžké techniky k dopravě dřevěných klád, ale pravděpodobně rovněž společenskopolitická situace. V rámci kolektivizace a záboru pozemků horalé již nevlastnili pastviny, na kterých by se volí mohli pást, a státní lesy vedle mechanizace ke stahování klád v náročném terénu užívaly koně.<sup>389</sup>

Přes preferování koňské síly lze tvrdit, že volský potah disponuje pro horké hospodářství větší efektivitou. Hmotnost vola dosahuje i 800 kilogramů a navíc při krmení dostačovalo k uživení vola seno s řezankou, zatímco kůň vyžadoval obrok. Koně tak nebylo vůbec jednoduché uživit. Používání volského potahu je proto z finančního i technologicko-ergonomického hlediska pro Šumavu výhodnější.<sup>390</sup>

---

<sup>382</sup> SMRČKA, A. Die Bedeutung des Heus und sein traditioneller Transport im Riesengebirge, *Český lid* 101, 1, 2014, s. 96.

<sup>383</sup> VONDRUŠKA, V. *Život staré Šumavy*, Praha: Vyšehrad 2014, s. 72.

<sup>384</sup> VONDRUŠKA, V. *Život staré Šumavy*, Praha: Vyšehrad 2014, s. 79.

<sup>385</sup> HONES, E. inf. dne 7. 12. 2013, Horská Kvilda.

<sup>386</sup> NEUMANN, J. *Šumava*, Vimperk: Víkend 2009, s. 120.

<sup>387</sup> HONES, E., inf. dne 7. 12. 2013, Horská Kvilda.

<sup>388</sup> KRAMAŘÍK, J. Záprah skotu v Pošumaví, *Československá etnografie*, 8, 1960, 3, s. 272.

<sup>389</sup> MACHALA, A. inf. dne 29. 7. 2014, Rejštejn.

<sup>390</sup> MACHALA, A. inf. dne 29. 7. 2014, Rejštejn.

### 5. 3. 4 Požadavky na koně a způsob jeho výcviku pro přibližování klád v šumavském lese

Ne každého koně bylo možné využít k náročné práci v lese. Pro dopravu těžkých klád často ve strmém, špatně přístupném horském terénu bylo nutné si pořídit koně s dobrými dispozicemi pro tuto náročnou činnost. Přibližování dřeva se řadí k nejtěžším pracím v lese a musely se tomu přizpůsobit i požadavky na koně. Kůň musel být mohutné tělesné konstrukce a disponovat silnými nohama.<sup>391</sup> Těmto podmínkám vyhovuje zejména norické plemeno, jehož původ souvisí s tehdejší římskou provincií Noricum. Nacházela se v alpské oblasti na území dnešního Rakouska. V tomto regionu se obchodovalo se solí a bylo nutné zajistit její transport do okolních zemí. K tomu nejlépe posloužili právě koně. Vznikaly hřebčiny, ve kterých se obyvatelé specializovali na chov tohoto plemene.<sup>392</sup> Chovu norické rasy ve střední Evropě je věnovaná pozornost i v současnosti. Například na Slovensku v roce 1950 vznikla specializovaná chovná stanice ve Velké Lúce na Muráni, která se zabývá chovem norika muránského typu. Pro své dobré pracovní vlastnosti je velmi oceňován a v roce 1995 byl chov tohoto koňského plemene prohlášen za šlechtitelstvý chov, o dva roky později dokonce uznán za chráněný chov.<sup>393</sup> V šumavských lesích se ale nejvíce osvědčil českomoravský belgický kůň a slezský norik.<sup>394</sup>

Slezský norik je charakterizován jako dobře ovladatelný kůň s dobrou povahou a vysokým pracovním nasazením. Na rozdíl od českomoravského belgického koně je mohutnější postavy, má větší hlavu a delší krk. Rovněž věk dospělosti se liší. Zatímco plemeno českomoravského belgického koně dosahuje dospělosti již ve třech letech, slezský norik dospívá přibližně v šesti letech.<sup>395</sup>

To mimo jiné potvrzuje i výpověď respondenta pana Bubaly z Dlouhé vsi na Šumavě, který se od mládí živí přibližováním dřeva koněm. Při terénním výzkumu v srpnu 2013 jsme měli možnost ho spatřit při práci v lese v blízkosti Hartmanic, kde přibližoval dřevěné klády s českomoravským belgickým koněm. Podle něj tato rasa dosahuje dospělosti ve třech letech, pro práci v lese je však lepší stáří pěti let. Důvod, proč je vhodnější pracovat s o dva roky starším koněm, spočívá vedle zkušenosti zvířete také v ekonomice. Tříletý kůň díky své stavbě těla nesnese táhnout příliš velký náklad na rozdíl od staršího koně. Vedle stáří a

<sup>391</sup> BUBALA, J. inf. dne 23. 8. 2013, Dlouhá Ves.

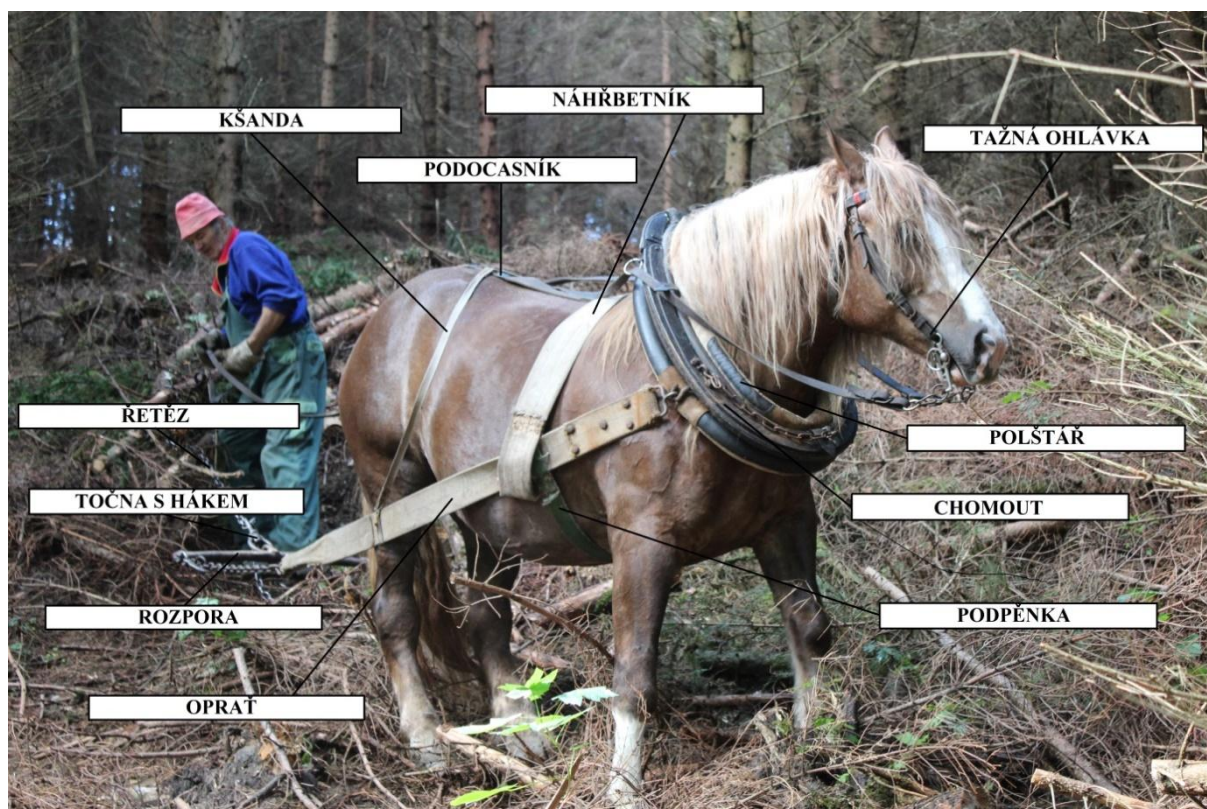
<sup>392</sup> ŠMELKO, V. *História a súčasnosť chovu norika muránského typu* v š. p. LESY SR, *Z historie lesního dopravnictví*, Praha: NZM 2012, s. 195.

<sup>393</sup> ŠMELKO, V. *História a súčasnosť chovu norika muránského typu* v š. p. LESY SR, *Z historie lesního dopravnictví*, Praha: NZM 2012, s. 196, 199.

<sup>394</sup> <<http://www.npsumava.cz/cz/5755/9235/clanek/romanticke-vyjizdky-s-konmi/?print=1>>, [5. 4. 2014].

<sup>395</sup> <<http://dev.aschk.cz/slezsky-noricky-kun>>, [22. 4. 2014], <<http://dev.aschk.cz/ceskomoravsky-belgicky-kun>>, [22. 4. 2014].

plemena jsou u koně určeného pro práci v lese nezbytné i jiné aspekty, které často neovlivníme. Jedná se o genovou výbavu zvířete a také jeho individuální povahu. Neméně důležité je ale samotné zaučování zvířete určeného pro stahování dřevěných klád, jež může trvat několik měsíců až půl roku a má zásadní vliv na poslušnost a pracovitost koně. Dřevař tak preferuje při koupi staršího zaučeného koně, který již měl předešlé zkušenosti s taháním dřeva. Navíc jeho pořizovací cena není tak vysoká jako u nového zvířete. Ta se pohybuje u moravského chladnokrevníka kolem 60 000 – 70 000 Kč<sup>396</sup>, což se shoduje s výpovědí krkonošského dřevaře z oblasti Horního Maršova, který pracoval s koněm, jehož si pořídil za 30 000 Kč, ale při koupi na farmě by stál 70 000 Kč.<sup>397</sup>



Obr. č. 29: Popis jednotlivých pracovních prostředků na českomoravského belgického koně, Hartmanice 2013, foto A. Smrčka.

Vlastní výcvik koně není snadný, protože mladý kůň většinou nezná povely. Zaučování trvá několik měsíců, zpravidla tři měsíce. Během této doby se mu pracovník v lese musí neustále věnovat a také počítat s tím, že jeho těžební výnosy nebudou nijak vysoké. Existují dva způsoby zácviku. Prvním z nich je takzvaný individuální způsob, kdy se stahuje dřevo pouze s daným zvířetem. Na koně se musí neustále mluvit a vštěpovat mu základní povely, jako je prr (zastavit), hijé (dopředu), čehí (doleva), hot (doprava). Pokud kůň tyto pokyny

<sup>396</sup> BUBALA, J. inf. dne 23. 8. 2013, Dlouhá Ves.

<sup>397</sup> JANÁŠ, L. inf. dne 22. 7. 2012, Horní Maršov – Temný Důl.

nenásleduje, je vhodné ho mírně táhnout za oprat', případně za tažnou ohlávku. Podle respondenta Bubaly se musí s koněm zacházet podobně jako se psem. Musí se na něj neustále mluvit a v případě, pokud je to nutné a kůň neposlouchá, je vhodné mírně zvýšit hlas a zdůraznit povel. Nikdy by se však na koně nemělo řvát nebo zvíře fyzicky trestat.

Druhou a mnohem efektivnější metodu zácviku je připřáhnutí nezacvičeného koně ke staršímu zkušenému zvířeti. To probíhá tak, že se chomouty koní stáhnou vzájemně k sobě pomocí řetízků. Dřevař pak dá pokyn staršímu zvířeti a mladý kůň je nucen následovat pohyb svého staršího „partáka“.<sup>398</sup>

### **5. 3. 5 Požadavky na budoucího dřevaře a pracovní nástroje**

Ne každý je schopen vykonávat náročné povolání lesního pracovníka. Navíc je nutné rozlišovat, zda dřevař používá k transportu dřeva těžkou mechanizaci anebo pracuje v lese se živým tvorem. Práce je zcela odlišná a vyžaduje, aby dřevař měl dobrý vztah ke zvířeti, uměl mu naslouchat a byl schopen s koněm dobře pracovat. Vedle těchto nároků je nutné splnit pro výkon dřevaře pracujícího s koněm i formální požadavky. V současnosti pro práci s koněm je nutné mít certifikaci, která opravňuje dřevaře přibližovat dřevo koňským potahem. Tu lze získat v akreditovaném školicím středisku v Zemském hřebčinu v Písku, který v současné době jako jediný v České republice nabízí rekvalifikační kurz Kočí v lesní těžbě.<sup>399</sup> Kurz trvá 150 hodin a vedle klasické výuky zaměřené například na péči o zdraví koně či přepravu koní. Výuka obsahuje i specializované předměty určené pro práci s koněm k přibližování dřeva. Jedná se o následující předměty:

- Zapřahání a řízení potahů při soustředování dřeva z lesních porostů
- Základní výcvik koní k potažní práci v lese
- Speciální výcvik koní pro práci v lese<sup>400</sup>

Dříve ale bylo vystaveno osvědčení na základě několika let praxe, která se většinou získávala tradováním po generaci, například z otce na syna. Tuto situaci si můžeme ukázat na příkladu našeho respondenta pana Bubaly, který získal zkušenosti a vědomosti od svého otce, se kterým pobýval v lese od útlého dětství a pozoroval ho při práci. Přibližně od osmi let věku

<sup>398</sup> BUBALA, J. inf. dne 23. 8. 2013, Dlouhá Ves.

<sup>399</sup> <[http://zemskyhrebceinsepisek.cz/documents/skolici\\_stredisko/3\\_informacni\\_letak.pdf](http://zemskyhrebceinsepisek.cz/documents/skolici_stredisko/3_informacni_letak.pdf)>, [23. 04. 2014].

<sup>400</sup> <[http://zemskyhrebceinsepisek.cz/documents/skolici\\_stredisko/4\\_osnova\\_rekvalifikacniho\\_kurzu.pdf](http://zemskyhrebceinsepisek.cz/documents/skolici_stredisko/4_osnova_rekvalifikacniho_kurzu.pdf)>, [23. 4. 2014].

již začal pomáhat svému otci při přibližování dřevěných klád. Podle jeho slov jiné zaměstnání v regionu kromě práce v lese téměř nebylo. Navíc přibližování dřeva koněm v lesním prostředí mu dává pocit svobody.<sup>401</sup>

### **5. 3. 6 Péče o tažného koně**

Podobně jako člověk i kůň potřebuje pravidelný příjem kvalitní potravy. V encyklopedii *Lidová kultura Čech, Moravy a Slezska* se uvádí, že by kůň měl dostávat krmivo třikrát denně, a to ráno, v poledne a večer. Přitom strava by se měla skládat z kvalitního sena, z krmné slámy, okopanin a obilovin; v létě pak ze zelené píce.<sup>402</sup> Nutno zdůraznit, že seno muselo být velice kvalitní. Kupa sena nesměla být uvnitř shnilá, mohlo by jinak dojít ke zdravotním komplikacím zvířete nebo dokonce k jeho úmrtí. Způsob stravy koně se ale lišil, a to například podle účelu práce, ke kterému zvíře sloužilo. Kůň určený k těžbě dřeva v lese musel být silný a mohutný, čemuž se musela přizpůsobit krmná dávka. Dospělý tažný kůň spotřebuje během měsíce přibližně pět metráků ovsa a deset metráků sena. Pro zajímavost můžeme uvést náklady ovsa. V roce 2013 se průměrně částka za 1 metrák ovsa v šumavském regionu pohybovala kolem 500 Kč. Kůň musí dostávat vedle potravy také pravidelný a dostatečný přísun tekutin. Dřevaři nechají ráno nakrmit a napít koně. To trvá přibližně dvě hodiny. Do lesa s sebou vezou pytel sena a plastový barel plný vody i kbelík, do kterého se pak voda přelévá. Náklady na koně se ale netýkají pouze stravy. Nutná je celoroční zdravotní péče a dřevař musí také investovat do příslušenství, jako je například chomout, jehož pořizovací cena se pohybuje kolem 20 000 Kč.<sup>403</sup>

### **5. 3. 7 Pracovní den dřevaře při přibližování dřeva koněm**

Pracovní den dřevaře začíná již v ranních hodinách. Náš respondent pan Bubala z Dlouhé Vsi musí vstávat ve čtyři hodiny ráno, aby mohl stihnout nakrmit koně, což trvá přibližně dvě hodiny. Pak se musí ještě v brzkých ranních hodinách dopravit spolu se zvířetem do lesa. Do vzdálenějších míst využívá terénní vozidlo s přídatným vozíkem pro koně. S sebou si musí vzít veškeré dřevařské náčiní určené k těžbě a následně dopravě dřeva. Nejedná se pouze o

---

<sup>401</sup> BUBALA, J. inf. dne 23. 8. 2013, Dlouhá Ves.

<sup>402</sup> TEMPÍR, Z. Kůň, *Lidová kultura*, Praha: Mladá fronta 2007, s. 450.

<sup>403</sup> BUBALA, J. inf. dne 23. 8. 2013, Dlouhá Ves.



motorovou pilu a sekyru. Nutností jsou i pracovní prostředky na koně, jako jsou řetězy, točna s hákem, oprat', chomout a další.

Dřevař musí dbát při práci na svoji bezpečnost. Vzhledem k tomu, že v lese se přibližují klády často do večera, a to celoročně za různého počasí, je důležité se vhodně obléct, nejlépe mít na sobě pracovní oděv. Jako obuv jsou nejvhodnější holínky, které dřevaře lépe ochrání před potenciálním zraněním chodidla. Holínky sice zabraňují i promočení, náš respondent z bezpečnostních důvodů v době deště těžbu a přibližování klád ale neprovádí. Neopominutelnou výbavou lesního pracovníka je svačina. V literatuře se můžeme dočíst, že k nejběžnějším pokrmům, jež si dřevaři v minulosti s sebou brali, patřil chléb, vařená vejce, sýr případně slanina.<sup>404</sup> Náš respondent si k celodenní svačině bere většinou chléb, konzervu s masem, trvanlivý salám a k pití vodu, v zimním období si do lesa s sebou bere teplý čaj v termosce.<sup>405</sup>



Obr. č. 30: Přibližování dřeva koněm, Hartmanice 2013, foto A. Smrčka.

Práce dřevaře je velice náročná a jedná se o značně rizikové povolání, kdy pracovník může snadno utrpět vážný úraz. Je proto nezbytné, aby dřevař před odchodem informoval své okolí o místě těžby a dopravy dřeva a práci nevykonával sám, případně stahoval klády v blízkosti

<sup>404</sup> VONDRUŠKA, V. *Život staré Šumavy*, Praha: Vyšehrad 2014, s. 84.

<sup>405</sup> BUBALA, J. inf. dne 23. 8. 2013, Dlouhá Ves.

jiných lidí. Dnešní situace je značně ulehčena možností si vzít s sebou do lesa mobilní telefon a v případě nouze si zavolat o pomoc. Sám respondent ale upozorňuje, že ne všechny horské oblasti jsou pokryty dostatečně silným mobilním signálem. Situaci tak řeší tím, že transport dřeva provádí v blízkosti cizích osob vykonávajících poblíž jiný druh práce, například senoseč. Navíc během jeho pracovní směny ho navštíví přibližně třikrát až čtyřikrát za den hajný, aby se přesvědčil, že je dřevař v pořádku.

Mezi klíčové bezpečnostní faktory se pak řadí samotný způsob práce. Dřevař musí být neustále ve střehu, aby nedošlo k jeho újmě na zdraví ani zranění koně. Doprava klád nahoru do kopce patří k namáhavým úkonům, nicméně z bezpečnostního hlediska představuje větší hrozbu stahování klád ze svahu dolů. Aby kláda nepřerazila koni nohu, je nutné držet koně v opačném směru, než kam se pohybuje kláda. Zároveň je důležité dbát na to, aby kláda koně nestrhla, a tím nedošlo k jeho zranění. Mezi další základní pravidla patří to, že svázející musí stát vždy na opačné straně, než je kláda. Neustále je nutné být ve střehu. Musíme si uvědomit, že stahování klád probíhá často ve velmi náročném a prudkém terénu, kde není možné užít těžké techniky. Navíc v zimním období může situaci zkomplikovat led a sníh.

Na počasí, terénu, vlhkosti dřevní hmoty, síle koně a také vzdálenosti k určenému místu závisí pracovní výkon dřevaře. Při dobrých podmínkách lze s koněm během jednoho dne přiblížit až devět kubíků dřevní hmoty.<sup>406</sup>

## **5. 4 Plavení dřeva na Šumavě**

### ***5. 4. 1 Základní charakteristika podoby plavení dřeva na Šumavě***

Šumava představovala od středověku ohromnou zásobárnu dřeva. Ze dřeva se stavělo, dřevem se topilo a také se na něm vařilo. Do nástupu uhlí znamenalo dřevo pro lidi hlavní zdroj energie. Po řadu staletí bylo také základním stavebním materiálem. Z tohoto pohledu byla Šumava pro české království, zejména pro jeho centrální část včetně hlavního města Prahy důležitým, jedinečným zdrojem nepostradatelné suroviny a stavebního materiálu. Podstatná část dřeva ze Šumavy a Pošumaví putovala do řady dalších českých, ale později také německých měst, která právě lesnímu bohatství Šumavy vděčí za svůj rozvoj. Šumavské dříví se po vodě dostávalo až do největšího německého přístavu Hamburku, kde se z něho stavěly i námořní lodě. Význam lesního bohatství na česko-německém pomezí by však byl

---

<sup>406</sup> BUBALA, J. inf. dne 23. 8. 2013, Dlouhá Ves.

téměř nulový, kdyby se zde nerozvinul rozsáhlý systém dopravy dřeva, který v téměř nezměněné podobě fungoval po několik staletí a končil v době poměrně nedávné, zhruba v polovině 20. století. Tento systém dopravy dřeva je zde představován především tradičním lidovým transportem, jehož hlavní formou je v této oblasti plavení dřeva po vodě. Šumava k tomuto účelu mohla nabídnout hned dvě vydatné řeky Vltavu a Otavu, které se hodily k plavebním účelům. Zejména Vltava, přibírající u Zvíkova i Otavu, u Mělníka pak spojením s Labem, se stala dopravní tepnou, jakousi středověkou dálnicí spojující přes Prahu a Drážďany Šumavu s Hamburkem, a tím i Severním mořem. Po této vodní dálnici místo kamionů pluly po staletí pramen za pramenem.

V předešlých kapitolách, ve kterých jsme se zabývali dopravou materiálu, převážně dřeva, saněmi a pomocí volského a koňského potahu, jsme se seznámili i se základní terminologií. Jednalo se například o názvy jednotlivých konstrukčních částí konkrétních dopravních prostředků a nástrojů potřebných k transportu. Při studiu odborné literatury věnující se problematice plavení dřeva zjistíme, že autoři publikací čtenářům předkládají značné množství termínů. V předkládaném textu se sice nebudeme detailně zabývat technologií a ergologií plavení klád a stavěním vorových tabulí, přesto se v našem případě seznámíme alespoň se základní terminologií nutnou k pochopení dané problematiky.

Transport dřeva po šumavských tocích měl dvojí podobu. Jednalo se buď o prosté plavení kusových polen, nebo o plavbu svázaného dříví, jež se nazývala voroplavba. Ta měla v širším evropském kontextu tři podoby. Dřevo se dopravovalo ve svazcích, což bylo typické například ve Finsku, v jednotlivých tabulích sestavených z dlouhých klád nebo ve spojení několika tabulí.

Pro tabuli skládající se z několika kusů dlouhých dřevěných klád se užívá termínu vor. Pokud se spojilo více tabulí neboli vorů dohromady, vzniklo dlouhé plavidlo nazývané pramen.<sup>407</sup> Voroplavbu lze typologicky rozdělit na dva hlavní systémy, z nichž první je voroplavba atlantická a baltická, kterou charakterizuje plavení dřeva v podobě několika spojených vorových tabulí tvořící pramen. Druhou skupinu zastupuje voroplavba černomořská zvaná též dunajská a středomořská voroplavba. Pro tento druhý systém je typickým znakem plavení dřeva v podobě jednotlivých tabulí. Byl charakteristický pro oblast Karpat, například slovenské řeky Váh, Oravu a Hron, v českých zemích pak pro Bečvu a Moravu. Voroplavba na českých tocích, a tím i plavení dřeva na Šumavě, počítáme-li

---

<sup>407</sup> SCHEUFLER, V. – ŠOLC, V. *Voroplavba na jihočeských tocích*, Praha: Ústav pro etnografii a folkloristiku ČAV 1970, s. 1.

s plavením dřeva v podobě pramenů na řece Vltavě a od Čeňkovy pily na řece Otavě, se řadí mezi systém voroplavby atlantické a baltické.<sup>408</sup>

Typologicky lze rozdělit nejen plavení podle toho, zda se klády dopravují v podobě samotné volné plavby klád, jednotlivých tabulí nebo v podobě vorů svázaných do pramene. Pokud hovoříme o atlantickém a baltickém systému, můžeme se zaměřit na rozdělení typů pramenů podle plaveného dřeva. Plavily se prameny dlouhovorné, krátkovorné, ze slabých klád jako prameny zvané stavěcí, špalkové tvoření silnými kratšími kládami a také fošnové nebo tyčkové, pro které byla charakteristická jejich stavba z chmelových tyčí.<sup>409</sup>

Plavení dřeva se dá dělit i podle tvaru vorových tabulí. Jednalo se o vějířovité tabule, obdélníkové, jež byly na rozdíl od vějířovitých tabulí vždy pevně provázané a dvojité. Výběr typu vázání vorových tabulí se odvíjel většinou od rychlosti a šířky řeky. Plavební podmínky rovněž ovlivňovaly šířku a délku vorových tabulí i samotného pramenu. Také šířka vorových propustí měla zásadní vliv na podobu pramene. Například šířka pramenů plavených od Čeňkovy pily se pohybovala kolem 5 – 6 metrů.<sup>410</sup>

Většina splavných vodních toků se nacházela především ve středních a jižních šumavských lesích, převážně na území Schwarzenberského panství, méně pak v okolí Železné Rudy, kde se k transportu dřeva zřizovaly převážně cesty, na nichž se klády dopravovaly povozy.<sup>411</sup>

#### **5. 4. 2 Historie plavení dřeva na řece Otavě a šumavské části jejího povodí**

Řeka Otava hrála v rámci horského hospodářství Šumavy důležitou roli. Její ekonomický význam v podobě prostředku sloužícího k transportu zboží, především plavení dřeva, existoval nejen pro místní obyvatele několik století. Nejstarší zprávu o plavbě na řece Otavě lze datovat již k roku 1130, nelze ale zcela určit, zda se již jednalo přímo o plavbu volného dřeva, voroplavbu nebo dopravu na lodích. Voroplavba je však doložena za vlády panovníka Jana Lucemburského. Zatímco plavbu volného i svázaného dřeva na dolním toku Otavy lze doložit s jistotou minimálně už do 13. století, o voroplavbě na horním toku Otavy nás obeznamují doklady z roku 1584.<sup>412</sup> Ve druhé polovině 19. století s rozšiřujícím se průmyslem rostla poptávka po dřevě. V jižních Čechách se tento fenomén projevil i ve

<sup>408</sup> KOLEKTIV. *Československá vlastivěda díl III*, Praha: Orbis 1968, s. 200.

<sup>409</sup> SCHEUFLER, V. *Pramen, Lidová kultura*, Praha: Mladá fronta 2007, s. 801.

<sup>410</sup> SCHEUFLER, V. – ŠOLC, V. *Voroplavba na jihočeských tocích*, Praha: Ústav pro etnografii a folkloristiku ČAV 1970, s. 72.

<sup>411</sup> BERNAU, F. *Der Böhmerwald*, Prag: Druck und Verlag von J. Otto in Prag, s. 89.

<sup>412</sup> FRÖHLICH, J. *Stará Otava mezi Pískem a Zvíkovem*, Písek: Prácheňské nakladatelství 2012, s. 77.

voroplavbě, jejíž četnost nejen rostla, ale také se posunula k samotnému začátku Otavy. Od roku 1892 se zde plavily prameny již od Čenkovy pily.<sup>413</sup>

V souvislosti s posunutím plavení pramenů do šumavského regionu bylo nutné vybudovat nová místa k vázání pramenů. Vznikla tak nová vaziště na Paulině louce pod Čenkovou pilou a u Radešova, jejichž iniciátorem byl pražský obchodník se dřevem Čeněk Bubeníček, který mimo jiné nechal vystavět v roce 1864 také Čenkovu pilu. Většina šumavského dřeva pokáceného v oblasti Horské Kvildy se vázala v prameny právě u Čenkovy pily, odkud se svázané klády plavily po Otavě až do Písku a dále pak po Vltavě do Prahy. Některé šumavské prameny pluly i po Labi až do Hamburku.<sup>414</sup> Šířka vorů plavených na Otavě od Čenkovy pily byla 5 – 6 metrů.<sup>415</sup> Do pramenu se spojovalo někdy i 10 vorových tabulí. Některé prameny tak dosahovaly i 150 metrů délky a obsahovaly až 70 metrů krychlových dřevěné hmoty.<sup>416</sup>

Otavu lze charakterizovat jako vydatnou řeku, jež umožňovala plavení dřeva ve svázaném stavu již od prvních metrů, protože ona nepramení, ale vzniká soutokem Vydry a Křemelné u Čenkovy pily. Díky vhodné šířce, dostatku vody a celkově dobrým plavebním podmínkám bylo na ní možné uskutečňovat voroplavbu.<sup>417</sup> Přesto řeka Otava byla plavci považovaná za velmi zrádnou. Na rozdíl od Vltavy nebo Lužnice se rychle měnil její stav vodní hladiny. Napršel-li během chvíle velký úhrn srážek v oblasti Modravy a Srní, již v horském úseku od Čenkovy pily se Otava během krátké chvíle rozvodnila. Často však docházelo také k opačnému jevu, kdy stav vody v řece rychle poklesl, a plavci s prameny na Otavě uvízli.<sup>418</sup>

Plavení dřeva na Otavě po první světové válce postupně upadalo, především kvůli jiným způsobům dopravy, ke kterým se řadila železnice. Definitivní zánik voroplavby na Otavě nastal v šedesátých letech 20. století, kdy došlo k vybudování Orlické přehrady na Vltavě, což se přirozeně dotklo i řeky Otavy.<sup>419</sup>

Přestože Otava byla řeka vhodná k volné plavbě dřeva i k voroplavbě, odlišná situace panovala na horních šumavských tocích, jako byla řeka Vydra. Roku 1799 koupil kníže Josef Schwarzenberg prášilské panství bohaté na lesy. Dřevní hmotu bylo nutné hladce dopravit ze Šumavy. Na základě projektu Josefa Rosenauera pracujícího pro Schwarzenberga byl tak

---

<sup>413</sup> SCHEUFLER, V. – ŠOLC, V. *Voroplavba na jihočeských tocích*, Praha: Ústav pro etnografii a folkloristiku ČAV 1970, s. 42.

<sup>414</sup> KUNCL, P. *Tam na Šumavě*, Plzeň: Petr Kuncl 2014, s. 87.

<sup>415</sup> SCHEUFLER, V. – ŠOLC, V. *Voroplavba na jihočeských tocích*, Praha: Ústav pro etnografii a folkloristiku ČAV 1970, s. 72.

<sup>416</sup> VONDRUŠKA, V. *Život staré Šumavy*, Praha: Vyšehrad 2014, s. 90.

<sup>417</sup> NEDVĚD, P. – VODĚROVÁ, H. *Šumavské vzpomínky na časy, kdy práce voněla lesem*, Plzeň: Regionall 2009, s. 36.

<sup>418</sup> HUSA, J. inf. dne 2. 10. 2012, Bechyně.

<sup>419</sup> KUNCL, P. *Tam na Šumavě*, Plzeň: Petr Kuncl 2014, s. 87.

v letech 1799 až 1801 vybudován plavební kanál, jež spojoval tok Vydry s řekou Křemelnou. Tím došlo k obejití nesplavného úseku řeky Vydry.<sup>420</sup> Tehdy nově vybudovaná vodní cesta nesla název Kaltenbrunnský kanál.<sup>421</sup> Kanál jako Vchynicko – tetovský pojmenoval kníže Jan Schwarzenberg na základě tradice podle předešlých majitelů prášilského panství.<sup>422</sup> Přesto i v odborné literatuře se někdy užívá názvu Prášilský kanál.<sup>423</sup> Délka kanálu činí pravděpodobně 15 840 metrů.<sup>424</sup> Slovo „pravděpodobně“ je zde na místě, neboť vlastivědná i odborná literatura se na přesné délce kanálu nemohou shodnout. Například v konferenčním sborníku *Z historie lesního dopravnictví* vytištěném při příležitosti pořádání mezinárodní konference ve Zvolenu v roce 2012 se píše, že délka Vchynicko-tetovského kanálu obnáší 17, 842 km.<sup>425</sup> Ve vlastivědné knize *Der Böhmerwald*, jejímž autorem je Friedrich Bernau, se udává délka kanálu 14, 413 kilometrů.<sup>426</sup> Tento údaj koresponduje s informací publikovanou v odborné recenzované publikaci *Šumava a její perspektivy*, kde je uvedeno rovněž 14, 4 kilometrů.<sup>427</sup> Na tento rozpor v délce kanálu upozorňuje Miroslav Landa, který tvrdí, že délka Vchynicko-tetovského kanálu podle Rosenauerova dopisu adresovanému knížeti Schwarzenbergovi činí 15 840 metrů. Důvodem proklamování údaje délky kanálu jako 14, 4 kilometrů mohlo být pravděpodobně způsobeno používáním rozdílných sáhů.<sup>428</sup>



Obr. č. 31: Vchynicko – tetovský kanál, Rechle 2014, foto A. Smrčka.



Obr. č. 32: Exkurze u Vchynicko – tetovského kanálu, Rechle 2014, foto A. Smrčka.

<sup>420</sup> VALTR, P. *Šumava a její perspektivy*, Plzeň: Pavel Valtr – Urbioprojekt Plzeň 2012, s. 32.

<sup>421</sup> BERNAU, F. *Der Böhmerwald*, Prag: Druck und Verlag von J. Otto in Prag, s. 103.

<sup>422</sup> LANDA, M. Plavení dřeva na Šumavě, *Šumava*, Praha: Baset 2003, s. 588.

<sup>423</sup> KUBÍKOVÁ, A. Stavitelé Schwarzenberského plavebního kanálu – Josef Rosenauer a Arnošt Mayer, *Z historie lesního dopravnictví*, Praha: Národní zemědělské muzeum 2012, s. 81.

<sup>424</sup> LANDA, M. Plavení dřeva na Šumavě, *Šumava*, Praha: Baset 2003, s. 589.

<sup>425</sup> KUBÍKOVÁ, A. Stavitelé Schwarzenberského plavebního kanálu – Josef Rosenauer a Arnošt Mayer, *Z historie lesního dopravnictví*, Praha: Národní zemědělské muzeum 2012, s. 81.

<sup>426</sup> BERNAU, F. *Der Böhmerwald*, Prag: Druck und Verlag von J. Otto in Prag, s. 103.

<sup>427</sup> VALTR, P. *Šumava a její perspektivy*, Plzeň: Pavel Valtr – Urbioprojekt Plzeň 2012, s. 32.

<sup>428</sup> LANDA, M. Plavení dřeva na Šumavě, *Šumava*, Praha: Baset 2003, s. 589.

Stavba Vchynicko-tetovského kanálu byla zahájena 10. června 1799 na základě rozhodnutí starého pouze čtyři dny. K jeho otevření pak došlo v září 1801.<sup>429</sup> Stavbu kanálu realizoval podle Rosenauerova plánu František Adler. Na budování stavby se na jaře roku 1800 podílelo celkem 108 zedníků, 203 tesařů a 1000 nádeníků. S výstavbou kanálu souvisely i ostatní práce, jako bylo zřízení desítek propustí na jezích, vyčištění koryt řek Křemelná, Otava a Vltava, vybudování vodních nádržek na horních tocích a také výstavba již zmíněného vaziště vorů v Čeňkově Pile, překladišť a skladů.<sup>430</sup>

Vchynicko-tetovský kanál představoval klíčovou dopravní tepnu v transportu dřeva v oblasti střední Šumavy. Během prvního roku v něm bylo celkem plaveno 81 000 metrů krychlových dřeva. V začátcích provozu kanálu se běžně plavilo ročně přes 20 000 kubických sáhů dřeva.<sup>431</sup> Dřevo se dopravovalo kanálem z oblasti Modravy u bývalé osady Vchynice-Tetov u hradlového mostu zvaného rechle až k řece Křemelné, jež spolu s řekou Vydrou tvořila Otavu. Dřevo se pak po Otavě dopravovalo dále do tehdy dřevařské obce Dlouhé Vsi, kde se nacházel velkosklad dřeva a odkud se dřevo dále plavilo do Prahy nebo se dopravovalo do okolí.<sup>432</sup>

Šumava však nepředstavovala pouze místo, odkud se značné množství dřeva vyváželo, ale také se ho zde hodně zpracovalo. Ze dřeva se na Šumavě vyráběly sáně, nábytek, šindele, dřevěná prkna nebo obrazové rámy. Zvláštním šumavským artiklem bylo rezonanční dřevo. Nesmíme ani opomenout průmyslové podniky, jako byly místní sklárny, jež odebíraly značné množství dřeva.<sup>433</sup>

Ve druhé polovině 19. století došlo k poklesu plavení dřeva, způsobeném menší poptávkou dřeva a omezení povolené roční těžby v prášilském panství. Za první světové války bylo plavení v kanálu přerušeno. V meziválečném období se ale v omezené míře dřevo plavilo.<sup>434</sup> K poslední plávce dřeva po kanálu došlo v roce 1958, plavba však neprobíhala zcela hladce v důsledku dezolátního stavu celého plavebního zařízení.<sup>435</sup>

---

<sup>429</sup> LANDA, M. Plavení dřeva na Šumavě, *Šumava*, Praha: Baset 2003, s. 589.

<sup>430</sup> MAZNÝ, P. – FENCL, P. – NYKLES, F. – BERNHARDT, T. *100 zajímavostí ze staré Šumavy*, Plzeň: Starý most s.r.o. 2010, s. 62 – 63.

<sup>431</sup> WENZIG, J. – KREJČÍ, J. *Der Böhmerwald – Natur und Mensch*, Prag: Carl Bellmann's Verlag 1860, s. 186.

<sup>432</sup> HONES, E. inf. dne 7. 12. 2013, Horská Kvilda.

<sup>433</sup> WENZIG, J. – KREJČÍ, J. *Der Böhmerwald – Natur und Mensch*, Prag: Carl Bellmann's Verlag 1860, s. 187.

<sup>434</sup> LANDA, M. Plavení dřeva na Šumavě, *Šumava*, Praha: Baset 2003, s. 588 – 590.

<sup>435</sup> NEDVĚD, P. – VODĚROVÁ, H. *Šumavské vzpomínky na časy, kdy práce voněla lesem*, Plzeň: Regionall 2009, s. 36.

### 5. 4. 3 Historie plavení dřeva na řece Vltavě a na šumavské části jejího povodí

Mezi hlavní přirozené toky, po kterých se dopravovalo ze Šumavy dříví, patřila vedle Otavy bezesporu Vltava. Jedná se vůbec o nejstarší vodní tok užívaný k plavení krátkého polenového dřeva ze Šumavy. Počátky plavby dřeva v oblasti Šumavy sahají minimálně do konce 15. století. Archivní záznamy dokládají, že se polenové i vázané kmeny plavily od Vyššího Brodu do Českého Krumlova již v roce 1472.<sup>436</sup> Dolní tok Vltavy v Čechách se však využíval mnohem dřív. Plavení dřeva po Vltavě lze spolehlivě doložit do 14. století, do doby vlády Jana Lucemburského. Na základě privilegia Jana Lucemburského vydaného v roce 1316, jež přikazovalo, že veškeré dřevo plavené po Vltavě musí být nejdříve nabídnuto staroměstským zájemcům a poté ostatním, víme, že dřevo se po Vltavě v Čechách plavilo již v tomto období. Dalším prokazatelným důkazem je i nařízení Karla IV. o jezích a clech.<sup>437</sup> S největší pravděpodobností se po Vltavě v Čechách plavilo volné dřevo mnohem dříve, což lze nalézt v záznamech o mlýnech a jezích z 10. století nebo v zakládací listině břevnovského kláštera v Praze.<sup>438</sup>

Přestože se v úseku Vyššího Brodu a Českého Krumlova na konci 15. století využíval horní tok Vltavy k přepravě dříví vytěženého na Šumavě, plavba nad Vyším Brodem byla téměř nemožná. Vzhledem k tomu, že byl zájem o dřevo z lesů nad Čertovou stěnou nad Vyším Brodem, vydal Petr III z Rožmberka rozhodnutí o vyčištění koryta Vltavy pod Čertovou stěnou, což se uskutečnilo v roce 1549. Pravděpodobně k tomu přispělo nařízení ke zlepšení splavnosti Vltavy vydané roku 1547 Ferdinandem I.<sup>439</sup> Přesto úsek pod Čertovou stěnou spadal mezi problematická místa plavení dříví horní Vltavy. Existovalo mnoho návrhů na zlepšení splavnosti tohoto úseku. Jedním z projektů, který se téměř uskutečnil, byl návrh schwarzenberského inženýra Josefa Rosenauera, který plánoval vybudovat kanál dlouhý přes šest kilometrů, jež by odváděl vodu od lipenského zdvihu a zpět přiváděl k původnímu korytu až u Vyššího Brodu. Projekt byl dokonce schválen v roce 1784 knížetem Janem Schwarzenbergem. Rosenauer byl však zaměstnán stavbou Schwarzenberského kanálu, k uskutečnění návrhu tak nedošlo. Ani ostatní úseky horní Vltavy nebyly zcela bezproblémové a dřevo se na nich mohlo plavit pouze v období vyšší hladiny vody. V první polovině 19. století, přesně v roce 1828, začal podnikatel Lanna vyvážet do Německa dřevo

<sup>436</sup> NEDVĚD, P. – VODĚROVÁ, H. *Šumavské vzpomínky na časy, kdy práce voněla lesem*, Plzeň: Regionall 2009, s. 24.

<sup>437</sup> ČÁKA, J. *Zmizelá Vltava*, Beroun: Baroko & Fox 1997, s. 9.

<sup>438</sup> LANDA, M. *Plavení dřeva na Šumavě, Šumava*, Praha: Baset 2003, s. 584.

<sup>439</sup> NEDVĚD, P. – VODĚROVÁ, H. *Šumavské vzpomínky na časy, kdy práce voněla lesem*, Plzeň: Regionall 2009, s. 25.



určené ke stavbě lodí. K tomu bylo potřeba dostatečně dlouhé kmenové dříví, jež rostlo v horském prostředí Šumavy. Aby bylo možné z této oblasti dřevo dovážet, muselo se začít s úpravami horního toku Vltavy. Podnikatel Lanna tak nechal vybudovat na požadovaném úseku řeky několik jezů s propustmi. Problém týkající se plavby dřeva od lipenského zdvihu k Vyššímu Brodu vyřešil stavbou takzvané pozemní plavební silnice, po které se dřevo dopravovalo na povozech a poté se ve Vyšším Brodu svazovalo do pramenů.<sup>440</sup>

Podobně jako s Otavou se pojí Vchynicko-tetovský kanál, pro Vltavu představuje typickou a unikátní stavbu Schwarzenberský kanál dříve zvaný jako Vídeňský kanál. Jeho stavba byla zahájena 29. dubna 1789, ale měření se provádělo v roce 1775, kdy Rosenauer zjistil, že vodu z potoků Světlý a Stocký lze převést do Dunaje.<sup>441</sup> Ještě v roce zahájení výstavby byl vykopán kanál o délce 21,6 km a v roce 1790 byl kanál prodloužen k Jezernímu potoku u Jezerního smyku, který odvádí vodu z Plešného jezera, jež začalo sloužit pro kanál jako plavební rezervoár. Roku 1793 byl kanál prodloužen až po Jelení Vrchy.<sup>442</sup> Odtud byl kanál prodloužen o úsek vedoucí od Jeleních Vrchů do oblasti Nového Údolí k bavorské hranici. Stavbu měl ale na starosti kvůli úmrtí Josefa Rosenauera již Arnošt Mayer. Stavba nové části kanálu začala v červnu 1821, na jaře následujícího roku pak byla dokončena a plavba se uskutečnila v květnu 1824.<sup>443</sup> V rámci prodloužení Schwarzenberského kanálu přibyla v oblasti Jeleních Vrchů zajímavá stavba, a to tunel, jehož konec zdobí dominantní mohutný hrad.<sup>444</sup> Schwarzenberský kanál tak dosáhl délky 51 kilometrů.<sup>445</sup>

Díky menšímu množství plaveného dřeva a velkých nákladů na údržbu se Schwarzenberský kanál přestal využívat v plné délce. Například v roce 1932 se plavilo dřevo pouze v úseku U Jiráčka – Huťský Dvůr v délce 2,8 kilometrů. Poslední regulérní plavba dřeva na kanálu se konala v roce 1966.<sup>446</sup>

V souvislosti s budováním Slapské přehrady plavení dřeva na horním toku Vltavy bylo ukončeno v listopadu 1944. V Praze se objevily vory naposled v roce 1947. Poslední regulérní voroplavba se uskutečnila 12. září 1960 k Orlické přehradě.<sup>447</sup>

---

<sup>440</sup> LANDA, M. Plavení dřeva na Šumavě, *Šumava*, Praha: Baset 2003, s. 586.

<sup>441</sup> NEDVĚD, P. – VODĚROVÁ, H. *Šumavské vzpomínky na časy, kdy práce voněla lesem*, Plzeň: Regionall 2009, s. 29.

<sup>442</sup> LANDA, M. Plavení dřeva na Šumavě, *Šumava*, Praha: Baset 2003, s. 586.

<sup>443</sup> NEDVĚD, P. – VODĚROVÁ, H. *Šumavské vzpomínky na časy, kdy práce voněla lesem*, Plzeň: Regionall 2009, s. 29.

<sup>444</sup> WENZIG, J. – KREJČÍ, J. *Der Böhmerwald – Natur und Mensch*, Prag: Carl Bellmann's Verlag 1860, s. 262.

<sup>445</sup> VALTR, P. *Šumava a její perspektivy*, Plzeň: Pavel Valtr – Urbioprojekt Plzeň 2012, s. 32.

<sup>446</sup> LANDA, M. Plavení dřeva na Šumavě, *Šumava*, Praha: Baset 2003, s. 588.

<sup>447</sup> SLABA, M. *Splavení posledního vltavského voru – příběh jedinečného muzejního experimentu z roku 1971, Z historie lesního dopravnictví*, Praha: Národní zemědělské muzeum 2012, s. 172.

#### 5. 4. 4 Základní popis pramene a vorových tabulí

Pramen se většinou skládal minimálně ze čtyř vorových tabulí, pro které se užívalo pojmenování. První tabule nacházející se vpředu ve směru plavby pramene se nazývala předák. Tabule byla svázána z nejsuššího dřeva a musela být dostatečně bytelná, aby byla schopna vzdorovat zátěži ostatních vorových tabulí při proplouvání propustmi. Vzhledem k tomu, že se po předáku nejčastěji chodilo, muselo se při výrobě této části pramene dbát na to, aby se mezi jednotlivými kládami nacházely co nejmenší skuliny.<sup>448</sup> Na předáku se nacházela dvě vesla, přední veslo pacholčí umístěné na pravé části voru a na opačné straně veslo vrátenské, jimiž se celý pramen řídil. Na pravé boční straně předáku, takzvané pacholčí straně voru, se užívalo třetí veslo „ve slabejch“, kterým se pomáhalo natáčet pramen. Vesla byla upevněna v nožicích neboli v podpěrách vyrobených ze štípaného dřeva, jež byly vsazeny do klády zvané svlak. Ten se k voru připevňoval zajímavým způsobem, a to omotáním houžvemi pevně připevněnými kolíky, jež se zatloukly do dřevěných klád voru. Tento proces se nazýval slukování.<sup>449</sup> Na přední vorové tabuli se také nacházela lávka, jež plavcům sloužila vedle odpočinku také k uvazování lahví s kořalkou.<sup>450</sup> K dalším součástem předáku patřily spojovací části vejpona a rozvora. Vejpona byla kláda o délce 2 – 3 metrů, která spojovala předák s druhou vorovou tabulí nazvanou slabák. Účel vejpony spočíval v zábraně najetí slabáku pod přední vorovou tabulí, například při projíždění propustí.<sup>451</sup> Podobný účel měla rozvora. Jednalo se o tenčí kládu, dlouhou asi 12 metrů, jež spojovala první a druhou vorovou tabuli a druhý vor s třetím. K vejponě neodmyslitelně patřila pojížd' a vojíčko. Pojížd' byla delší příčná kláda umístěná v zadní části předáku, ke které se připevňovala vejpona. Vojíčko představovalo dřevěnou páku umístěnou před pojížděm pod vejponou a sloužilo plavcům k nadzvedávání voru.<sup>452</sup> Na vejponu se zpravidla připevňovala cedule v podobě plátna, nataženého mezi dvěma dřevěnými tyčkami zatlučenými do vejpony. Na ceduli bylo napsáno jméno a sídlo firmy, jež zajišťovala voroplavbu a také jméno, příjmení a adresa osoby, která zodpovídala za pramen, čímž byl člověk zvaný vrátný, o němž se v dalším textu podrobněji zmíníme.

---

<sup>448</sup> SCHEUFLER, V. – ŠOLC, V. *Voroplavba na jihočeských tocích*, Praha: Ústav pro etnografii a folkloristiku ČAV 1970, s. 71.

<sup>449</sup> ČÁKA, J. *Zmizelá Vltava*, Beroun: Baroko & Fox 1997, s. 24.

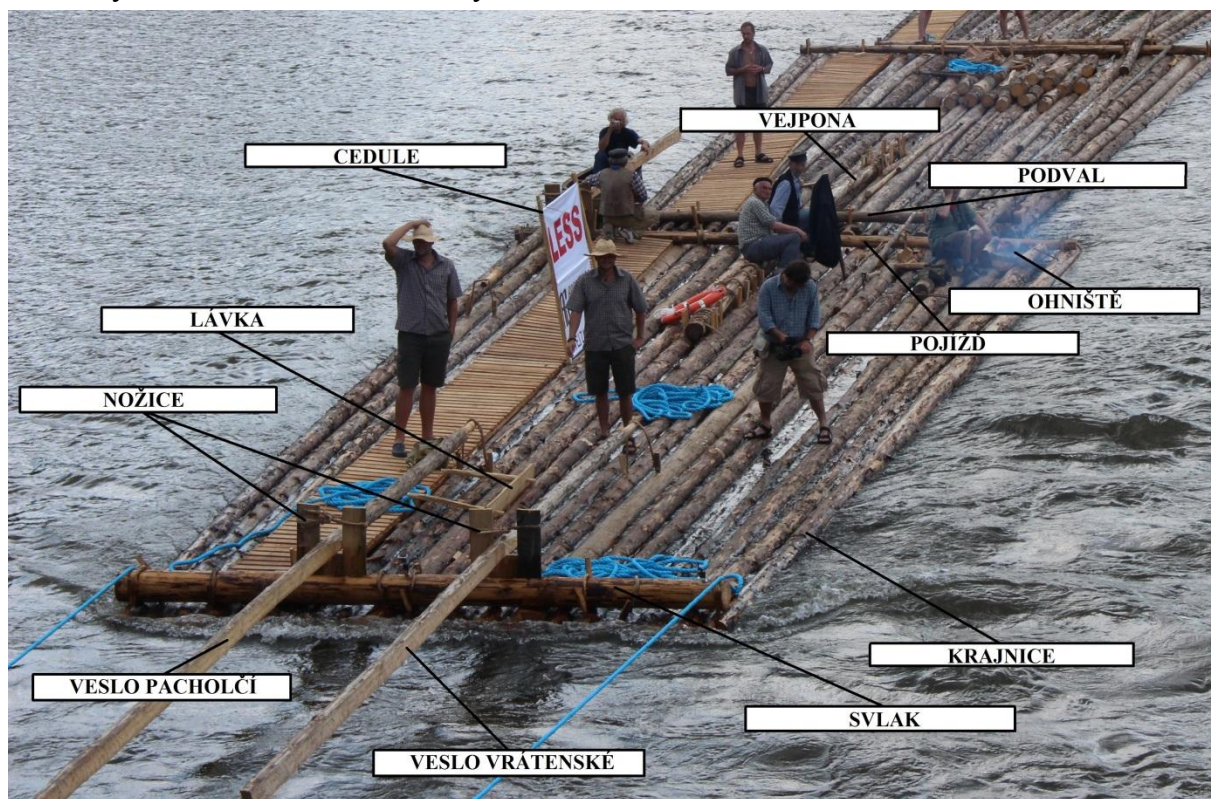
<sup>450</sup> SCHEUFLER, V. – ŠOLC, V. *Voroplavba na jihočeských tocích*, Praha: Ústav pro etnografii a folkloristiku ČAV 1970, s. 76.

<sup>451</sup> SCHEUFLER, V. – ŠOLC, V. *Voroplavba na jihočeských tocích*, Praha: Ústav pro etnografii a folkloristiku ČAV 1970, s. 74.

<sup>452</sup> ČÁKA, J. *Zmizelá Vltava*, Beroun: Baroko & Fox 1997, s. 26.

Druhé vorové tabuli se říkalo slabák nebo také pacholčí vor. Na něm se nacházelo například ohniště tvořené zeleným chvojím, drny s hlínou, která chránila spodek voru před prohořením. V současnosti si můžeme u dnešních pramenů zkonstruovaných při příležitostných událostech všimnout, že se ohniště často nachází na kraji a spodku předáku. Správně se ale v minulosti ohniště umísťovalo na nákladu, aby nedošlo k uhašení ohně nebo dokonce i k odnesení ohniště vodou. Přesto lze v současnosti při rekonstrukci plavení dřeva vidět ohniště na spodku první vorové tabule, které před vodou není dostatečně chráněné, nebo k zabránění vniknutí vody slouží nově plech.<sup>453</sup>

Na pacholčím voru se na rozdíl od předáku dopravovalo zboží, které se umísťovalo na slabší kmínky zvané pančavy, čímž se rozložila hmotnost nákladu a přepravované zboží se zároveň voru přímo nedotýkalo. Muselo se pečlivě dbát na to, aby se náklad neuvolnil, neutopil a neohrozil posádku. Náklad tak musel být důkladně zajištěn proti pohybu, k čemuž se užívaly většinou houžve nebo dráty.<sup>454</sup>



Obr. č. 33: Pramen vypravený ze Štěchovic, Davle 2012, foto A. Smrčka.

V pořadí třetí vorová tabule nesla název šrekový vor. Samotný název napovídá, že pojmenování voru je odvozeno od šreku, což byla brzda pramene. Šrek ale nesloužil pouze k brzdění nebo zarážení plavidla. Plavci ho užívali také ke stáčení pramene. Zhotovování

<sup>453</sup> HUSA, J. inf. dne 2. 10. 2012, Bechyně.

<sup>454</sup> HUSA, J. inf. dne 2. 10. 2012, Bechyně.

šreku probíhalo následovně. Na voru se rozložily dřevěné klády, čímž vznikla takzvaná šreková škoula. Příčně ke kládám se přivázal dřevěný podval zvaný šreková podježd', jež lze dohledat také pod názvem šreková pojížd'. V místě šrekové škouly se umísťovaly většinou dva podvaly. Přes podvaly se umísťovaly tenčí klády pančavy nazývané též jako líhy, přes které se vespod umísťoval válec. Brzdící účinek pak měla na starosti dlouhá dřevěná kláda takzvaná jehla dosahující délky 3 – 5 metrů, která se prostrčila šrekovou škoulou a při zarážení pramene se opírala o šrekovou pojížd'. Jehla byla proti pohybu zadržovaná válcem. Plavci užívali jehel různých velikostí. Na horských tocích, kde nebyla taková hloubka, užívali kratší jehly. Avšak v místech plavení mimo horské prostředí Šumavy nebo jižních Čech, například za Prahou nebo na Labi, užívali plavci i sedmimetrové jehly o větší šířce. Proto bylo nutné si s sebou brát jehly několika velikostí. Záleželo na vzdálenosti plavby, většinou si s sebou ale plavci brávali 3 jehly různých délek.<sup>455</sup>

Pramen nedisponoval pouze jedním šrekem. Šrek se nacházel také na předposledním voru pojmenovaném jako vor zadní šrekový, čímž byla zajištěna dostatečná říditelnost při změně směru a brzdny účinek.<sup>456</sup>

Poslední vorová tabule měla výstižné pojmenování, nazývala se zadák. Mezi znaky zadáku kromě toho, že se nacházel na konci pramene, se řadilo také zadní veslo ovládané člověkem zvaným zadák. Vorové tabule nacházející se mezi šrekovým vorem a zadním vorem šrekovým neměly zvláštní pojmenování.<sup>457</sup>

#### **5. 4. 5 Základní popis výroby vorových tabulí**

Výroba vorových tabulí a jejich sestavování do pramenů byla zcela ruční práce s využitím jen několika nástrojů. Znalosti výroby včetně samotného plavení se předávaly po generace tradovaným způsobem. Podobně jako u výroby jiných dopravních prostředků užívaných v horském hospodářství, jako byly ruční saně, kolečko nebo trakař, také u výroby vorových tabulí se v minulosti běžně neužívalo kovových drátů a hřebů. Veškeré spoje byly přirozeně tvořeny klíny a uvazování a připevňování jednotlivých částí voru se provádělo pomocí houžví, které v minulosti nahrazovaly dráty, hřeby nebo provazy a představovaly plavecké vázání. Houžve se zpravidla vyráběly z mladých smrkových větví, které se nejprve musely zbavit nejrůznějších suků a nerovností. Po oklestění větví a základním očištěním, se přikročilo

---

<sup>455</sup> SCHEUFLER, V. – ŠOLC, V. *Voroplavba na jihočeských tocích*, Praha: Ústav pro etnografii a folkloristiku ČAV 1970, s. 75.

<sup>456</sup> ČÁKA, J. *Zmizelá Vltava*, Beroun: Baroko & Fox 1997, s. 27.

<sup>457</sup> ČÁKA, J. *Zmizelá Vltava*, Beroun: Baroko & Fox 1997, s. 27.

k napařování smrkových kmínků nad ohněm. Jeho účelem bylo rozehrát mizu, a tím dosáhnout vláčnosti kmínku. Nutnost dobré ohebnosti kmínku si dřevaři uvědomovali, proto při zhotovování houžví se dbalo na to, aby se k jejich výrobě vybíraly mladé větve obsahující čerstvou mizu. Napařené kmínky se pak dále zpracovávaly na zařízení zvaném veřtat. Jednalo se o dřevěnou konstrukci, která se skládala ze čtyř dřevěných nohou, na nichž byla upevněná dřevěná kláda. V ní byly vyvrtané otvory, do kterých se vsunul smrkový kmínek a pomocí cvoku se zaklínoval. Houžev se poté namotávala na hůl zvanou knytl.<sup>458</sup>

Samotná stavba voru probíhala takto: Dlouhé dřevěné klády, jež byly zbavené kůry a nejrůznějších nerovností, se musely k sobě spojit, držet při sobě, a vytvořit tak vorovou tabuli. Toho se docílilo tak, že se v přední části klád ve směru jízdy pramene prosekaly otvory ve tvaru podlouhlého oválu, kterým se poté prostrčily tři dlouhé ohlazené kmínky příčně spojující dlouhé klády. Procesu prosekávání klád se říkalo oušení, které sloužilo k upevnění klád v přední části voru. Ke spojení zádě vorové tabule se použilo odlišné techniky. Klády v zadní části měly vyvrtaný otvor, kterým vedly houžve. V místě krajních klád voru zvaných krajnice se houžvemi připevňovala příčně položená provrtaná kláda, takzvaný podval. Podobně jako při vysekávání otvoru v přední části klády se říkalo oušení, prosekávání prohlubně v zadním místě klády a vyvrtáním otvoru určeného pro provlečení houžví se říkalo žabka.<sup>459</sup>

Výroba vorových tabulí, respektive celého pramene se uskutečnila v místě, jemuž dřevaři říkali holzplatz a které se oficiálně nazývalo vaziště. V horském prostředí Šumavy se plavilo dříví na Otavě od Čeňkovy pily, kde se setkávají dvě řeky Křemelná s Vydrou a společně se slévají do řeky Otavy. Poblíž se nacházelo i vaziště vorů, a to na louce zvané Paulina louka. Vory určené pro plavbu po šumavské části Otavy se také vázaly u Radešova.<sup>460</sup>

Počet vorových tabulí, rozměry klád včetně délky celého pramene se odvíjely především od šířky řeky a hloubky toku, kde se plavilo. K výrobě pramenů se tak přistupovalo individuálně a na českých tocích se plavily prameny s odlišnými rozměry a s rozdílným počtem vorových tabulí. Nás zajímá horské prostředí Šumavy a v rámci tématu voroplavby, která byla v nižších polohách Šumavy provozována, si můžeme na základě výpovědi plavce Wenzela Wintera, z publikace *Böhmerwälder Hausindustrie und Volkskunst*, udělat základní představu o tom, jak vypadaly prameny plavené na Šumavě po řece Otavě. Prameny plavené

---

<sup>458</sup> ČÁKA, J. *Zmizelá Vltava*, Beroun: Baroko & Fox 1997, s. 23 – 24.

<sup>459</sup> ČÁKA, J. *Zmizelá Vltava*, Beroun: Baroko & Fox 1997, s. 23 – 25.

<sup>460</sup> NEDVĚD, P. – VODĚROVÁ, H. *Šumavské vzpomínky na časy, kdy práce voněla lesem*, Plzeň: Regionall 2009, s. 36.

po Otavě se skládaly z osmi nebo nanejvýš z deseti vorových tabulí. Šířka všech tabulí pramene činila kolem čtyř až čtyř a půl metrů.<sup>461</sup>

První tabule zvaná předák, německy Vorfloss měla 22 až 23 klád o délce 11 metrů, někdy se ale používaly k vázání voru i klády dvanáctimetrové. Na šumavském pramenu na první vorové tabuli se nacházeli, podobně jako na ostatních pramenech, dva veslaři, po levé straně vrátný, německy zvaný Steuermann a na pravé straně pacholčí neboli „Visi“.<sup>462</sup>

Druhá vorová tabule se skládala z 18 až 20 dřevěných klád, každá z nich měřila 14 metrů. Vor pacholčí byl s předákem spojen kládou zvanou vejpona, jak jsme se již dozvěděli z předešlého textu. V záznamu výpovědi plavce Wintera se můžeme dočíst také o přesné délce této části voru. Vejpona (v němčině Upona) šumavského pramenu plaveného po Otavě měřila přibližně jeden a půl až dva metry.<sup>463</sup>

Třetí, takzvaný šrekový vor se také skládal z 18 až 20 klád. Ty byly spojené houžvemi, jejichž délka činila přibližně 40 centimetrů. V tabuli se nacházel šrekový otvor, kudy se spouštěla jehla, která pramen zabrzdila.

Rovněž na předposlední vorové tabuli byl umístěn šrek. V zápisu se dovídáme také o zadáku, kterému se v němčině říkalo „Sarat“.<sup>464</sup>

#### **5. 4. 6 Osoby zajišťující plavení dříví a charakteristika jejich profese**

Plavcem se většinou stali lidé, kteří již v dětském věku měli vřelý vztah k vodě, zpravidla se jednalo o chlapce žijící ve vsích na březích řeky. Hovoříme o chlapcích a ne děvčatech protože například na rozdíl od slovenských řek, profese plavce patřila na českých řekách pouze mužům. Vztah k plavení byl u nich pěstován již v útlém mládí, zejména v rodinách, kde někdo z příbuzných se již plavil. Profese přecházela nejčastěji z otce na syna, ale také ze strýce na synovce, vliv měli často i jiní muži z vesnice. Chlapci se většinu dne pohybovali u řeky, která jim poskytovala zábavu, ale zde se také učili své budoucí obživě. Základní způsob osvojení této profese, zejména stavby voru, bylo tedy pozorování. Pozorovali dospělé muže při práci, a tím se učili stavět vory a pak je vázat v prameny. Záleželo na okolnostech, ale někdy nemuseli chlapci přebírat zkušenosti od svých otců, jako od jiných mužů ve vsi, kteří

<sup>461</sup> BLAU, J. *Böhmerwälder Hausindustrie und Volkskunst*, Prag: J. G. Calve´fche k. u. k. Hof und Universitäts Buchhandlung 1917, s. 87.

<sup>462</sup> BLAU, J. *Böhmerwälder Hausindustrie und Volkskunst*, Prag: J. G. Calve´fche k. u. k. Hof und Universitäts Buchhandlung 1917, s. 87.

<sup>463</sup> BLAU, J. *Böhmerwälder Hausindustrie und Volkskunst*, Prag: J. G. Calve´fche k. u. k. Hof und Universitäts Buchhandlung 1917, s. 87.

<sup>464</sup> BLAU, J. *Böhmerwälder Hausindustrie und Volkskunst*, Prag: J. G. Calve´fche k. u. k. Hof und Universitäts Buchhandlung 1917, s. 87.

byli zkušenější a především více ochotni předávat zkušenosti. Vyplývalo to z toho, že plavecké vesnice bývaly velice pospolité, děti oslovovaly dospělé „teto“ nebo „strýci“. Soudružnost vycházela z toho, že rodiny byly na sobě značně závislé, musely si pomáhat. Muži si pomáhali při práci, během přípravných prací, při stavbě vorů a pramenů a zejména při vlastní plavbě, kdy spolupracovala nejen tři až čtyřčlenná osádka pramene, ale také osádky několika pramenů. Pomáhat si musely také ženy plavců, které zůstávaly s dětmi samy doma i po několik týdnů. Práci zvládaly samy, nebo za pomoci příbuzných, ale také ostatních žen ve vesnici. V plaveckých chalupách opuštěných od mužů zvládaly ženy výchovu dětí, domácí práce a případně malé hospodářství, které někteří plavci měli.

Existovalo mnoho významných plaveckých rodů, u kterých se znalosti plavení dříví předávaly po staletí. Jedním z významných plaveckých rodů byli například Husové z Hladné. Dnes již posledním žijícím plavcem tohoto významného rodu je Václav Husa. Při opakovaných návštěvách jsem díky jeho ochotě vyprávět, výborné paměti a bohatým plaveckým zkušenostem zachytil řadu důležitých poznatků k voroplavbě včetně toho, jak si chlapec v plavecké vsi osvojoval budoucí profesi. Václav Husa se dostal k plavení již ve svých šesti letech. Jeho otec Vojtěch býval také plavcem, ale vypracoval se ve zdatného obchodníka s dřívím. Tím, kdo uváděl chlapce do plaveckého řemesla, se stal jeho strýc Josef. V době, kdy měl Václav šest let, byl jeho strýc již mezinárodním vrátným. Ve svých 30 letech vlastnil vrátný patent na Vltavu, Lužnici i Otavu a mohl plout až do Riesy u Magdenburku. V té době se tak jednalo o nejmladšího mezinárodního vrátného v Československé republice. Teprve šestiletý Vašík požádal strýce, zda by s ním mohl plout na prameni. Strýc si uvědomoval nebezpečí, které mohlo dítěti při plavbě hrozit. Bylo bezpodmínečně nutné, aby dítě umělo dobře plavat. Strýc si proto Vašíka vyzkoušel. Vzal šňůru na prádlo, ovázal ji kolem pasu dítěte a kluka hodil do řeky. Vašík bez větších problémů připlaval k prameni. Strýc teprve po této zkoušce souhlasil, aby jeho synovec s ním plul do Prahy: „Řekni mámě, že zítra se mnou plaveš do Prahy.“<sup>465</sup>

Plavcem se oficiálně mohla stát osoba, které již bylo 14 let a dokončila povinnou školní docházku, čili musela dokončit obecní školu. Pokud ale chlapec dosáhl již 13 let, mohl starosta obce a ředitel školy vydat potvrzení, že chlapec musí živit rodinu, jež je ve finanční nouzi. Absolvovat rok povinné školní docházky tak bylo budoucímu mladému plavci odpuštěno.<sup>466</sup>

---

<sup>465</sup> HUSA, J. inf. dne 2. 10. 2012, Bechyně.

<sup>466</sup> HUSA, J. inf. dne 2. 10. 2012, Bechyně.

Mezi plavci panovala od nepaměti nepsaná hierarchie. Vždy starší plavec byl nadřazenější mladšímu kolegovi, což se projevovalo v mnoha situacích. Například když plavci zakotvili pramen v blízkosti hospody, kam se šli posilnit a odpočinout si, udržování ohně a hlídání pramene měl na starosti mladší plavec. A jednalo se nejen o plavce ze stejné party. Pokud k pramenu připluli i jiní plavci, vždy nejmladší měl na starosti hlídání dřeva a ostatním parťákům byl podřízen. Tato pozice byla určena na základě jeho věku a neexistovalo, aby se plavec vydával za staršího, věk byl totiž zapsán v plavecké legitimaci, se kterou se mladý hoch musel staršímu kolegovi prokázat.<sup>467</sup>

Hierarchie nepanovala jen u běžných plavců, ale také u vrátných neboli plavců s vrátenským patentem. Vrátný byl vedoucím na prameni, jakýmsi kapitánem. Ručil za zdar plavby, proto musel absolvovat vrátenské zkoušky, kde před komisí prokazoval především znalosti řeky. Postavení vrátného mezi ostatními vrátnými neurčoval pouze věk, ale také množství a druh vykonaných vrátenských zkoušek. Běžně se tak stávalo, že daleko starší vrátný měl menší vážnost i postavení před svým mladším kolegou, který již absolvoval u vrátenské zkoušky na všechny řeky vhodné pro plavbu nebo byl oprávněn plavit dřevo do zahraničí. Věk tak ztratil na významu a mezinárodní vrátný, i když byl mladší, měl větší vážnost než jeho starší kolega.<sup>468</sup>

Získat post vrátného nebo dokonce mezinárodního vrátného nepatřilo k jednoduchým záležitostem. Budoucí vrátný musel dokonale znát řeku. Jeho znalosti se týkaly nebezpečných proudů, zákrutů, i objektů nacházejících se v blízkosti řeky. Plavec musel být dokonale obeznámen s kilometrží toku a znát vše, co se týkalo řeky a plavení dřeva. Musel dokonale vědět, jak se na řece chovat za každého stavu vody. Důležitou součástí byla také dokonalá znalost plavebních předpisů.<sup>469</sup> Zkouška na vrátného českých toků se konala nejprve v kanceláři u Zemského úřadu v Praze a poté u Paroplavební společnosti labskovltavské. Plavec ucházející se o post vrátného musel prokázat teoretické i praktické znalosti, ze kterých ho zkoušela komise tvořená nejen úředníky, ale také samotnými staršími vrátnými. Zkoušení plavci se většinou nejvíce obávali otázek zkušeného vrátného, který na rozdíl od úředníků disponujících především teoretickými znalostmi znal z praxe dokonale úseky, na nichž plavil. Často tak o výsledku rozhodla otázka vrátného. Ten, pokud předem zaujímal odmítavý postoj k plavci a nechtěl dané osobě vrátenský glejt udělit, se snažil na začátku zkoušky plavce nachytat. Záludnou otázkou například bylo, kolik ohybů má Vltava z Vyššího Brodu do

---

<sup>467</sup> HUSA, J. inf. dne 2. 10. 2012, Bechyně.

<sup>468</sup> HUSA, J. inf. dne 2. 10. 2012, Bechyně.

<sup>469</sup> ČÁKA, J. *Zmizelá Vltava*, Beroun: Baroko & Fox 1997, s. 28.



Prahy. Pokud plavec začal ohyby počítat, byl vyhozen a zkoušku mohl skládat až po roce. Správná odpověď totiž zněla jen dva ohyby – doprava a doleva.<sup>470</sup>

Vrátný vedle předpisů, plavby dříví, znalosti řeky musel být dobře obeznámen rovněž s typologií stavu vody. Běžní plavci i osoby s vrátenským patentem rozeznávali pět druhů vodního stavu, a to takzvanou malou vodu, normální nebo březní vodu, rozmarní vodu, záslapní vodu a takzvanou velkou vodu. Při stavu vody zvaném malá voda se většinou neplulo, stav vody byl pod normálem a suché jezy neumožňovaly plavbu. Druhý stupeň vodního stavu představovala březní voda, která poskytovala ideální stav pro plavbu. Vyšší stav nad normálem představovala voda rozmarní, jež zalévala náhony, a při plavbě bylo nutné dbát na větší obezřetnost. Plulo se také za čtvrtého stupně zvaného jako záslapní voda. Názvu se užívalo pro tento stav vody proto, že bylo nutné ve Svatojánských proudech plout za slap kolem levého břehu. Poslední nebezpečný stupeň, při kterém se neplulo, představovala velká voda.<sup>471</sup> Při ní se nejen nemohlo plavit, ale ani nesmělo. Pokud nastala velká voda, patřilo k častým zvykům tuto událost vyznačovat na skálu, na kterou se nakreslila ryska a zapsalo datum povodně.<sup>472</sup>

Uspěl-li plavec u zkoušky, a tím získal vrátenský patent, mohl na daném úseku, ze kterého složil zkoušku, plout. Funkci vrátného zastávala osoba pouze v úseku, na které měla oprávnění. Přesný úsek, kde mohl vrátný plout, byl vyznačen ve vrátenském patentu. Mnoho vrátných nemělo patent na celou řeku a na Vltavě mohli plout pouze v určitém úseku. Mimo vyznačené místo v patentu byl vrátný pouhým plavcem a nemohl tak zastávat funkci vrátného a řídit plavení pramenu. Pokud by ho přistihla poříční správa, plavba se musela zastavit.<sup>473</sup>

Nejen vrátní, ale i běžní plavci měli ve společnosti určitou sociální prestiž, jež byla dána nejen namáhavou a nebezpečnou prací, kterou nemohl vykonávat každý, ale také dobrým finančním ohodnocením. Někdy se jim tak připisuje pýcha a furiantství.<sup>474</sup> Sám respondent Václav Husa si z otcova vyprávění pamatuje, jak si otec při plavení pramene do Německa vydělal tolik peněz, že při návratu domů koupil své dívce zlaté náušnice, sobě si nechal zhotovit nové šaty i boty a zbytek peněz daroval matce, která je šla uschovat do týnské záložny.<sup>475</sup> Práce byla sice dobře placená, nicméně je nutné brát v potaz, že se dřevo neplavilo celoročně, plavci tak v zimním období, pokud si nepřivydělávali jinou práci, byli

---

<sup>470</sup> HUSA, J. inf. dne 2. 10. 2012, Bechyně.

<sup>471</sup> SCHEUFLER, V. – ŠOLC, V. *Voroplavba na jihočeských tocích*, Praha: Ústav pro etnografii a folkloristiku ČAV 1970, s. 79.

<sup>472</sup> HUSA, J. inf. dne 2. 10. 2012, Bechyně.

<sup>473</sup> HUSA, J. inf. dne 2. 10. 2012, Bechyně.

<sup>474</sup> ČÁKA, J. *Zmizelá Vltava*, Beroun: Baroko & Fox 1997, s. 34.

<sup>475</sup> HUSA, J. inf. dne 2. 10. 2012, Bechyně.

prakticky bez finančních příjmů.<sup>476</sup> Navíc práce plavce byla velmi nebezpečná a náročná. Plavilo se za nepříznivého, mlhavého, deštivého i chladného počasí, někdy se plavilo i v noci.<sup>477</sup>

K profesi plavce neodmyslitelně patřily plavecké hospody, které sloužily k občerstvení, zábavě a odpočinku plavců, kteří měli za sebou namáhavý pracovní den. Většinou se plavci zastavovali v plaveckých hospodách až k večeru, neboť přes den byl veškerý čas věnován samotnému plavení. Plavci se posilňovali vlastními surovinami, které si přinesli z domova a z nichž si připravovali pokrmy přímo nad ohněm umístěným na prameni. K jídlu si nejčastěji připravovali polévku, nudle, vejce nebo uzené maso. Občas plavce zásobovali šenkýři z plaveckých hospod, kteří dopravovali na loďce k plovoucímu prameni košík naplněný potravinami, většinou uzeninami, chlebem a pivem. To ale šlo uskutečnit jen tehdy, jestliže nebyl vyšší stav vody. Osádka pramenu tak byla často závislá pouze na svých zásobách.<sup>478</sup>

Plavci dost kouřili a rádi požívali alkohol. Přesto i mezi nimi existovaly výjimky, což potvrzuje i Václav Husa. Ten vzpomínal na strýce Josefa, který nekouřil ani neholdoval alkoholu. V hospodě si většinou objednával obyčejné pivo s menším podílem alkoholu, sodovku nebo limonádu. Z dob dětství si Jan Husa vzpomínal, že jeho bratr Václav se s ostatními plavci domluvili s číšníkem, aby nalil Josefovi dvanáctistupňové pivo. Když si Josef objednal celkem dvě obyčejná piva, netušil, že pije dvanáctistupňová. Všimnul si jen zvláštní chuti. Po chvíli na něj přišla únava a jeho bratr Václav mu řekl, ať si lehne do trávy blízko plavecké hospody a odpočine si a že ho probudí, až přiveze pramen. Jeho bratr s plavci ale namísto toho hráli karty a Josef se probudil až pozdě k večeru.<sup>479</sup>

Vedle plavců a vrátných existoval také faktor, který zprostředkoval vztah mezi plavci a firmou, jež si objednala plavbu dříví. Většinou se jednalo o bývalého plavce, který se dokázal vypracovat na novou profesi. Faktor se domluvil s firmou, kolik bude stát plavba dřeva na určené místo. Plavecké partě musel faktor vyplatit částku, která byla domluvena firmou. Plavci a vrátní ale faktory neměli příliš rádi. Faktor domluvil s firmou, u které byl veden jako zaměstnanec, částku, za kolik bude splaven pramen v určitém úseku. Faktor přišel poté za vrátným a řekl, jakou sumu s firmou za splavení pramene dostane plavecká parta. Firma peníze vyplatila faktorovi, který je měl předat plavecké partě. Kromě platu, který měl faktor od firmy, však ušetřil také na plavcích. Od firmy faktor dostal za splavení dříví například částku 5000 Kč, ale s vrátným se domluvil na částce 4000 Kčs. Tisícovka tak faktorovi zbyla

<sup>476</sup> ČÁKA, J. *Zmizelá Vltava*, Beroun: Baroko & Fox 1997, s. 34.

<sup>477</sup> HUSA, J. inf. dne 2. 10. 2012, Bechyně.

<sup>478</sup> ČÁKA, J. *Zmizelá Vltava*, Beroun: Baroko & Fox 1997, s. 33.

<sup>479</sup> HUSA, J. inf. dne 2. 10. 2012, Bechyně.

a stala se jeho provizí. Vrátný často byl s nižší částkou spokojen, protože nevěděl pravé finanční ohodnocení, na němž se faktor s firmou domluvil. Faktor si tak svůj finanční příjem zvyšoval o provizi. Plavci neměli faktory z toho důvodu rádi. Plavcům se nelíbilo, že faktoři mají plat od firmy a k tomu si ještě ve značné míře přivydělávají na provizích. Kvůli tomu se často konaly stávky plavců, přesto statut faktora však nikdy nebyl zrušen.<sup>480</sup>

Příjem plavců se odvíjel buď od množství přepravených kubíků dřeva, nebo za ráz nezávisle na množství kubických metrů.<sup>481</sup> Pojem ráz v plavecké terminologii znamenal jednu provedenou plavbu s pramenem včetně zpáteční cesty.<sup>482</sup>

Někteří plavci si vydělávali nejen transportem dřeva, ale také ryb. Vybrané prameny disponovaly košatinami, později haltýři. Dopravu ryb prameny však prováděli převážně už velmi zkušení plavci a vrátní. Příležitostný finanční příjem získávali plavci také dopravou osob na prameni, například trampů.<sup>483</sup>

#### 5. 4. 7 „Druhý život“ plavení dřeva na Šumavě

Čas nelze zastavit. Některé tradiční prvky doznaly změn, jiné zcela zanikly, jak by se tomu mohlo zdát například u plavení dřeva. Přesto svým způsobem voroplavba a plavení polenového dříví žije svým „druhým životem“. Již šest let po poslední voroplavbě s praktickým významem bylo možné ve Vyšším Brodě spatřit v roce 1966 plavbu pramene pro dokumentační účely Československé televize. V roce 1971 se pak z podnětu inženýra Miroslava Landy uskutečnila experimentální rekonstrukce a následná plavba z Vyššího Brodu do Týna nad Vltavou. Kvůli špatně udržovanému řečišti a špatnému stavu vody bylo plavení pramene 10 kilometrů před Českými Budějovicemi ukončena. Přesto se jednalo o zajímavý, leč náročný experiment.<sup>484</sup>

Připomenutí si tradice stavby a následného splavení voru pokračuje i v posledních letech. Například v roce 2012 se uskutečnil projekt VOR 2012, jehož realizace proběhla pod záštitou soukromé společnosti LESS. Cílem tohoto projektu bylo postavit tradičním způsobem vorový

---

<sup>480</sup> HUSA, J. inf. dne 2. 10. 2012, Bechyně.

<sup>481</sup> HUSA, J. inf. dne 2. 10. 2012, Bechyně.

<sup>482</sup> SCHEUFLER, V. – ŠOLC, V. *Voroplavba na jihočeských tocích*, Praha: Ústav pro etnografii a folkloristiku ČAV 1970, s. 82.

<sup>483</sup> HUSA, J. inf. dne 2. 10. 2012, Bechyně.

<sup>484</sup> SLABA, M. *Splavení posledního vltavského voru – příběh jedinečného muzejního experimentu z roku 1971, Z historie lesního dopravnictví*, Praha: Národní zemědělské muzeum 2012, s. 175 -176.

pramen a následně ho splavit ze Štěchovic do německého Lauenburgu. Plavba se v létě zdárně uskutečnila. Trvala 13 dní a pramen zdolal cestu o délce 760 kilometrů.<sup>485</sup>



Obr. č. 34: Pramen – VOR 2012, Davle 2012, foto A. Smrčka.

O dva roky později se na Šumavě uskutečnila rekonstrukce pramenu při příležitosti soukromé akce ve Frymburku na lipenské přehradě.

Podobně probíhají akce pro veřejnost i na Schwarzenberském a Vchynicko-tetovském kanále, kde se pravidelně koná rekonstrukce plavby dřeva spolu s odbornými přednáškami, vysvětlujícími historii a způsob plavení dřeva na Šumavě. Nutno ale upozornit, že ne vždy rekonstrukce pramene či plavení dřeva probíhá zcela v souladu s tradicí. Například při rekonstrukci plavení dříví ve Vchynicko-tetovském kanálu bylo možné pozorovat i plavbu menšího pramene. Přestože přihlížejícím bylo vysvětleno, že se prameny v minulosti plavily až od Čenkovy pily, nelze pokládat názornou ukázkou plavení pramene ve Vchynicko-tetovském kanálu za zcela šťastnou, navíc pokud i v propagačních materiálech je vyfocen pramen plující po kanálu. Tento detail tak přes dobrý úmysl může zanechat v návštěvníkovi dojem, že na kanálu se prováděla odjakživa voroplavba, přestože to v minulosti nebylo

<sup>485</sup> PONDĚLÍČKOVÁ, A. – TRÁVNÍČEK, J. Projekt VOR 2012 firmy LESS, *Z historie lesního dopravnictví*, Praha: Národní zemědělské muzeum 2012, s. 148 – 149.

zvykem.<sup>486</sup> Nicméně veřejnost je vhodně a detailně seznámena s historií plavení a výrobou houžví a vorových tabulí.



Obr. č. 35: Turistická plavba pramene na přehradě Lipno, Frymburk 2014, foto A. Smrčka.

## 5. 5 Šumavské cesty

V diplomové práci zaměřujeme pozornost na základní charakteristiku horského hospodářství a tradiční dopravní prostředky, jež sloužily k dopravě materiálu v prostředí krkonošského a šumavského hospodářství. Nemůžeme přitom vynechat cesty a cestářství, neboť budování dopravních cest mělo v minulosti podobně důležitý ekonomický a sociokulturní význam jako v současnosti. Lze proto souhlasit s názorem autorů publikace *Dějiny hmotné kultury*, kteří považují dopravní způsoby, prostředky a cesty za ukazatel stavu nejen materiální vybavenosti, ale také stavu kultury a sociální komunikace.<sup>487</sup> Pro naši práci je také podstatný fakt, že s obchodními stezkami se automaticky pojí transport zboží tradičními dopravními prostředky.

Šumava odedávna představovala přírodní hranici a horskou bariéru sloužící k ochraně českého území, Přitom byla zároveň důležitým komunikačním a obchodním uzlem.

<sup>486</sup> KOLEKTIV. *Programy pro veřejnost*, Správa NP Šumava a CHKO Šumava 2014.

<sup>487</sup> PETRÁŇ, J. a kol. *Dějiny hmotné kultury II (2)*, Praha: Karolinum 1997, s. 909.

Šumavskými lesy vedly dopravní cesty, z nichž nejznámější byla Zlatá stezka, o níž pocházejí písemné zprávy z počátku 11. století.<sup>488</sup> Historie šumavských stezek ale sahá hluboko do minulosti před toto datum. Podle archeologických průzkumů se lze domnívat, že šumavské stezky budované například v období vrcholného středověku pouze navazovaly na dřívější cesty založené v období pravěku a raného středověku.<sup>489</sup>

Hlavní účel v budování cest spojujících Šumavu s německým územím spočíval především v lepším navazování obchodních kontaktů a možnosti přepravy zboží. Sortiment zboží, se kterým české země s cizími státy obchodovaly, byl pestrý. Již v 9. století se do Čech dostávala sůl z oblasti Bavorska, Hallstadtu nebo rakouského Aussee. Nelze opomenout ani Pasov.<sup>490</sup> Město Pasov představovalo obchodní středisko, kam se z oblastí Hallstadtu, Reichenhallu a Goldenbachu, tedy z míst právem označovaných jako solná střediska, plavila po řece sůl. Odtud se poté do českých zemí dopravovala pomocí soumarských koní. Sůl představovala v minulosti důležitou surovinu nejen v potravinářském odvětví, kde se užívala ke konzervaci potravin a jako koření, ale také jako surovinu, kterou používali při výrobě řemeslníci.<sup>491</sup> Obchodním artiklem pro šumavské cesty však nebyla pouze tato bílá komodita. Do Čech se dováželo vedle soli například bavorské plátno, víno a nejrůznější druhy koření. Avšak i české země sousedním státům měly co nabídnout. Z Čech se vyvážely kupříkladu ryby, sádlo a vejce. Dále med, obilí či slad. Nedopravovalo se jen zboží. Z Čech do německého Pasova se hnala dokonce i celá stáda dobytka.<sup>492</sup> Autoři publikace *Zlatá stezka* František Kubů a Petr Zavřel upozorňují na význam Zlaté stezky, že nesloužila pouze k přepravě nákladu, ale rovněž představovala spojnici, po které táhli válečníci, probíhalo po ní osídlení Šumavy a v neposlední řadě hrála důležitou roli ve vzájemném kulturním obohacení v podobě proudění nových kulturních myšlenek.<sup>493</sup>

Zboží a materiál se po šumavských cestách v minulosti dopravovaly formanskými povozy, ale ve značné míře také na zádech soumarských koní a na krosnách. Za vlády panovníka Karla IV. existovalo nařízení, podle něhož transport zboží například na kašperskohorské větvi Zlaté stezky se měl uskutečňovat formanskými povozy.<sup>494</sup> Soumaři v minulosti neodmyslitelně patřili k tradiční přepravě materiálu na Šumavě. Termínem

<sup>488</sup> ŘEZNÍČKOVÁ, Z. Osídlení Šumavy, *Krkonoše*, Praha: Baset 2003, s. 356.

<sup>489</sup> KUBŮ, F. – ZAVŘEL, P. Šumavské stezky a jejich ochrana, *Krkonoše*, Praha: Baset 2003, s. 676.

<sup>490</sup> HORPENIAK, V. *Šumava očima Vladimíra Horpeniaka I.*, Plzeň: Starý most 2014, s. 104.

<sup>491</sup> KUBŮ, F. – ZAVŘEL, P. *Zlatá stezka I.*, České Budějovice: Jihočeské muzeum v Českých Budějovicích 2007, s. 21.

<sup>492</sup> HORPENIAK, V. *Šumava očima Vladimíra Horpeniaka I.*, Plzeň: Starý most 2014, s. 109.

<sup>493</sup> KUBŮ, F. – ZAVŘEL, P. *Zlatá stezka I.*, České Budějovice: Jihočeské muzeum v Českých Budějovicích 2007, s. 21.

<sup>494</sup> HORPENIAK, V. *Šumava očima Vladimíra Horpeniaka I.*, Plzeň: Starý most 2014, s. 107.

soumar se označuje dopravce, který zajišťoval přepravu nákladu z alpských zemí do střední Evropy, například pomocí koně, osla apod. Termínem se ale také označuje samotné zvíře, na němž se zboží dopravuje. V němčině se pro něj setkáme s termínem Saumtier.<sup>495</sup>

Šumavské stezky podle archeologických objevů s největší pravděpodobností protínaly šumavské hory již v pravěkém období. V rámci studia komunikací v šumavské oblasti se setkáme se Zlatou stezkou. Tento název označoval od první poloviny 16. století tři hlavní dopravní komunikace, jež spojovaly české území s Německem a vedly přes Šumavu. Jednalo se o Dolní Zlatou stezku, Střední Zlatou stezku a horní větev Zlaté stezky.<sup>496</sup> První z nich zmíněná Dolní Zlatá stezka, známá také pod názvem Prachatická Zlatá stezka, je v písemných pramenech doložená k začátku 11. století. Tato spojnice vedla z Pasova přes Salzweg, Strasskirchen, dále pak přes Volary do Prachatic. Střední Zlatá stezka doložená od počátku 14. století spojovala Pasov s Vimperkem a její trasa protínala Ernesting, Philippsreut, na české straně obec Strážný, Horní Vltavici a Kubovu Huť.<sup>497</sup> Poslední, nejmladší větví Zlaté stezky je cesta vedoucí z Pasova do Kašperských Hor a známá též pod názvem Kašperskohorská Zlatá stezka. Komunikace se stavěla od padesátých let 14. století; zpráva o ní pochází z roku 1356, kdy byl založen hrad Kašperk. Komunikace vedla z Pasova přes německý Röhrnbach, Kreuzberg a poté pokračovala na české straně přes Kvildu do Kašperských Hor.<sup>498</sup>

Zajímavá je etymologie Zlaté stezky. Existuje více výkladů tohoto termínu. Používání přídatného jména „zlatá“ se odkazuje na velké zisky, jež plynuly z obchodů uskutečněných díky těmto významným cestám. Zastánci druhé teorie se ale přiklání k názoru, že název Zlatá stezka je odvozen na základě několika rýžovišť zlata na šumavských tocích podél trasy Zlaté stezky.<sup>499</sup>

Zlatá stezka nabyla na významu pro města, i co se týká samotných celních poplatků. Ovšem se šumavskými obchodními stezkami se nepojí pouze pozitiva. V době jejich vrcholného provozu bylo možné zaznamenat několik sporů mezi jednotlivými městy. Například v roce 1571 mohla města Kašperské Hory a Sušice na základě panovnického mandátu disponovat strategickými solnými sklady, což se neblaze dotýkalo obchodní sféry města Prachatic. Rovněž mnozí soumaři se snažili vyhnout celním poplatkům, a tak se často stávalo, že sjížděli z oficiálních cest. Například soumaři dopravující zboží na kašperskohorské

<sup>495</sup> ADELUNG, J. G. *Grammatisch-kritisches Wörterbuch der Hochdeutschen Mundart, mit beständiger Vergleichung der übrigen Mundarten, besonders aber der Oberdeutschen. Band III.*, Leipzig: ...1798, s. 1301.

<sup>496</sup> KUBŮ, F. – ZAVŘEL, P. *Der Goldene Steig*, Passau: Verein für Ostbairische Heimatforschung 2001, s. 11.

<sup>497</sup> KUBŮ, F. – ZAVŘEL, P. *Zlatá stezka I.*, České Budějovice: Jihočeské muzeum v Českých Budějovicích 2007, s. 9.

<sup>498</sup> HORPENIAK, V. *Šumava očima Vladimíra Horpeniaka I.*, Plzeň: Starý most 2014, s. 106 – 107.

<sup>499</sup> KUBŮ, F. – ZAVŘEL, P. *Zlatá stezka III.*, České Budějovice: Jihočeské muzeum v Českých Budějovicích 2007, s. 9.

větvi Zlaté stezky často sjížděli do blízkého Rejštejna, kde prodávali sůl, jež neprošla celními poplatky.<sup>500</sup> Veškeré tyto vedlejší cesty měly za následek odčerpání zisku a vyvolání nepokojů. K největším sporům docházelo v 15. století, kdy města navzájem mezi sebou bojovala o obchodní práva a nárokovala si právo na zisky.<sup>501</sup> S transportem po Zlaté stezce se negativně pojilo i lapkovství. Z těchto důvodů se soumaři sdružovali do karavan. Nejen ale větší množství sdružených soumarů, ale také ozbrojený doprovod měl na starosti ochranu putující skupiny.<sup>502</sup>

Obchodování a doprava na Zlaté stezce zaznamenala úpadek v době husitských válek, během kterých se ve velké míře rozmohlo přepadávání obchodníků během dopravy. Další zlom pak představovala třicetiletá válka, během níž soumaři se svými koňmi byli povoláni do války, čímž došlo ke značnému úpadku obchodu na Zlaté stezce a k jejímu postupnému pustnutí.<sup>503</sup> Přestože za vlády Karla VI. a Marie Terezie došlo k obnovení vimperské větve Zlaté stezky v podobě moderní silnice, většina komunikací zcela zpustla a zachovala se jen v podobě neudržovaných lesních pěšin.<sup>504</sup>

## 5. 6 Krosna, nůše, trávniče a koš

Na krosnách se v minulosti dopravovalo zboží i v horském prostředí Šumavy. Dělo se tak například při dopravě zboží na Zlaté stezce z Pasova do Kašperských Hor. Na základě nařízení panovníka Karla IV. se mělo dopravovat zboží vozy, přesto se užívala soumarská zvířata a krosny.<sup>505</sup> Je však otázkou, kterou v této práci zatím nemůžeme plně zodpovědět, zda se krosna užívala ve všech oblastech Šumavy. Například manželé Honesovi z Horské Kvildy nepamatují, že by se materiál, jako bylo seno nebo větve stromů či potraviny, dopravoval na krosně. Sami využívali jiné dopravní prostředky, především trávniče a nůši.<sup>506</sup> Naproti tomu horalé z horských usedlostí v okolí Kašperských Hor krosny před rokem 1945 používali.<sup>507</sup> Podle naší úvahy užití krosny na Šumavě kopírovalo charakter terénu. Na horských pláních

---

<sup>500</sup> HORPENIAK, V. *Šumava očima Vladimíra Horpeniaka I.*, Plzeň: Starý most 2014, s. 109.

<sup>501</sup> KUBŮ, F. – ZAVŘEL, P. *Zlatá stezka I.*, České Budějovice: Jihočeské muzeum v Českých Budějovicích 2007, s. 27 – 28.

<sup>502</sup> KUBŮ, F. – ZAVŘEL, P. *Zlatá stezka I.*, České Budějovice: Jihočeské muzeum v Českých Budějovicích 2007, s. 22.

<sup>503</sup> KUBŮ, F. – ZAVŘEL, P. *Zlatá stezka I.*, České Budějovice: Jihočeské muzeum v Českých Budějovicích 2007, s. 28 – 29.

<sup>504</sup> KUBŮ, F. – ZAVŘEL, P. *Zlatá stezka I.*, České Budějovice: Jihočeské muzeum v Českých Budějovicích 2007, s. 29 – 30.

<sup>505</sup> HORPENIAK, V. *Šumava očima Vladimíra Horpeniaka I.*, Plzeň: Starý most 2014, s. 111.

<sup>506</sup> HONES, E. inf. dne 7. 12. 2013, Horská Kvilda.

<sup>507</sup> JANDEROVÁ, L. inf. dne 21. 2. 2014, Kašperské Hory.



byla krosna zbytečná. Naproti tomu v Krkonoších vzhledem ke srázným horám se používala celoplošně.

Nůše našla v celém horském hospodářství Šumavy značné využití. Tento dopravní prostředek se běžně užíval v nižších polohách hor a podhůří na Klatovsku, nebo Prachaticku. Vyráběli je většinou lidé žijící v blízkosti řek a potoků, kde se vyskytovalo vrbové proutí.<sup>508</sup> Nůše si však našla oblibu i u obyvatel žijících ve vysokohorském prostředí Šumavy, například v již zmiňované oblasti Horské Kvildy.<sup>509</sup> O výskytu a běžném užití nůše na Šumavě, jež se v němčině nazývala Pucklkoab, Grosskoa, Buglkoa nebo také slovem podobným nůši Nuschka se lze přesvědčit i na základě německojazyčné literatury. Například Josef Blau psal o výrobě nůši na Šumavě. Ke zhotovení nůše se užívalo vrbové, lískové proutí, ale i smrkové nebo jedlové dřevo.<sup>510</sup>

Konstrukci nůše tvoří většinou čtyři nohy, kostra, stěna upletená z loubků a také zapuštěná deska s otvory, ke které se připevňovaly popruhy.<sup>511</sup> Po vyrobení nůše se většinou prováděla zátěžová zkouška, a to tak, že se stouplu na nůši obrácenou dnem nahoru. Nosnost tohoto dopravního prostředku se pohybovala kolem 100 kilogramů.<sup>512</sup>

Nůše se většinou vyráběly domácíým způsobem v zimním období. Je zajímavé, že Ludvík Baran ve svém článku *Jihočeské nůše* opublikovaném v roce 1959 v *Českém lidu*, zachytil běžné užívání tohoto dopravního prostředku. Nejspíše záleželo na regionu. Například v Útušicích v okrese Plzeň - jih podle kronikářky Anny Kocourkové nechyběla nůše v žádné domácnosti a užívala se vedle transportu dřeva a sena i ke skladování nesedraného peří. Užívání nůše v této lokalitě však podle kronikářky zaniklo kolem roku 1950.<sup>513</sup> Zato v Plzeňském kraji v obci Hejná, jež se nachází v okrese Klatovy, v současnosti někteří chovatelé drobného zvířectva stále využívají nůši k transportu. Ztratila se však znalost výroby tohoto dopravního prostředku a místní obyvatelé dnes nůši nakupují na farmářských trzích.<sup>514</sup> Nůši se velmi podobá koš. Přes značnou podobu se jedná o dva odlišné dopravní prostředky. Zatímco nůše se nosí na zádech a používá k dopravě zboží na delší vzdálenosti, koš se přenáší v rukou a většinou slouží k přemísťování nákladu v rámci usedlosti.<sup>515</sup>

<sup>508</sup> BARAN, L. Jihočeské nůše, *Český lid*, 1959, 3, s. 122.

<sup>509</sup> HONES, E. inf. dne 07. 12. 2013, Horská Kvilda.

<sup>510</sup> BLAU, J. *Böhmerwälder Hausindustrie und Volkskunst*, Prag: J. G. Calve´fche k. u. k. Hof und Universitäts Buchhandlung 1917, s. 387.

<sup>511</sup> BARAN, L. Jihočeské nůše, *Český lid*, 1959, 3, s. 120 – 124.

<sup>512</sup> BARAN, L. Jihočeské nůše, *Český lid*, 1959, 3, s. 120 – 124.

<sup>513</sup> Archiv České národopisné společnosti, Dotazníky MD 53 (1) 2012 – 2013 Způsoby dopravy – Postava „Pěráka“, dotazník číslo MD 53/10.

<sup>514</sup> Archiv České národopisné společnosti, Dotazníky MD 53 (1) 2012 – 2013 Způsoby dopravy – Postava „Pěráka“, dotazník číslo MD 53/9.

<sup>515</sup> BARAN, L. Jihočeské nůše, *Český lid*, 1959, 3, s. 120 – 124.

## 5. 7 Vůz, trakař, kolečko

Vůz se řadí k velmi starým dopravním prostředkům. Jeho historie sahá v českých zemích do pravěku. Zpočátku měl vůz funkci kultovní. Od doby bronzové však našel uplatnění v hospodářství a na zemědělských usedlostech se stává běžnou výbavou od 15. století.<sup>516</sup> Zajímavý je vznik čtyřkolového vozu, kterým se zabýval například etnograf Josef Voráček. Upozorňuje na názor mnoha badatelů, že čtyřkolový vůz vznikl spojením dvou kár, což je doloženo například na mnoha vozových konstrukcích z oblasti Kašmíru.<sup>517</sup>

Čtyřkolový vůz má i v šumavském prostředí dlouhou tradici a je spjat s formanskou živností, která na Šumavě sahá až do středověku. Formani užívali větší vozy a většinou každý vůz táhli dvěma páry koní. Jejich živnost spočívala vedle dopravy materiálu, jako bylo plátno, sklo, také v transportu dřeva.<sup>518</sup> Běžné a každodenní užívání tohoto druhu dopravního prostředku lze doložit do II. světové války, vycházíme-li z vybraných předválečných fotografií z 30. let minulého století, které zachycují v šumavském podhůří transport nejrůznějšího druhu materiálu a zboží na voze taženém koňmi.<sup>519</sup> O běžném užití vozů v první polovině 20. století v horském prostředí Šumavy hovořil i respondent Eduard Hones žijící na Horské Kvildě. Pamatoval si vedle velkých vozů, které v nižších polohách užívali sedláci, i menší vozy tažené krávy. Většinou se na těchto malých vozech převáželo seno.<sup>520</sup>

K Šumavě patří bezesporu i klasické dopravní prostředky rozšířené na jiných územích Čech, jako je trakař a kolečko. Kolečko se užívalo k přepravě řídkého materiálu, například hnoje. Dřevěný trakař našel zase využití v dopravě sena, větví a dalšího hospodářského materiálu. Jeho podoba se výrazně od běžného trakaře nijak nelišila, jak je to patrné z obrazové dokumentace v německé literatuře.<sup>521</sup>

---

<sup>516</sup> VÁLKA, M. *Vůz, Lidová kultura*, Praha: Mladá fronta 2007, s. 1158 – 1159.

<sup>517</sup> VORÁČEK, J. Několik poznámek k studiu evropského vozu a přežitků po starších formách u nás, *Národopisný věstník*, 31, 1949 – 1950, 3 – 4, s. 248.

<sup>518</sup> VONDRUŠKA, V. *Život staré Šumavy*, Plzeň: Západočeské nakladatelství 1989, s. 145 – 146.

<sup>519</sup> ROUČKA, Z. *Předválečnou Šumavu*, Plzeň: ZR & T 2006.

<sup>520</sup> HONES, E. inf. dne 07. 12. 2013, Horská Kvilda.

<sup>521</sup> SCHRAMEK, J. *Der Böhmerwaldbauer*, Prag: J. G. Calve´fche k. u. k. Hof und Universitäts Buchhandlung 1915, s. 107.

## 6. SHRUTÍ ROZDÍLŮ KRKONOŠSKÉHO A ŠUMAVSKÉHO TRADIČNÍHO TRANSPORTU MATERIÁLU

Jedním z hlavních cílů této práce je porovnat tradiční horský transport v kontextu horského hospodářství v Krkonoších a na Šumavě, najít shodné rysy, ale také rozdíly. Vycházím přitom z předpokladu, že teprve při tomto srovnání vynikne charakteristika horského transportu v jednotlivých regionech, a tím se prohloubí kvalita našich znalostí a nového poznání o tomto významném oboru tradiční lidové kultury. V této kapitole diplomové práce se proto budeme zabývat základními rozdíly tradičního horského transportu materiálu v krkonošském a šumavském prostředí. Přitom budeme vycházet především z doposud získaných informací z literatury, pramenů a zejména terénního výzkumu. Text tak bude věnován srovnání, horského transportu obou horských regionů, ke kterému jsme v rámci studia tohoto tématu dospěli. Měl by se stát pomůckou k uvědomění si základních odlišností ve způsobu dopravování zboží v rámci Krkonoš a Šumavy.

Podobu transportu a samozřejmě i způsob hospodářství do značné míry ovlivnila už samotná přírodní podoba obou horstev. Z tohoto pohledu jsou Krkonoše a Šumava dost rozdílné hory. Nechceme se na tomto místě věnovat geologickému vývoji obou horstev, ale výsledkem přírodních podmínek je, že Krkonoše jsou jiné než Šumava. Krkonoše mají vysokohorský charakter s hlubokými údolními, prudkými, dlouhými srázy, na nichž lesy přecházejí v nejvyšších partiích v kosodřevinu až holiny. Naproti tomu Šumava, geologicky mnohem starší horstvo, už na první pohled nepůsobí tak nepřístupně jako Krkonoše. Hory jsou zde zaoblenější, pozvolnější a mnohem lépe dostupnější než v Krkonoších, přestože výškově se nemusí jednat o podstatnější rozdíly. V centrální části Šumavy se nacházejí rozsáhlé horské pláně, například v oblasti Kvildy, Horské Kvildy, Filipovy Huti, Bučiny nebo Knížecích plání. Proto se například v těchto rovinatých obcích při transportu mohly používat vozy s koňským nebo volským potahem.

Podle mého názoru právě tyto rozdílné přírodní podmínky mohly také podstatně ovlivnit rozdílný způsob kolonizace obou horstev. Pro studium tradičního transportu v Krkonoších je nejzásadnější alpská kolonizace, která se uskutečnila ve druhé polovině 16. století. Právě horalé z Alp, znalí lesních prací ve vysokohorském prostředí, se asi zdáli být tehdejšími odborníkům nejvhodnější pro kolonizaci nejvyššího českého pohoří. To v některých přírodních podmínkách připomínalo původní domovské prostředí alpských dřevařů. Úkolem alpských dřevařů bylo zajistit v náročných vysokohorských terénech těžbu a dopravu dřeva pro místní krkonošské podniky, ale zejména pro strategicky důležité kutnohorské doly. Tento

úkol by kolonisté z řad místního venkovského obyvatelstva, nebo jiných nížinných oblastí asi nezvládli. Proto bylo nutné povolát horaly z Alp. Vliv alpského osídlení se neprojevil jen v lesním hospodářství a transportu dřeva. Dřevaři s sebou brali do hor své rodiny, jejichž obživou se vedle práce v lese stalo i drobné hospodářství. To se později v době úpadku těžby dřeva stalo hlavním zdrojem obživy místních horalů. Charakter hospodářství, které krkonošští horalé provozovali, se značně podobal alpskému. Nazývalo se budní hospodářství a v rámci střední Evropy se tak rozvinulo vedle Alp právě v horské oblasti Krkonoš. Znalost způsobu obživy do krkonošských hor tedy přinesli alpští osídlenci.<sup>522</sup> V rámci jejich hospodářství se uplatnily také specifické dopravní prostředky. Jednalo se například o saně rohačky, užívané vedle Krkonoš právě v Alpách.<sup>523</sup>

Šumavu na rozdíl od Krkonoš ovlivnil zcela odlišný způsob osídlení. V žádném případě se nejednalo o alpské osídlení z druhé poloviny 16. století, jako tomu bylo u Krkonoš. Alpská kolonizace spojená se specifickým způsobem hospodaření je na českém území totiž charakteristická pouze pro Krkonoše. Šumavu v oblastech lesního hospodářství, především dřevařství a s ním i spojenou dopravu dřeva ovlivnilo několik kolonizačních etap. Podstatou kolonizace Šumavy je postupné osidlování horských oblastí obyvatelstvem z přilehlých českých a německých nížinných regionů.<sup>524</sup>

Tímto konstatováním bychom mohli skončit, protože od rozdílných způsobů kolonizace se odvíjí také rozdílná podoba horského hospodářství a v návaznosti pak horského transportu Krkonoš a Šumavy. Nic nebývá ale černobílé a jednoznačné, jak se často na první pohled zdá. Vycházejme z faktu, že na poměrně malém prostoru, kde se obě horstva nacházejí, docházelo k vzájemnému ovlivňování materiální kultury. V tradičním horském transportu Šumavy a Krkonoš jsme proto zaznamenali řadu společných prvků. Zároveň jsme objevili i řadu podstatných rozdílů.

V rámci dopravy si lze všimnout asi nejzásadnějšího rozdílu v plavení dřeva. Na horním toku řeky Otavy na Šumavě se začalo dřevo plavit nejpozději na konci 16. století, o čemž svědčí písemnosti z roku 1584.<sup>525</sup> V horských oblastech krkonošských hor se plavilo dřevo po Labi sice dříve, a to od 15. století, na řece Úpě rozmach plavby nastal v druhé polovině 16. století.<sup>526</sup> Rozdíl plavení nelze hledat ani tak v dataci, ale především v samotném způsobu

---

<sup>522</sup> BEYER, L. *Klein Aupa unter der Schneekoppe im Riesengebirge*, Kallmünz: Verlag Lassleben 2009, s. 24 – 25.

<sup>523</sup> SMRČKA, A. Die Bedeutung des Heus und sein traditioneller Transport im Riesengebirge, *Český lid*, 101, 2014, 1, s. 95.

<sup>524</sup> ŘEZNIČKOVÁ, Z. Osídlení Šumavy, *Šumava*, Praha: Baset 2003, s. 355 – 358.

<sup>525</sup> FRÖHLICH, J. *Stará Otava mezi pískem a Zvíkovem*, Písek: Prácheňské nakladatelství 2012, s. 77.

<sup>526</sup> LOKVENC, T. Plavení dřeva, *Krkonoše – Jizerské hory*, 4, 1991, s. 28.

plavby dřeva. Zatímco v Krkonoších se vzhledem k terénu, hloubce a šířce šumavských řek se uplatnila pouze plavba dřeva v nesvázaném stavu, na Šumavě se od roku 1892 od Čeňkovy pily plavilo dřevo ve vázaném stavu v podobě vorových tabulí spojovaných do pramenů.<sup>527</sup> Na obou řekách, Vltavě a Otavě, se rozvinul dálkový transport dřeva právě prostřednictvím těchto vorových pramenů. Šumava se stala zásobárnou dřeva pro Prahu a další česká města, později odtud putovalo dřevo po vodě až do Německa. Tuto funkci vodní transport v Krkonoších neplnil. Po časově omezených dodávkách dřeva pro kutnohorské doly končilo plavené dřevo v celulózkách, papírnách a dalších místních podnicích v podhůří. Navíc plavba dřeva i v tomto nesvázaném stavu byla ukončena v Krkonoších o několik desetiletí dříve než na Šumavě, tedy na konci 19. Století. Na Šumavě se vázaly prameny a dřevo se plavilo po řekách hluboko do 20. století. Ještě v době, kdy začaly létat první rakety do kosmu, se na šumavských řekách vyráběly vory technologií, která se nezměnila od středověku. Dřevo se zde vázalo dřevem, tedy jen za použití houžví. Alespoň to platilo pro některé plavecké party, jiné už v meziválečném období začaly používat hřebíky a skoby. Jinak se ale plavecké řemeslo neměnilo. Na vodní transport nemůžeme ale pohlížet pouze z technického hlediska. S plavbou je zde spojena specifická kultura. Musíme vycházet z toho, že plavci z pramenů plnili podobnou funkci, jako například známe u krajánků, nebo dalších putovních živností. Plavci to dělali ale v mnohem větší míře a s větší intenzitou než jiné profese. Vyplovali opakovaně na několikadenní, u některých dálkových plaveb i týdenní cesty. Tzv. rázů, to znamená výroba vorů do pramene a jejich splutí na místo určení, včetně návratu udělali za sezónu mnoho. Domů se vraceli jako nositelé zpráv, ale také nositelé jiných kulturních hodnot, ovlivněných často městem. Můžeme říci, že byli nositeli kulturní výměny, nových myšlenek a způsobů života. Plavectví ovlivnilo do určité míry také osídlení Šumavy. Z důvodů zabezpečení plavby po Otavě byla založena například obec Dlouhá Ves, charakteristická specifickou řadovou výstavbou domků podél cesty, V těchto domcích bydleli lesní dělníci a plavci. Vazišť, kde se vázaly prameny, bylo na horní Otavě několik. První se nacházelo hned u Čeňkovy pily, kde Otava vzniká soutokem Vydry a Křemelné. Plavba se realizovala také na horní Vltavě. Velký problém zde představovala Čertova stěna, skalní masiv v korytu řeky nad Vyším Brodem. Bránil plavbě dřeva, takže nad Čertovou stěnou se voroplavba realizovala jen v omezené míře. Hlavní proud pramenů se zásobami dřeva pro vnitrozemí začínal proto až od Vyšího Brodu, kam se muselo šumavské dříví svážet na povozech.

---

<sup>527</sup> SCHEUFLER, V. – ŠOLC, V. *Voroplavba na jihočeských tocích*, Praha: Ústav pro etnografii a folkloristiku ČAV 1970, s. 42.

Na Šumavě byly také postaveny na konci 18. století a na začátku 19. století zvláštní vodní cesty, plavební kanály pro transport dřeva. Tentokrát se jednalo o plavbu polenového dřeva v nesvázaném stavu. Jedná se o Schwanzenberský a o něco mladší Vchynicko-Tetovský kanál. Prvně jmenovaný kanál propojil dokonce Šumavu s Dunajem. Napojením na dunajskou plavbu se mohla Šumava stát zdrojem palivového dříví i pro Vídeň. Na šumavských plavebních kanálech, dnes technických památkách prvořadého významu, se plavilo dříví do poměrně nedávné doby, tedy do 60. let minulého století. Plavbu zde prováděly ještě podniky Vojenské a Státní lesy. V současnosti jsou plavební kanály velkým turistickým magnetem, kde se konají ukázky plavení dřeva.

Už z tohoto popisu je zřejmé, že výrazným znakem horského transportu Šumavy je plavba dřeva ve volném i svázaném stavu. To pro Krkonoše, ale ostatně ani pro jiná horstva v českých zemích neplatí. V Krkonoších se sice plavilo dříví, ale jen v nesvázaném stavu, po kratší časový úsek a v menších objemech. Větší význam zde měla plavba po období, kdy Krkonoše dodávaly dřevo pro doly v Kutné Hoře.

Rozdílný způsob dopravy v horském hospodářství se týká i saní. Pro Krkonoše jsou typické hospodářské saně zvané rohačky. Tento typ saní k dopravě materiálu, převážně sena, od druhé poloviny 16. století díky alpským osídlencům našel rychle své uplatnění. Na přelomu 19. a 20. století, kdy došlo k budování cest, se saně používaly k přibližování dřeva.<sup>528</sup> K tomuto účelu ještě sloužily v sedmdesátých letech 20. století. Šumavské saně šmejčky se užívaly především k přibližování dřevěných klád. Jejich podobu dokládají kresby v německy psané literatuře z 19. století.<sup>529</sup> Saně jsou ale pravděpodobně daleko starší a jejich hojné užívání v lesním hospodářství lze datovat do období velké dřevařské kolonizace i dříve. Přestože se šmejčky na Šumavě přestaly používat na konci padesátých let 20. století a v současné době se s nimi setkáme na některých půdách nebo jako s muzejními předměty v depozitářích muzea. V Krkonoších došlo k obnově užívání tradičních saní rohaček v podobě pravidelného konání soutěžních závodů. K původním účelům tak tyto hospodářské saně sice neslouží a můžeme jejich druhotné užití považovat za podobu novodobého folklorismu. Nedošlo však k zániku rohaček, stejně jako dalších krkonošských hospodářských saní vlček. Výrobou vlček se zabývá i v současnosti kolář Nosek z Roprachtic. Společně se synem mají dost práce, protože zájem o vlčky je značný.<sup>530</sup>

---

<sup>528</sup> KLIMEŠ, P. inf. dne 16. 12. 2012, Horní Maršov.

<sup>529</sup> BLAU, J. *Böhmerwälder Hausindustrie und Volkskunst*, Prag: J. G. Calve'fche k. u. k. Hof und Universitäts Buchhandlung 1917, s. 53.

<sup>530</sup> NOSEK, J. inf. dne 6. 3. 2013, Roprachtice.

Účel u saní byl stejný, ale podoba krkonošských rohaček a šumavských saní šmejček je značně odlišná. Zatímco krkonošské rohačky disponují dlouhými rohy, šumavské saně mají o poznání menší rohy. K jejich koncům vedou dlouhé, vysoko položené dřevěné latě zvané pružiny. Naproti tomu u krkonošských rohaček jsou tyto latě níže položené. To je na první pohled zřejmé. Dlouhé rohy u šumavských saní sice nebyly výjimkou, důvod vyrábění delších nosů u šmejček však spočíval hlavně ve větší zdobnosti saní.

Odlišné bylo také ovládání saní. Způsob jízdy se značně lišil. Zatímco při transportu dřeva na šumavských šmejčkách se dopravce opíral o přední trámek nebo na něm seděl, u rohaček tento trámek nenajdeme, proto svážkař u těchto saních neseseděl, ale byl do nich zavěšen v podpaží. Opíral se o rohy, proto také musely být velké. Naproti tomu svážkař u šmejček, když seděl na trámku, nepotřeboval mít u saní dlouhé rohy. Při jízdě s krkonošskými rohačkami musel být svážející mírně přikrčen, měl před sebou natažené nohy a opíral se o dlouhé rohy saní. Také způsob brzdění se zcela lišil. To je další podstatný rozdíl mezi oběma typy saní. Šumavské šmejčky disponovaly jedním nebo dvěma brzdami v podobě dřevěných tyčí zakončených železnými drápy, jež pomáhaly nejen zpomalit saně, ale také řídit jejich směr.<sup>531</sup> Takovou pomůcku u krkonošských rohaček nespatříme. Rohačky tak měly o jeden způsob brzdění méně. Horalé řídící saně si museli značně pomoci vlastní silou, a to nohama. Tím, že krkonošští svážkaři na saních neseseděli, mohli vynakládat mnohem větší sílu do brzdění nohama. V nouzových situacích byli svážkaři nuceni pod sanice hodit řetězy. To je společné pro ovládání rohaček i šmejček. Tyto brzdy měly v Krkonoších část vyrobenou z provazů, za ni je také svážkaři drželi. Na Šumavě byla tato brzda vyrobena jen ze řetězů. Při brzdění pomáhaly také polena nebo klády připojené za saně, což bylo zvykem v obou pohořích.<sup>532</sup> V oblasti Stach, kde se sváželo dříví z Churáňova a Zadova se používala k brzdění místo polen nebo klád useknutá špička stromu. Respondent Josef Bártík vzpomínal, že jeho otec přivazoval tuto špičku stromu za saně, brzdny účinek vznikal hlavně působením větví.

Rohačky byly vyráběny bez použití kovu. Někteří horalé si je vyráběli sami, tyto saně nemusely pocházet z dílen řemeslníků, ale jednalo se o tradovanou výrobu. Ke kováři je dávali jedině kvůli pokovení sanic. Naproti tomu šumavské šmejčky měly na sobě více železných součástí, na první pohled vypadají bytelněji, vyznačují se mohutnější konstrukcí a pozná se na nich rukopis řemeslníka. Podle mého názoru krkonošské rohačky působí svou jednoduchou konstrukcí starobyleji, jako by je do současné doby přinesl závan času z doby,

<sup>531</sup> BARTÍK, J. inf. dne 1. 11. 2014, Stachy – Kůsov.

<sup>532</sup> BARTÍK, J. inf. dne 1. 11. 2014, Stachy – Kůsov; TYLŠ, J. inf. dne 22. 01. 2011, Velká Úpa - Janovy Boudy.

kdy do Krkonoš přišli první kolonisté z Alp a s sebou přinesli i své saně. Z hlediska dopravy nákladu se rohačky a šmejčky nelišily, oboje saně sloužily k přepravě metrové kulatiny nebo klád.

S přibližováním dřeva saněmi souvisela příprava cest před samotným uskutečněním svážky. Přestože v mnoha aspektech tento úkon na Šumavě byl totožný s horským krkonošským regionem, najdeme zde odlišnosti. V Krkonoších se běžně ke zpevnění sánkařské cesty udusával sníh pomocí sněžnic. Respondenti pamatující si svážku dřeva na saních na Šumavě však nezažili, že by se sníh udusával sněžnicemi. Šumavské cesty se zpevňovaly projížděním koně s kládou, průjezdem saní nebo prošlapáváním sněhu zimními botami.<sup>533</sup>

Přestože většina forem tradičního transportu v českých horách zcela zanikla nebo většinou došlo k jinému využití původně hospodářských dopravních prostředků, v obou pohořích se udržela tradiční přibližování dřevěných klád koňským potahem. Nutno sice upozornit, že přestože doprava dřevěných klád koněm se řadí mezi tradiční druhy transportu, ve vysokých polohách Krkonoš ani Šumavy v minulosti nebylo zvykem chovat koně. Ve vysokohorském prostředí Krkonoš to nebylo vhodné z důvodu nízké úrodnosti půdy a finanční náročnosti chovu i pořízení koně. Pouze některé hotely a penziony disponovaly koňským potahem. K transportu materiálu ve vyšších polohách Krkonoš využívalo běžné obyvatelstvo jiný způsob dopravy, například na saních rohačkách.<sup>534</sup> Podobná situace panovala i v horském prostředí Šumavy. Přestože se koňský potah k přibližování klád na Šumavě využíval, ve vyšších polohách hor dostával přednost volský potah. Koně využívali především formani k dopravě zboží v rovinatějších polohách hor. V současné době má v horském prostředí Krkonoš i Šumavy koňský potah uplatnění a běžně se k transportu dřeva využívá, o čemž mimo jiné vypovídá i obrazová dokumentace diplomové práce, zachycující dřevaře v okolí Hartmanic, přibližujícího dřevěné klády koněm.

Na českém území se běžně užívalo také transportu na zádech pomocí trávniče, krosny, putny, nůše nebo nejrůznějších košů. V obou pohořích bylo zvykem zboží dopravovat na zádech, mezi krkonošským a šumavským pohořím se však odlišoval výběr užitých transportních prostředků. V obou pohořích se vyskytovalo dopravování zboží v proutěných koších nebo nůších. Jednalo se sice především o nížinné oblasti, ovšem i tento druh dopravy nebyl ve vysokohorském prostředí Krkonoš a Šumavy neznámý. Horalé si kupovali nůše

---

<sup>533</sup> MACHALA, A. inf. dne 29. 7. 2014, Rejštejn.

<sup>534</sup> HOFER, H. inf. dne 24. 1. 2011, Velká Úpa.



v údolích a běžně je pak užívali vysoko v horách.<sup>535</sup> Rozdíl však spočívá v užívání dřevěných krosen. V Krkonoších se zboží běžně dopravovalo na různých typech krosen, a dokonce existovalo nosičské povolání, kde krosna představovala neodmyslitelný dopravní prostředek. Na Šumavě byla krosna používána, ne však ve všech oblastech. Alespoň se to jeví podle dosavadních zjištění. Například manželé Honesovi z Horské Kvildy uváděli, že i podle vyprávění svých rodičů neví o tom, že by se zboží v této obci dopravovalo na krosnách. Sami také krosny nepoužívali a k dopravě sena a jiného materiálu využívali nůši.<sup>536</sup>

Naproti tomu paní Jandarová z Kašperských Hor uváděla, že horalé ze samot v okolí šumavského města přinášeli zboží na krosnách. Do obchodu jejich rodičů nosili na krosnách máslo, tvaroh a další produkty z jejich hospodářství. Nutno ale upozornit na rozdílné etnické zvyklosti v používání tohoto dopravního prostředku. Po druhé světové válce, kdy došlo k odsunu německy mluvícího obyvatelstva a příchodu nových osídlenců na Šumavu, bylo možné zaznamenat v této oblasti zajímavou proměnu dopravy zboží na zádech. Rumunští Slováci, kteří jako novoosídlenci po roce 1945 přišli na tyto samoty, pokračovali ve stejných obchodních zvyklostech. Své produkty z hospodářství nosili do Kašperských Hor. Od svých předchůdců ale nepřevzali transportní prostředky. Místo krosen používali k této dopravě velké šátky.<sup>537</sup>

V rámci komparace transportu v Krkonoších a na Šumavě si můžeme všimnout rozdílů i při používání kolových dopravních prostředků, jako byl vůz, trakař nebo kolečko. Ve vysokohorském prostředí Šumavy se díky vybudovaným cestám dopravovalo zboží a hospodářský materiál na vozech. Například ve vysokohorské obci Horská Kvilda vozy vyráběl místní kolář. Přestože vyšší polohy Krkonoš byly díky novým komunikačním zpřístupňovány, prudký terén většinou neumožňoval používání velkých vozů. V Krkonoších ve vyšší nadmořské výšce se tak v rámci kolových dopravních prostředků užívaly trakaře a kolečka nebo výjimečně vozíky malých rozměrů.<sup>538</sup>

---

<sup>535</sup> RUSE, R. – RUSOVÁ, R. inf. dne 20. 10. 2012, Libňatov (u Trutnova).

<sup>536</sup> HONES, E. – HONESOVÁ, G. inf. dne 7. 12. 2013, Horská Kvilda.

<sup>537</sup> JANDEROVÁ, L. inf. dne 21. 2. 2014, Kašperské Hory.

<sup>538</sup> LOKVENC, T. *Toulky krkonošskou minulostí*, Hradec Králové: Kruh 1978, s. 78.

## ZÁVĚR

Cílem diplomové práce bylo vyplnit určitou mezeru etnologického poznání. Vycházeli jsme z toho, že tématu tradiční dopravy nebyla v minulosti věnovaná dostatečná pozornost ve srovnání s jinými oblastmi materiální kultury. Plně se to potvrdilo i při studiu horského transportu ve dvou vybraných horských lokalitách. Přes značné množství literatury vlastnímu tématu tradičního transportu byla věnována poměrně mála pozornost.

Potvrdil se zásadní význam základní etnologické metody, a to terénního výzkumu. Díky němu se podařilo v této práci zdokumentovat dosud nezaznamenané techniky výroby vybraných transportních prostředků, především saní rohaček. Například od starých horalů, zejména pana Jana Adolfa z Lahrových Bud, jsme zjistili, jak se ruční saně rohačky vyráběly. Tento záznam je názorným příkladem přínosu terénního výzkumu, který dokáže vyplnit prázdná místa v literatuře. Teprve od posledních svážkařů, nebo jejich dětí jsme se při terénním výzkumu také dozvěděli, jak se horalé zaučovali profesi dřevaře, která zahrnovala nakládání a upevňování dřeva na saně, ovládání tohoto dopravního prostředku nebo přípravu cesty pro svážku. Totéž platí i o ostatních profesích související s dopravou. Jedná se například o práci profesionálního nosiče.

Tradiční transport byl jednou ze základních způsobů obživy horalů, a umožňoval tak život v drsném horském prostředí. Tradiční dopravu materiálu v horském prostředí Krkonoš a Šumavy však nelze oddělovat z historicko-kulturního kontextu, proto jsme se v diplomové práci zabývali horským hospodářstvím a srovnáním rozdílného způsobu osídlení, jež se promítlo ve způsobu života horalů. Zatímco horské hospodářství v Krkonoších značně formovala alpská kolonizace těchto hor, na Šumavě utvářela ráz zdejšího hospodářství postupná dřevařská kolonizace. Jak jsme si ukázali v textu diplomové práce, rozdíly jsou výrazné už charakterem horských hospodářství. Krkonošské hospodářství je založeno na typicky alpském budním hospodářství. V práci jsme poukázali například i na rozdílný chov hospodářského zvířectva.

Diferenci jsme našli nejen v samotném hospodářství, ale i dopravě materiálu. Poukázáno bylo na odlišné druhy dopravních prostředků. Zatímco v horském prostředí Krkonoš k dopravě dřeva, sena a jiného hospodářského materiálu sloužily především saně zvané rohačky, šumavské oblasti dominovaly saně šmejčky s rozdílným vzhledem a odlišnou technikou svážky. Saně rohačky, jak uvádíme, se užívaly i v turistice a na rozdíl od Šumavy se lze s tímto dopravním prostředkem setkat i v současnosti během sportovních závodů.

Zachytili jsme tak u nich určitou podobu folklorismu. Naopak využívání šumavských hospodářských saní k dopravě je dnes již zcela minulostí.

Zajímavý je i stav u volského a koňského potahu. Přestože užívání koně k přibližování dřeva pro vysokohorské prostředí Krkonoš a Šumavy nebylo typické z důvodu finanční náročnosti, lze v současnosti pozorovat trend, kdy se kůň běžně k transportu v lesním hospodářství užívá. S volským potahem jsme se během výzkumu neseťkali, avšak z rozhovorů s pamětníky jsme zjistili, že v minulosti byl volský potah upřednostňován. Upozornili jsme také na výrazný rys tradičního transportu na Šumavě, který je charakteristický ve využívání vodních cest. Síť zahrnovala vodní kanály, ale především i řeky, na nichž se plavilo dřevo ve volném a na rozdíl od Krkonoš i svázaném stavu.

V textu jsme neopomenuli se zmínit i o zastoupení jiných způsobů dopravy materiálů v obou pohořích. Máme na mysli transport na krosně, nůši, plachtách a kolových dopravních prostředcích. Pro lepší přehlednost jsme se pak základním rozdílům věnovali v poslední kapitole. Přestože veškeré zdroje informací nebyly zcela vyčerpány, což ale ani nebylo z rozsahu a charakteru práce účelem, podařilo se nám nejen zdokumentovat v obou pohořích některé již zaniklé formy horské dopravy, ale zachytit i současný stav věci, kdy vybrané způsoby tradiční dopravy jsou v Krkonoších a na Šumavě stále využívány v původní nebo pozměněné podobě.

Tato diplomová práce není uzavřenou kapitolou o tradičním horském transportu materiálu. Téma nemohlo být plně vyčerpáno. Ani to tak nebylo zamýšleno. Naopak je pro nás prvním krokem k širšímu poznání a dokumentaci důležitého oboru tradiční kultury. Nabízí se nejen prohloubení tohoto tématu, ale především jeho rozšíření na další oblasti.

## POUŽITÉ ZDROJE

### Literatura:

ADELUNG, J. G. *Grammatisch-kritisches Wörterbuch der Hochdeutschen Mundart, mit beständiger Vergleichung der übrigen Mundarten, besonders aber der Oberdeutschen. Band III.*, Leipzig: 1798, s. 1301.

ACHLAITNER, M. *Ortsbuch von Schwarzenal*, Hohenelbe: Ortsbücher des Heimatkreises Hohenelbe/ Sudetenland 1989, s. 41, 46.

AMBROS, C. – MÜLLER, HERMANN H. *Frühgeschichtliche Pferdeskelettfunde aus dem Gebiet der Tschechoslowakei*, Bratislava: Veda 1980, s. 6.

APFEL, E. Kultúrna technická pamiatka na približovanie metrovice – Vodný žľab Rakytovo při Dolnom Harmanci, *Z historie lesního dopravnictví*, Praha: Národní zemědělské muzeum 2012, s. 3.

BARAN, L. „Čundrování s dřevem“ v Beskydách, *Český lid*, 2, 1947, s. 72 - 75.

BARAN, L. Jihočeské nůše, *Český lid*, 1959, 3, s. 120 – 124.

BARAN, L. Krkonošské krúsně, *Český lid*, 41, 1954, s. 85 – 86.

BARAN, L. *Neviditelné chodníčky*, Praha: Muzejní a vlastivědná společnost ve Frenštátě pod Radhoštěm 2002, s. 6 – 8, 26.

BARAN, L. Saně, *Lidová kultura*, Praha: Mladá fronta 2007, s. 882.

BARAN, L. Smyk, *Lidová kultura*, Praha: Mladá fronta 2007, s. 932.

BARAN, L. Smyky a saně v zemích českých a na Slovensku, *Československá ethnografie*, 5, 1957, s. 339 – 340, 342, 345.

BARAN, L. Transport in Czechoslovakia as an Ethnographical and Social Phenomenon, *Land Transport in Europe*, København: Nationalmuseet 1973, p. 58, 70 – 71.

BARTOŠ, M. Cesta za klauzami, *Krkonoše – Jizerské hory*, 9, 2003, s. 4.

BARTOŠ, M. *Člověk a hory, Vrchlabí: Správa KRNAP* 1998, s. 14.

BARTOŠ, M. – LUŠTINEC, J. *Počátky lyžování v českých zemích*, Praha: Merkur 1988, s. 11.

BAŠTA, J. – ŠTURSA, J. *50 let Krkonošského národního parku*, Vrchlabí: Správa Krkonošského národního parku 2013, s. 134 – 135.

BERANOVÁ, M. – KUBAČÁK, A. *Dějiny zemědělství v Čechách a na Moravě*, Praha: Libri 2010, s. 213.

- BERNAU, F. Der Böhmerwald, Prag: Druck und Verlag von J. Otto in Prag, s. 89, 103.
- BEYER, L. *Klein Aupa unter der Schneekoppe im Riesengebirge*, Kallmünz: Verlag Lassleben 2009, s. 18, 24 – 25, 53.
- BLAU, J. *Böhmerwälder Hausindustrie und Volkskunst*, Prag: J. G. Calve'fche k. u. k. Hof und Universitäts Buchhandlung 1917, s. 46 – 47, 53, 87, 387.
- BLAU, J. *Waldleute*, Reichenberg: P. Sollors's Nachfolger 1922, s. 39.
- BRADLER, W. Bradler, ein Pionier des Riesengebirges. *Riesengebirgsheimat*, 1951, 2, s. 9.
- BURKERT, J. Gebirgsbauden und Alpenwirtschaft im Riesengebirge, *Das Riesengebirge in Wort und Bild*, 1872, s. 47.
- ČÁKA, J. *Zmizelá Vltava*, Beroun: Baroko & Fox 1997, s. 9, 23 – 25, 26, 28, 33 - 34.
- DEMUTH, J. Die Hochwasser-Katastrophe im Aupa- und Elbetal (29. – 30. Juli 1897), *Riesengebirgsheimat*, 8, 1951, s. 4.
- DONTH, HANS H. *Rochlitz an der Iser und Harrachsdorf in der frühen Neuzeit*, München: Verlag 1993, s. 27.
- DUŠEK, L.: Vždycky jsem našel dobrý lidi, *Krkonoše – Jizerské hory* 2012, 1, s. 49.
- ERLBECK, G. Äpler im Aupatal, *Ostdeutsche Familienkunde* 1978, 1, s. 151.
- ERBEN, P. – ADOLF, H. *Die Riesengebirgsgemeinde Pommerndorf*, Marktoberdorf: Heimatkreis Hohenelbe/ Riesengebirge e. V. 2000, s. 98, 206.
- FINK, W. *Heimat Hohenelbe: Geschichte und Geschichten*, Marktoberdorf: Hohenelbe/ Riesengebirge e. V. 2007, s. 131.
- FLOUSKOVÁ, Z. Lidová strava, *Krkonoše*. Praha: Baset 2007, s. 659.
- FRÖHLICH, J. Sklárství Šumavy, *Šumava*, Praha: Baset 2003, s. 626.
- FRÖHLICH, J. *Stará Otava mezi pískem a Zvíkovem*, Písek: Prácheňské nakladatelství 2012, s. 77.
- GRIESSMAIR, H. Vom Holzziehen in Südtirol, *Land Transport in Europe*, København: Nationalmuseet 1973, s. 182 – 183.
- HADING, K. Fahrzeuge der obersteirischen Bergbauern, *Land Transport in Europe*. København: Nationalmuseet 1973: 183.
- HEJCMAN, M. – MLÁDKOVÁ, A. – VACEK, S. – PAVLŮ, V. – HEJCMANOVÁ, P. – ĽABOREWICZ, I. Zemědělství, *Krkonoše*. Praha: Baset 2007, s. 767.

- HERČÍK, K. Z dějin těžby a plavení dřeva v Krkonoších v 16. a 17. století, *Krkonoše – Podkrkonoší*, 1967, s. 85, 87, 90 – 92.
- HNÍK, K. – SOJKOVÁ, J. *Bejvávalo na horách*, Hradec Králové: Garamon 2003, s. 129.
- HOFMANN, G. Šumavské papírny, *Šumava*, Praha: Baset 2003, s. 638.
- HORPENIAK, V. *Šumava očima Vladimíra Horpeniaka I.*, Plzeň: Starý most 2014, s. 104, 106 – 107, 109, 111.
- HOSER, J. K. E. *Das Riesengebirge und seine Bewöhner*, Prag: Friedrich Ehrlich 1841, s. 236.
- JANEČEK, P. Etnografický výzkum, *Úvod do etnologického výzkumu*, Brno: Masarykova univerzita 2014, s. 47 – 52.
- JÍLEK, T. Šumava v podmínkách studené války, *Šumava*, Praha: Baset 2003, s. 402.
- JIRASEK, J. – HAENKE, T. – GRUBER, U. - GERSTNER, F. *Beobachtungen auf Reisen nach Riesengebirge*. Dresden: Walter 1791, s. 29.
- JIRÁSKO, F. Rohačky, *Krkonoše – Jizerské hory*, 6, 1974, s. 21.
- KAVÁN, J. Plavení dřeva a Grauparova mapa, *Krkonoše – Jizerské hory*, 4, 1992, s. 19.
- KLIMEŠ, P. Fenomén krkonošských saní, *Veselý výlet*, 31, 2009, s. 16.
- KLIMEŠ, P. Nosiči v bistru Sněžka, *Veselý výlet*, 35, 2011, s. 18.
- KLIMEŠ, P. Horská farma Růžohorky, *Veselý výlet*, 42, 2014, s. 22.
- KLIMEŠ, P. Klausy pro plavení dřeva, *Veselý výlet*, 36, 2011, s. 5.
- KLIMEŠ, P. O svážení dřeva, *Veselý výlet*, 11, 1998, s. 5.
- KŁODNICKI, Z. Zanikające formy transportu nasobnego i ręcznego, *Polski Atlas Etnograficzny*, Warszawa: Instytut historii kultury materialnej Polskiej Akademii nauk 1974, karta CXLI.
- KLOS, Č. Rohatá obživa, *Krkonoše – Jizerské hory*, 4, 1987, s. 5.
- KLOSTERMANN, K. Smrt čihá na horách, *Šumavské romance*, Sušice: Dr. Radovan Rebstöck 2012, s. 62.
- KOLEKTIV. *Československá vlastivěda díl III*, Praha: Orbis 1968, s. 200.
- KOLEKTIV. *Programy pro veřejnost*, Správa NP Šumava a CHKO Šumava 2014.
- KOLEKTIV. *1000 koní*, Praha: Svojtka & Co. 2007, s. 102.

- KOŠATKOVÁ, I. *Fotodokumentace sídelní struktury a pomístní názvy z archivů odsunutých obyvatelněmecké národnosti ze Šumavy (Vimperk – Strážný, okr. Prachatice)*, Praha: Ústav etnologie FF UK 2013, s. 11.
- KOZÁK, P. *Zemědělství na Šumavě, Šumava*, Praha: Baset 2003, s. 562 – 563, 566.
- KRAMAŘÍK, J. *Zápřah skotu v Pošumaví, Československá etnografie*, 8, 1960, 3, s. 272.
- KUBÁT, M. *Album ze starých Krkonoš*, Hradec Králové: Kruh 1982, s. 46, 60.
- KUBÍKOVÁ, A. *Stavitelé Schwarzenberského plavebního kanálu – Josef Rosenauer a Arnošt Mayer, Z historie lesního dopravnictví*, Praha: Národní zemědělské muzeum 2012, s. 81.
- KUBŮ, F. – ZAVŘEL, P. *Der Goldene Steig*, Passau: Verein für Ostbairische Heimatforschung 2001, s. 11.
- KUBŮ, F. – ZAVŘEL, P. *Šumavské stezky a jejich ochrana, Krkonoše*, Praha: Baset 2003, s. 676.
- KUBŮ, F. – ZAVŘEL, P. *Zlatá stezka I.*, České Budějovice: Jihočeské muzeum v Českých Budějovicích 2007, s. 9, 21, 27 – 30.
- KUBŮ, F. – ZAVŘEL, P. *Zlatá stezka II.*, České Budějovice: Jihočeské muzeum v Českých Budějovicích 2007, s. 9, 21.
- KUBŮ, F. – ZAVŘEL, P. *Zlatá stezka III.*, České Budějovice: Jihočeské muzeum v Českých Budějovicích 2007, s. 9.
- KUNCL, P. *Tam na Šumavě*, Plzeň: Petr Kuncl 2014, s. 12, 87.
- KUNZ, L. *Rolnický chov ovcí a koz*, Rožnov pod Radhoštěm: Valašské muzeum v přírodě v Rožnově pod Radhoštěm 2005, s. 293.
- LANDA, M. *Plavení dřeva na Šumavě, Šumava*, Praha: Baset 2003, s. 584, 586, 588 – 589.
- LÁZNIČKA, J. *Kůň jako fenomén v zemědělství, Prameny a studie*, 43, 2009, s. 4, 6 - 8.
- LECHNER, E. – HÖLZL, R.: *Tiroler Almen*, Innsbruck: Loewenzahn 2008, s. 200.
- LHOTÁK, J. – NOVÁK, J. *Pošumaví*, Praha – Litomyšl: Paseka 2013, s. 18.
- LOKVENC, T. *Budní hospodářství, Krkonoše*. Praha: Baset 2007, s. 491, 492.
- LOKVENC, T. *Lesní hospodářství, Krkonoše*, Praha: Baset 2006, s. 481 - 482.
- LOKVENC, T. *Plavení dřeva, Krkonoše – Jizerské hory*, 1991, 4, s. 27 - 29.
- LOKVENC, T. *Smyky chránily přírodu, Krkonoše – Jizerské hory*, 9, 1991, s. 12.
- LOKVENC, T. *Smyky v Peci, Krkonoše – Jizerské hory*, 5, 2002, s. 14.

- LOKVENC, T. *Toulky krkonošskou minulostí*, Hradec Králové: Kruh 1978, s. 16 – 17, 19, 78.
- LOKVENC, T. Zapomenutá řemesla – Sáňkování dřeva, *Krkonoše – Jizerské hory*, 4, 1982, s. 25.
- LOUDA, J. *Lidová architektura Krkonoš*, Vrchlabí: Správa Krkonošského národního parku 2008, s. 5.
- LOUDA, J. - LUŠTINEC, J. *Hory a horáci, Krkonoše*, Praha: GeoBohemia 2008, s. 40.
- MAZNÝ, P. – FENCL, P. – NYKLES, F. – BERNHARDT, T. *100 zajímavostí ze staré Šumavy*, Plzeň: Starý most s.r.o. 2010, s. 62 – 63.
- MOSCH, K. F. *Das Riesengebirge*, Leipzig: Weber 1858, s. 55, 86.
- MOSZYŃSKI, K. *Kultura ludowa Słowian*, Warszawa: Książka i Wiedza 1967, s. 138, 640.
- NEDVĚD, P. – VODĚROVÁ, H. *Šumavské vzpomínky na časy, kdy práce voněla lesem*, Plzeň: Regionall 2009, s. 19 – 21, 24 – 25, 29, 36.
- NEUMANN, J. *Šumava*, Vimperk: Víkend 2009, s. 120.
- NOVÁKOVÁ, K. Tradičné spôsoby prepravy detí v Európe a podoby ich súčasnej revitalizácie, *Ethnologia Europae Centralis*, 10, 2011, s. 56 - 57.
- NOVÁKOVÁ, T. Proměna kulturní krajiny a obyvatelstva, *Krkonoše – Jizerské hory*, 12, 2012, s. 49.
- NOŽIČKA, J. *Přehled vývoje našich lesů*, Praha: Státní zemědělské nakladatelství 1957, s. 78, 96.
- PAPÁČEK, A. Ze života lidu v Krkonoších, *Zlatá Praha*, 24, 1907, s. 122.
- PECHOUŠEK, P. Otevření modrého sloupu znamená hlavně svobodu, *Šumava*, 2, 2013, s. 6.
- PETRÁŇ, J. a kol. *Dějiny hmotné kultury II (2)*, Praha: Karolinum 1997, s. 909.
- PETRÁŠ, J. Šumava od roku 1938 do roku 1945, *Šumava*, Praha: Baset 2003, s. 396.
- PONDĚLÍČKOVÁ, A. – TRÁVNÍČEK, J. Projekt VOR 2012 firmy LESS, *Z historie lesního dopravnictví*, Praha: Národní zemědělské muzeum 2012, s. 148 – 149.
- RICHTER, J. *Die alte Heimat Spindelmühle im Riesengebirge*, Marktoberdorf: Heimatkreis Hohenelbe/ Riesengebirge e. V. 1994, s. 30, 34, 346.
- ROHKAM, H. *Bauden und Baudenleute*, Breslau: Verlag Priebatschs Buchhandlung Breslau 1937, s. 3.
- ROUČKA, Z. Předválečnou Šumavou, Plzeň: ZR & T 2006.



- ŘEZNÍČKOVÁ, Z. Osídlení Šumavy, *Šumava*, Praha: Baset 2003, s. 355 – 358.
- SCHEUFLER, V. Pramen, *Lidová kultura*, Praha: Mladá fronta 2007, s. 801.
- SCHEUFLER, V. – ŠOLC, V. *Voroplavba na jihočeských tocích*, Praha: Ústav pro etnografii a folkloristiku ČAV 1970, s. 1, 42, 71, 72, 74, 76, 79, 82.
- SCHMIDT, V. *Versuch einer Siedlungs-Geschichte des Böhmerwaldes*, Oberplan: Verlag des Vereines Böhmerwaldmuseum in Oberplan 1923, s. 58.
- SCHRAMEK, J. *Der Böhmerwaldbauer*, Prag: J. G. Calve'fche k. u. k. Hof und Universitäts Buchhandlung 1915, s. 105, 107.
- SLABA, M. Splavení posledního vltavského voru – příběh jedinečného muzejního experimentu z roku 1971, *Z historie lesního dopravnictví*, Praha: Národní zemědělské muzeum 2012, s. 172, 175 – 176.
- SLAVKOVSKÝ, P. Tradičná organizácia chovu hospodárskych zvierat slovenských roľníkov v strednej a južnej Európe, *Tradiční agrární kultura v kontextu společenského vývoje střední Evropy a Balkánu*, Brno: Masarykova univerzita 2012, s. 118, 121.
- SMRČKA, A. Die Bedeutung des Heus und sein traditioneller Transport im Riesengebirge, *Český lid*, 101, 2014, 1, s. 77 – 105.
- SMRČKA, A. Saně, krosna, loktuše, O tradičním transportu materiálu v Krkonoších, *Krkonoše – Jizerské hory*, 2014, 1, s. 6, 10.
- SMRČKA, A. Tradiční doprava materiálu na krosnách v Krkonoších, *Národopisný věstník*, 2012, 1, s. 79.
- SMRČKA, A. *Tradiční způsob dopravy materiálu v Krkonoších: Bakalářská práce*, Praha: Ústav etnologie FF UK 2013, s. 36.
- SMRČKA, A. Způsob dopravy dřeva na saních rohačkách, *Studia Ethnologica Pragensia*, 2011, 2, s. 207.
- STEC, T. – WALCZAK, W. *Karkonosze*, Warszawa: Sport i turystyka 1962, s. 234.
- STEJSKAL, J. Jak funguje Alpská úmluva?, *Krkonoše – Jizerské hory*, 2013, 8, s. 14.
- STOKLASA, J. Význam budního hospodářství pro rozvoj cestovního ruchu v Krkonoších a jejich ekologické souvislosti, *Člověk a kultura v Krkonoších a krkonošském podhůří*. Praha: Ústav pro etnografii a folkloristiku ČSAV 1985, s. 30.
- ŠIMURDA, J. *Příběh lesa – devět století krkonošských hvozdů*, Vrchlabí: Správa Krkonošského národního parku, s. 15.
- ŠMELKO, V. História a súčasnosť chovu norika muránskeho typu v š. p. LESY SR, *Z histórie lesného*

- dopravnictva, Praha: Národní zemědělské muzeum 2012, s. 195 – 196, 199.
- ŠPLÍCHAL, V. – OTAVOVÁ, M. *Poselství dřeva*, Letohrad: Golempress s. r. o. 2007, s. 294.
- ŠTĚPÁNOVÁ, I. *Lidový oděv v Čechách 19. století*. Praha: SPN 1984, s. 120 – 121.
- ŠTIKA, J. *Moravské Valašsko*, Ostrava: Profil 1973, s. 61.
- ŠTURSA, J. *Krkonoše/Karkonosze přeshraniční biosférická rezervace UNESCO*, Správa Krkonošského národního parku 2011, s. 24
- TEMPÍR, Z. Kůň, *Lidová kultura*, Praha: Mladá fronta 2007, s. 450.
- VÁLKA, M. Cvočkářství, *Lidová kultura*, Praha: Mladá fronta 2007, s. 94.
- VÁLKA, M. Trakař, *Lidová kultura*, Praha: Mladá fronta 2007, s. 1070.
- VÁLKA, M. Vůz, *Lidová kultura*, Praha: Mladá fronta 2007, s. 1158 – 1159.
- VALTR, P. *Šumava a její perspektivy*, Plzeň: Pavel Valtr – Urbiprojekt Plzeň 2012, s. 32.
- VĚCHETOVÁ, M. *Historie tradičního transportu ve východních Krkonoších: Bakalářská práce*, Brno: 2012, s. 19.
- VIGUÉ, J. *Dřevo od A do Z*, Praha: Rebo 2006, s. 45.
- VÍTKOVÁ, M. – VÍTEK, O. – MÜLLEROVÁ, J. Antropogenní změny vegetace nad horní hranicí lesa v Krkonošském národním parku s důrazem na vliv turistiky, *Opera Corcontica* 49, 2012, s. 7.
- VONDRUŠKA, V. *Slovník starého zemědělského nářadí, nástrojů a strojů (1750 – 1914): 2. díl*, Roztoky u Prahy: Středočeské muzeum Roztoky u Prahy 1989, s. 175 – 176, 270, 422, 424.
- VONDRUŠKA, V. *Život staré Šumavy*, Plzeň: Západočeské nakladatelství 1989, s. 8 – 10, 14 – 16, 75, 145 – 146.
- VONDRUŠKA, V. *Život staré Šumavy*, Praha: Vyšehrad 2014, s. 65, 67, 72, 74 – 75, 79, 83, 113, 117 – 130.
- VONDRUŠKOVÁ, A. *Jařmo, parkán, trdlíce*, Praha: Grada 2011, s. 136.
- VORÁČEK, J. Několik poznámek k studiu evropského vozu a přežitků po starších formách u nás, *Národopisný věstník*, 31, 1949 – 1950, 3 – 4, s. 248.
- WENZIG, J. – KREJČÍ, J. *Der Böhmerwald – Natur und Mensch*, Prag: Carl Bellmann's Verlag 1860, s. 186 – 187, 262.
- WOITSCH, J. Lesní řemesla v raném novověku: koncept, *Český lid*, 97, 4, 2010, s. 346.

WOITSCH, J. *Zapomenutá potaš: Drasláři a draslářství v 18. a 19. století*, Praha: Etnologický ústav Akademie věd ČR 2003, s. 61, 64.

WOLFGANG, F. *Heimat Hohenelbe: Geschichte und Geschichten*, Marktobendorf: Hohenelbe/ Riesengebirge e. V. 2007, s. 129.

### **Archiv a prameny:**

Archiv České národopisné společnosti, Dotazníky MD 53 (1) 2012 – 2013 Způsoby dopravy – Postava „Péráka“, dotazník číslo MD 53/9.

Archiv České národopisné společnosti, Dotazníky MD 53 (1) 2012 – 2013 Způsoby dopravy – Postava „Péráka“, dotazník číslo MD 53/10.

Státní okresní archiv Trutnov, Městský úřad Pec pod Sněžkou, inventární číslo x1, *Dixova kronika Pec pod Sněžkou 1922 - 1939 (překlad)*.

Státní okresní archiv Trutnov, Místní národní výbor Horní Maršov, inventární číslo x1, *Kronika obce Horní Maršov (1945 – 1963)*.

Státní okresní archiv Trutnov, Místní národní výbor Malá Úpa, inventární číslo x1, *Kronika obce Malá Úpa 1948 – 1980*.

### **Respondenti:**

ADOLF, J. inf. dne 4. 8. 2009, Strážné - Lahrovy Boudy.

ADOLF, J. inf. dne 8. 10. 2011, Strážné – Lahrovy Boudy.

BARTÍK, J. inf. dne 1. 11. 2014, Stachy – Kůsov.

BRADLER, W. inf. dne 4. 8. 2009, Strážné – Lahrovy Boudy.

BUBALA, J. inf. dne 23. 8. 2013, Dlouhá Ves.

HAMPL, H. inf. dne 6. 8. 2009, Horní Maršov – Temný Důl.

HOFER, H. inf. dne 24. 1. 2011, Velká Úpa.

HONES, E. inf. dne 7. 12. 2013, Horská Kvilda.

HONES, E. – HONESOVÁ, G. inf. dne 7. 12. 2013, Horská Kvilda.

HUSA, J. inf. dne 2. 10. 2012, Bechyně.

JANÁŠ, L. inf. dne 22. 7. 2012, Horní Maršov – Temný Důl.

JANDEROVÁ, L. inf. dne 21. 2. 2014, Kašperské Hory.

JIROUŠOVÁ, E. inf. dne 24. 1. 2013, Paseky nad Jizerou.

KLIMEŠ, P. inf. dne 16. 12. 2012, Horní Maršov.

KNEIFEL, F. inf. dne 28. 6. 2005, Velká Úpa – Janovy Boudy.

LOKVENC, T. inf. dne 13. 11. 2012, Opočno.  
MACHALA, A. inf. dne 29. 7. 2014, Rejštejn.  
NOSEK, J. inf. dne 6. 3. 2013, Roprachtice.  
RUSE, R. inf. dne 5. 8. 2009, Horní Maršov - Temný důl.  
RUSE, R. – RUSOVA, R. inf. dne 20. 10. 2012, Libňatov (u Trutnova).  
SCHLITZ, Z. inf. dne 1. 10. 2011, Strážné.  
SCHLITZ, Z. inf. dne 23. 6. 2012, Strážné.  
ŠIMRAL, P. inf. dne 23. 2. 2013, Velká Úpa.  
TÁBORSKÝ, O. inf. dne 14. 8. 2013, Sušice.  
TYLŠ, J. inf. dne 22. 12. 2009, Velká Úpa - Janovy Boudy.  
TYLŠ, J. inf. dne 22. 1. 2011, Velká Úpa - Janovy Boudy.  
TYLŠ, J. inf. dne 13. 5. 2012, Velká Úpa – Janovy Boudy.  
TYLŠOVÁ, H. inf. dne 13. 5. 2012, Velká Úpa – Janovy Boudy.  
VOJDOVÁ, R. inf. dne 22. 2. 2013, Růžohorky (Děčínská bouda).

#### **Internetové zdroje:**

MUDROVÁ, J. Krasojízdy na rohačkách měly desítky nadšených diváků,  
<[http://krkonosky.denik.cz/zpravy\\_region/krasojizdy-na-rohackach-mely-desitky-nadsenych-div.html](http://krkonosky.denik.cz/zpravy_region/krasojizdy-na-rohackach-mely-desitky-nadsenych-div.html)>, [18. 10. 2012].

VÍTKOVÁ, K. Po nové cestě na Sněžku si lidé vyzkouší, jak kdysi dřeli šerpové,  
<[http://hradec.idnes.cz/na-snezku-mohou-lide-vyrazit-po-nove-ceste-fjo-/hradec-zpravy.aspx?c=A121020\\_1843394\\_hradec-zpravy\\_pos](http://hradec.idnes.cz/na-snezku-mohou-lide-vyrazit-po-nove-ceste-fjo-/hradec-zpravy.aspx?c=A121020_1843394_hradec-zpravy_pos)>, [13. 1. 2013].

<<http://dev.aschk.cz/slezsky-noricky-kun>>, [22. 4. 2014].

<<http://dev.aschk.cz/ceskomoravsky-belgicky-kun>>, [22. 4. 2014].

<[http://zemskyhrebceinepisek.cz/documents/skolici\\_stredisko/3\\_informacni\\_letak.pdf](http://zemskyhrebceinepisek.cz/documents/skolici_stredisko/3_informacni_letak.pdf)>, [23. 4. 2014].

<[http://zemskyhrebceinepisek.cz/documents/skolici\\_stredisko/4\\_osnova\\_rekvalifikacniho\\_ku\\_rzu.pdf](http://zemskyhrebceinepisek.cz/documents/skolici_stredisko/4_osnova_rekvalifikacniho_ku_rzu.pdf)>, [23. 4. 2014].

<<http://www.krnep.cz/horske-louky/>>, [24. 2. 2013].

<<http://www.npsumava.cz/cz/5755/9235/clanek/romanticke-vyjizdky-s-konmi/?print=1>>, [5. 4. 2014].

### **Výstavy:**

Stálá expozice informačního střediska Rokytka, dne 4. 7. 2013, Rokytka.

Výstava historických a soudobých šumavských betlémů v Muzeu Šumavy v Kašperských Horách, dne 20. 2. 2015, Kašperské Hory.

Výstava Homo Faber, dne 8. 9. 2012, Kutná Hora.

Výstava Sáňkování dříví, dne 24. 9. 2011, Ohrada (u Hluboké nad Vltavou).

### **Tabulky**

LOUCKÁ, P. Ochrana šumavských lesů,  
<<http://casopis.vesmir.cz/files/file/fid/2792/aid/5563>>, [13. 2. 2015].

## SEZNAM FOTOGRAFIÍ A KRESEB

- Obr. č. 1: Senoseč, Archiv Správy KRNAP.
- Obr. č. 2: Současné horské hospodářství, Růžohorky 2014, foto A. Smrčka.
- Obr. č. 3: Zařízení k hnojení luk, Velká Úpa – Janovy Boudy 2012, foto A. Smrčka.
- Obr. č. 4: Současná udržovaná podoba luk, Malá Úpa – Pomezní Boudy 2014, foto A. Smrčka.
- Obr. č. 5: Pasoucí se dobytek v oblasti Růžohorek, Růžohorky 2014, foto A. Smrčka.
- Obr. č. 6: Skotský náhorní skot v Krkonoších, Růžohorky 2014, foto A. Smrčka.
- Obr. č. 7: Pasoucí se ovce v Krkonoších, Strážné – Lahrovy Boudy, foto A. Smrčka.
- Obr. č. 8: Saně rohačky naložené metrovým dřívím, Strážné – Lahrovy Boudy 2010, foto A. Smrčka.
- Obr. č. 9: Kresba rohaček s kolečky z 1. poloviny 20. století, kresba E. Fuchs.
- Obr. č. 10: Popis částí u saní rohaček, Strážné – Lahrovy Boudy 2010, foto A. Smrčka.
- Obr. č. 11: Výroba vlčků, Roprachtice 2013, foto A. Smrčka.
- Obr. č. 12: Saně kriplata, Ohrada 2011, foto A. Smrčka.
- Obr. č. 13: Lavičková krosna, Velká Úpa – Janovy Boudy 2011, foto A. Smrčka.
- Obr. č. 14: Desková krosna, Velká Úpa 2011, foto A. Smrčka.
- Obr. č. 15: Pultová krosna, Velká Úpa – Janovy Boudy 2011, foto A. Smrčka.
- Obr. č. 16: Železa s hroty připevňující se k botám, Velká Úpa 2011, foto A. Smrčka.
- Obr. č. 17: Oblouková sněžnice, Velká Úpa 2011, foto A. Smrčka.
- Obr. č. 18: Koňský potah, Velká Úpa – Janovy Boudy 2012, foto A. Smrčka.
- Obr. č. 19: Plachty a obracení sena, Strážné 2012, foto A. Smrčka.
- Obr. č. 20: Doprava na trakaři, Strážné – Lahrovy Boudy 2011, foto A. Smrčka.
- Obr. č. 21: Trakař versus moderní plechové kolečko, Strážné – Lahrovy Boudy 2011, foto A. Smrčka.
- Obr. č. 22: Dřevěný žlab určený k transportu dřeva, Čierny Balog 2012, foto A. Smrčka.
- Obr. č. 23: Pasoucí se krávy, Nezdice 2014, foto A. Smrčka.
- Obr. č. 24: Saně šmejčky, Rokyta 2013, foto A. Smrčka.
- Obr. č. 25: Letní přístřešky dřevařů, 1917, kresba J. Blau.
- Obr. č. 26: Ruční saně, 1957, kresba L. Baran.
- Obr. č. 27: Saně berany, 1957, kresba L. Baran.
- Obr. č. 28: Koňské (nahore) a hnojní (dole) saně, 1957, kresba L. Baran.

Obr. č. 29: Popis jednotlivých pracovních prostředků na českomoravského belgického koně, Hartmanice 2013, foto A. Smrčka.

Obr. č. 30: Přibližování dřeva koněm, Hartmanice 2013, foto A. Smrčka.

Obr. č. 31: Vchynicko – tetovský kanál, Rechle 2014, foto A. Smrčka.

Obr. č. 32: Exkurze u Vchynicko – tetovského kanálu, Rechle 2014, foto A. Smrčka.

Obr. č. 33: Pramen vypravený ze Štěchovic, Davle 2012, foto A. Smrčka.

Obr. č. 34: Pramen – VOR 2012, Davle 2012, foto A. Smrčka.

Obr. č. 35: Turistická plavba pramene na přehradě Lipno, Frymburk 2014, foto A. Smrčka.