

Jeřábek, Richard

Závěr

In: Jeřábek, Richard. *Karpatské vorařství v 19. století*. Vyd. 1. Praha: Státní pedagogické nakladatelství, 1961, pp. 131-141

Stable URL (handle): <https://hdl.handle.net/11222.digilib/119187>

Access Date: 20. 02. 2024

Version: 20220831

Terms of use: Digital Library of the Faculty of Arts, Masaryk University provides access to digitized documents strictly for personal use, unless otherwise specified.

ZÁVĚR

V české a slovenské literatuře není dosud knižní práce o vorařství.⁴⁵²⁾ I moravskému plářství bylo věnováno jen několik drobných článků nestejně hodnoty, opírajících se vesměs o nesoustavně zachycené zprávy z druhé poloviny 19. století. Předchozího vývoje se tyto práce vůbec nedotýkají. Ani v této knížce nemohl být podán úplný obraz vývoje dávno zaniklého plářství. Jejím cílem bylo kriticky shromáždit, utřídit a částečně zhodnotit všechna historická i etnografická svědectví o možnostech vzniku i rozvoje a o nutnosti zániku moravského plářství, o jeho úloze v životě valašského lidu a jeho významu všeobecném. Zvláštní důraz bylo třeba položit na otázku o příčinách zvláštností ve východomoravském vorařství. Evidentní jsou příčiny rozdílů v technice voroplavby mezi moravskými a českými, popřípadě západoevropskými, polskými aj. nížinnými řekami. Poněkud víc měřítek než jen ráz splavnosti toků bylo třeba uplatnit při hledání důvodů zvláštností mezi řekami karpatskými navzájem, protože hydrografické podmínky na nich jsou mnohem méně rozdílné, ba v nejednom případě jsou voroplavbě přímo nepříznivé. To, že se na těchto řekách přesto vorařství prosadilo, je důsledkem chudoby horského obyvatelstva, které i za velmi těžkých okolností usilovalo o využití lesního bohatství k vlastnímu obchodu, nebo bylo k této činnosti nuceno vrchností a později kapitalistickými vlastníky lesů, kteří se snažili co nejvíc dřeva vytěžit pro průmysl a obchod, přičemž museli k transportu využívat často i jen neperiodicky splavných řek jako jediných komunikačních prostředků v odlehlých horských oblastech. Obecně se vorařství na těchto horských tocích se skalnatým řečištěm, nerovným korytem a prudkým spádem vyznačovalo tím, že na rozdíl od nížinných toků se na karpatských řekách nesplavovaly celé prameny, nýbrž jen jednotlivé tabule. Tyto vory byly vesměs jen lehce sbíjeny, aby se při plavbě mohly přizpůsobovat nerovnostem řečiště. Teprve na dolních tocích karpatských řek nebo až na vodních tepnách Karpaty obepínajících se vorové tabule svazovaly důkladněji pro dálkovou plavbu. V tomto ohledu tvořila voroplavba na Bečvě a Moravě výjimku: plti byly sbíjeny velmi důkladně již na horských vazištích na Valašsku, přestože cestou s nimi

⁴⁵²⁾ Pokud je mně známo, připravují do tisku knihu o vorařství v Čechách V. Scheufler a V. Šolc, o slovenském pltnictví hodlá vydat publikaci A. M. Huska.

plavci byli nuceni přejíždět přes překážky často větší než na jiných karpatských tocích, zejména přes vysoké jezy. Tato zvláštnost vorařství na Moravě byla dána především tím, že na rozdíl od ostatních řek se po Bečvě a Moravě splavovalo ve velkém množství řezivo. To ovlivnilo způsob vorařství na Bečvě a Moravě víc než geograficko-hydrografické podmínky.

Zatímco na Bečvě a Moravě se vory vázaly převážně z tesaného stavebního dřeva a řeziva, na ostatních karpatských tocích byly vory sestavovány ponejvíce z kulatiny, a to jen v jedné vrstvě, a řezivo se na ně v malém množství kladlo nikoliv jako součást konstrukce plavidla, nýbrž jako náklad. Tak tomu bylo i na Bečvě a Moravě nejbližších pro vory splavných tocích: horním a středním Váhu s přítoky Kysucou, Bystricou a Oravou. Na těchto řekách převládala doprava kulatiny patrně hlavně proto, že se po nich splavovalo dříví nepoměrně více než na Moravě a nevelký počet pil by nebyl s to většinu dřeva zpracovat. Množství řeziva, splavované po Váhu do Dunaje, bylo zřejmě nedostatečné, protože valašští pltaři vozili — i když jen nepravidelně — do Budapešti právě fošny, prkna a lati, po nichž zde byla velká poptávka.

Podobně jako na Moravě Valašsko, v západní Haliči Živěcko zásobovalo stavebním dřevem a řezivem nížinné oblasti. Zejména po řece Sole se splavovaly již na počátku 17. století vory, vázané z tzv. pólizdebného (pítového) dřeva o délce 25 lóktů, tj. asi 14,5 m,⁴⁵³⁾ a na počátku 19. století malé vory ze šesti, osmi nebo desíti kmenů s nákladem menšího množství palivového dřeva a částečně též řeziva, prken a tyčí.⁴⁵⁴⁾ Na Živěcku byly velmi podobné podmínky jako na Valašsku: uprostřed velkých rozloh lesů vzniklo mnoho vodních pil, ovšem později než na Moravě.⁴⁵⁵⁾ Podobné vory se sbíjely i na Skavě, kde se na ně rovněž kladlo řezivo, prkna, lati, šindel apod. z pěstovaných lesů komorního panství Makova, které rovněž disponovalo pilami.⁴⁵⁶⁾ S typem plťí obdobným valašskému se setkáváme rovněž na počátku 19. století na Popradu a Dunajci. Byly to vory složené jen z řeziva (Bretterflösse) a dalším řezivem ještě naložené. Tato plavidla byla podstatně menší než na Valašsku. Vedle nich se ovšem po Dunajci a Popradu plavil i běžný typ plťí z kulatiny.⁴⁵⁷⁾

Mnohem méně než na předchozích řekách se dopravovalo řezivo na dalších přítocích Visly. Na Visloce, Sanu, Oslavě, Bugu aj. řekách se více uplatňoval obchod obilím, řemeslnými výrobky atd., dopravovanými více na lodích než na vorech. Nepodstatné bylo plavení řeziva na Dněstru, do něhož se řezivové vory připravovaly jen ze Stryje, po němž se ovšem plavily ve větším množství vory

⁴⁵³⁾ J. Broda, Staropolskie kategorie drewna w rejonie południowo-zachodniej Małopolski, Kwartalnik Historii Kultury Materialnej VII, 1959, str. 299.

⁴⁵⁴⁾ HETG C3-D1.

⁴⁵⁵⁾ J. Broda, Chłopskie tartaki na Żywiecczyźnie w XVII i XVIII w., Lud XLI, 1954, str. 555—582.

⁴⁵⁶⁾ HETG D1-E.

⁴⁵⁷⁾ HETG E1-F.

vázané z kulatiny a řezivem jen naložené. Na dalších západoukrajinských přítocích Dněstru a Prutu ze severních svahů Karpat se v první polovině 19. století plavilo jen minimální množství řeziva. Byla to např. Vorona, kde se na kulatinové kmeny kladlo řezivo a šindel, a Čeremoš, kde se na vory z osmi až desíti kmenů nakládaly dvě kopy prken a jedna kopa fošen o celkové váze 25 centnýřů, tj. asi 1625 kg. Na Seretu, Sučavě, Moldavě a Bystrici se v první polovině 19. století řezivo na vorech nedopravovalo vůbec; teprve v druhé polovině století vzniklo ve východní Haliči a Bukovině množství dřevařských závodů, především pil, od nichž se řezivo na vorech splavovalo obvykle jen k nejbližší železniční stanici, odkud se pak dále dopravovalo suchozemskými prostředky. Jen do černo-mořských přístavů se většina řeziva dále splavovala po řekách. Vzhledem k různým místním podmínkám a stavu vývoje pilařství nemohlo být plavení řeziva v Karpatech obecné a sestavování plíť výlučně nebo převážně z fošen a prken mohlo být jen výjimečné.⁴⁵⁸) Časný vznik a rozvoj pilařství na východní Moravě umožnil právě zde vznik zvláštního typu plíť složených převážně z řeziva, které — pokud je nám známo — nemají v Karpatech ani jinde pandán.

Obdob mezi technikami stavby vorů v Karpatech není příliš mnoho. Na všech pro vory splavných tocích v oblasti Karpat převládal v 19. století typ vorů vázaných z kmenů, jejichž počet určovaly vedle jejich objemu zejména podmínky hydrografické, tj. šířka a tvar vodního toku, popřípadě též charakter vodních staveb, zejména mostů. Zpravidla nepřekračovala šířka vorů na horských tocích Karpat 4 m. Průměrně se svazovalo vedle sebe 10—12 kmenů. Případy, kdy se vázalo méně než sedm a více než patnáct kmenů byly výjimečné. Počet kmenů vázaných do jedné tabule býval na jednotlivých řekách ustálený, protože plíť byly hmotnými i súčtovacími jednotkami dřeva. V západních Beskydech se až do 19. století počítalo vorové dříví na kopy. Kopu vorového dřeva tvořilo 5—7 volně plavených nebo spojených tabulí, o 9—12 kmenech, tak, aby celkem čítaly 60 kusů. Na horním Povislí se této jednotce říkalo „plet“ nebo „trafta“, největší jednotkou vorového dříví zde byla „izba“, „plet parowy“, obsahující asi 100 až 120 kmenů, čili dvě kopy.⁴⁵⁹) Na Oravě tvořily kopu vorového dřeva čtyři plíť po 15 kusech kmenů.⁴⁶⁰) Tyto jednotky byly sice ustálené natolik, že vrchnost jejich počtem určovala množství dřeva, jež byli poddaní nuceni ročně dodávat,

⁴⁵⁸) Věcné údaje viz E. Hołowkiewicz, o. c., str. 81 n. a přehled závodů dřevařského průmyslu v Haliči tamtéž v příloze, str. 2—79.

⁴⁵⁹) J. Wyrozumski, *Jednostki obrachunkowe*, str. 272—274. Pro střední a dolní Povislí srovnej tyto údaje A. Połujański, *Opisanie lasów Królestwa Polskiego i gubernij zachodnich Cesarstwa Rossyjskiego I*, Warszawa 1854, str. 171—172: tabuli zvanou „plenica“ nebo „tafla“ tvořilo 10 až 12 kmenů, dvě tabule svázané vedle sebe se nazývaly „gleń“, 5—7 „plenic“ spojených za sebou se nazývalo „pasem“, dva „pasy“ vedle sebe se jmenovaly „tratwa“. To byla největší vorová jednotka. První tabule v tomto prameni se nazývala „glowa“ byla ze všech nejuzší a nenakládala se ničím, druhá za ní se jmenovala „zagłówek“ nebo „przedglówek“ a byla s „glowou“ spojena ve vzdálenosti asi 4 loktů. Třetí tabule se nazývala „buchtą pierwszą“, pak „druką“, „trzecią“, za ní „przedcał“ a na konci „cał“. „Glowa“ a „cał“ sloužily k ovládnání pramene.

⁴⁶⁰) Srov. A. Kavuljak, *Dejiny lesnictva*, str. 142.

nícméně však v praxi byly běžné odchylky, a to tím větší, čím větší jednotka to byla.⁴⁶¹⁾ Tyto jednotky však byly v první řadě jednotkami plavebními. Počet, délka a tloušťka kmenů, které se do nich vázaly, určovala se především plavebními podmínkami, např. prameny se nevázaly z příliš dlouhých klád, protože by to znesnadňovalo manévrování.⁴⁶²⁾ Označování plavebních jednotek různými názvy mělo tedy význam rozlišovací pro techniku plavby a súčtovací pro obchod a případně pro výpočet vodního cla.⁴⁶³⁾ Podle rozměrů dřeva se počítala i jeho hmota v jednom plavidle. U kulatiny činila hmota jedné plti asi 20–25 m³ dřeva, ovšem tento obsah byl velmi pohyblivý a nestálý.

Uvedli jsme, že zvláštní odchylky ve volbě počtu kmenů kulatiny nebo tesaného dřeva při stavbě vorů určovaly obvykle místní plavební podmínky, druh a rozměry splavovaného dřeva a ráz místního obchodu dřevem. V počtu kmenů aj. vorového dříví se však neprojevovaly etnografické zvláštnosti vorářství. Výběr dřeva, kmenů, trámů, řeziva apod., určoval sice základní vzhled plavidla, avšak jeho konstrukce byla odvozena především od znalostí a zkušeností místních vorářů a právě v ní se mohly ve větší míře uplatnit etnografické zvláštnosti lokálních způsobů voroplavby. Mohly se projevit ve způsobech spojování jednotlivých kusů kulatiny nebo tesaných trámů, v jejich případné kombinaci s řezivem jako součástí konstrukce plti, ve způsobech upevnění vesel apod. Mezi nejprimitivnější a přitom důmyslné způsoby spojení vorových kmenů patří způsob huculský, při němž se nepoužívá vořin, nýbrž jen houžví. Naproti tomu při jednom ze slovenských způsobů sbíjení kulatiny používalo se jen vořin bez houžví; vořiny byly přibíjeny k jednotlivým kmenům silnými dřevěnými klíny, popřípadě ještě ze stran menšími klínky zajištěny. Tento způsob lesnická literatura mylně označuje jako „moravský“. V celých Karpátech nejobecnější je třetí způsob, spočívající v upevnění vořin houžvemi, po stranách přitlučenými do kmenů dřevěnými klíny.⁴⁶⁴⁾ Způsob složité stavby plavidla z tesaných trámů a řeziva, který jsme označili jako valašský, byl v Karpátech ojedinělý. I na alpských řekách se na vorech plavilo velké množství řeziva, ale nebylo na nich součástí základní konstrukce plavidla, nýbrž jen nákladem.⁴⁶⁵⁾ U pltí sestavovaných výhradně z kula-

⁴⁶¹⁾ Menší byly výkyvy v počtu kusů kulatiny u „tafli“, větší u „píta“ a největší odchylky od normy byly u „izby“. Viz J. Wyrozumski, *Jednostki obrachunkowe*, str. 275.

⁴⁶²⁾ Naproti tomu „izba“ se nevázala z příliš silných klád, nýbrž z dlouhých kmenů, stavebního dřeva a trámů (drzewo izdebne a półizdebne), „pity“ se vázaly z kratšího a velmi krátkého silného dřeva (kłodzina), jemuž se říkalo „drzewo pitowe“. Viz J. Wyrozumski, *Jednostki obrachunkowe*, str. 275n.

⁴⁶³⁾ Názvy těchto jednotek se objevují v regestech vodního cla — viz B. Wachowiak, *Ze studiów*, str. 133.

⁴⁶⁴⁾ Tento způsob byl používán i v Čechách (viz např. J. Valchář, *O voroplavbě posázavské*, Český lid VII, 1898, obr. 1 na str. 21), v horních Rakousích (viz např. E. Neweklowsky, o. c., I, tab. XI, obr. 56, a tab. XIV, obr. 64), kde však byla houžev jedním koncem upevněna v jednom, druhém pak v sousedním kmenu, aj.

⁴⁶⁵⁾ Srov. E. Neweklowsky, o. c., I, tab. XV, obr. 71; jen na obrovských dunajských vorech tvořilo řezivo součást plavidla, viz ibidem, obr. 135–138.

tiny, ať již byly nebo nebyly naloženy řezivem, vyskytovaly se na karpatských řekách v podstatě dva způsoby spojování kmenů vedle sebe: 1^o kmeny byly sestaveny na jedné straně, obvykle přední, tenčími konci vedle sebe, nebo 2^o byly položeny střídavě vedle sebe slabším a silnějším koncem. První způsob byl v Karpatech s výjimkou východní Moravy obecný, druhý převládal na východní Moravě, v Pováží a u jednoho typu pltí v Pováží; jinde se ho používalo převážně jen v tom případě, že se vorové tabule svazovaly v pramen o více než dvou jednotkách. Z hlediska etnografického zaslouží pozornost několik různých způsobů upevňování vesel na vorech v karpatské oblasti. Nejprimitivnější způsob známe z východní Moravy, kde na malých pltích přivazovali pltaři veslo houžví k jednomu dřevěnému klínu, vyčnívajícímu asi 50—70 cm vysoko z přední plti. Rozšířenější byl jiný způsob, spočívající v tom, že žerď vesla byla otvorem navlečena na čep krátkého kůlu, zatlučeného do přední vořiny nebo do příčného břevna před ní; tento způsob byl běžný u liptovských pltí na Váhu a u pltí na Hronu. Rovněž převládal ve vorařství na západohaličských přítocích Visly z Karpat. Ve východních Karpatech, na Oravě a Kysucách na Slovensku a na východní Moravě se používalo k upevnění vesel zvláštního způsobu, zvaného na Slovensku „jarmiko“, „jarmo“, tj. jho, s čímž souvisí i rumunské pojmenování tohoto zařízení „jug“,⁴⁶⁶) skutečně jho připomínající konstrukcí a tvarem. Nejběžnější český způsob upevnění vesla do obdélníkového výřezu v prkně upevněném do přední vořiny⁴⁶⁷) nebo způsob rakouský, spočívající v upevnění vesla k osce šikmo z obou stran podepřené kůly,⁴⁶⁸) na karpatských tocích nenacházíme. Je ovšem těžko posoudit, nakolik mohly být tyto zvláštnosti přínosem určitého etnika, protože materiál o technologii vorařství v Karpatech je zatím velmi torzovitý a zůstane jím, nebude-li bezodkladně zanikající vorařství zpracováno v dílčích monografiích, v nichž by bylo třeba přihlídnout k dosud opomíjené otázce o etnickém původu vorařů v jednotlivých karpatských oblastech. Jasná je jen účast valašského obyvatelstva na moravském vorařství, kysuckého, oravského a liptovského obyvatelstva na pltnictví slovenském, goralského živlu na vorařství západohaličském, na němž se ovšem v případě Popradu a Dunajce výrazně podíleli pltníci z Liptova a částečně ze Spiše. Bylo by však třeba přesně vymezit účast Ukrajinců, Rusínů, Huculů, Lemků, Bojků, Rumunů a Maďarů na voroplavbě ve východních Karpatech na rozhraní těchto etnik, a to před přílivem živlu italského, rakouského, slovenského apod. v polovině 19. století.⁴⁶⁹) Zatímco na severních svazích Karpat byla účast na voroplavbě rozdělena mezi jednotlivá etnika, přibližně podle povodí velkých řek (např. Bojkové plavili po Dněstru, Stryji, Oporu a Svici,⁴⁷⁰) Huculové po

⁴⁶⁶) Viz V. Arvinte, o. c., str. 108 a 154. — Srov. V. Machek, o. c., str. 179.

⁴⁶⁷) Viz např. J. Valchář, o. c., obr. 2 na str. 21 a 4 na str. 24; Č. Zíbrt, Voroplavba na Vltavě, Český lid XXIII, 1914, obr. na str. 324—325, aj.

⁴⁶⁸) E. Neweklowsky, o. c., I, obr. 119—123.

⁴⁶⁹) Doplňovací tabule bohužel neuvádějí, jaké obyvatelstvo se na voroplavbě podílelo.

⁴⁷⁰) Srov. W. Pol, o. c., str. 129.

Čeremoši a Prutu, Rumuni po bukovinských přítocích Seretu, atp.), na jižních svazích východních Karpat a v oblasti transylvánské se podíleli na plavbě po Tise a Oltu s přítoky příslušníci různých etnických skupin. Např. z marmarošské župy do Solnoku a dále po Tise provozovali plavbu Vlachové a Rusíni (Wlachen, Ruthenen), z berehovské stolice po Latorici, Bodrogu a Tise do Tokaje a dál až do Dunaje plavili stavební dřevo na vorech Rusíni spolu s Maďary, na řece Slané, přítoku Tisy ze Slovenského Rudohoří plavili Slováci atp.⁴⁷¹⁾

O silné účasti mnoha etnik na karpatské voroplavbě svědčí výmluvněji než rozdíl v technice stavby a plavby vorů množství různých jazykových vlivů ve vorařské nomenklatuře. Nejzápadnějším územím, kde se pro označení voru užívalo kdysi obecněslovanského výrazu „plť“, je Valašsko, kde toto slovo žilo převážně v podobě „puť“.⁴⁷²⁾ Tomu je nejbližší slovenské „plť“, polské „plł“,⁴⁷³⁾ „plenica“, „pletnica“, „pletnica“, „plet“, „plyt“, „plot“, „płta“, „plczek“, „płatwa“

⁴⁷¹⁾ J. v. Csaplovics, *Gemälde von Ungern II*, str. 117. — Voroplavbu na některých úsecích přítoků Oltu a Tisy popisují stručně *Ergänzungs-Tabelle zu der Land- und Wasser-Strassenkarte von Siebenbürgen*, Zweyte Abtheilung (Wasserstrassen), s. a. & 1., tab., a2: po řece Mureş, se plavily čtvrtvory (Viertel-Flössen) z pohoří Gurghiu po Targu-Mureş, kde se svazovaly do celých vorů a odtamtud dál je plavili jen dva muži, tab. a3: po řece Someşal-Mare se splavovaly vory z trámů dlouhých 5—7 sáhů z Rodenských hor po obec Dej za 2½ dne, tab. b 1—2: po řece Aries se plavily vory z 5 sáhů dlouhých jedlí, naložené prkny a šindelem od araňošských pil do řeky Mureş za tři dny, tab. b 1—2: po řece Sebeş čili Dragan plavili vory z 6—7 sáhů dlouhých trámů a vory z prken ze Sibiňských hor na uherské hranice za 1½ dne, tab. b3-c: po řece Sebes-Körös do města Oradea vory 5 sáhů dlouhé, tab. b3-c: po řece Tarnava-Mare do obce Zetea vory z 5 sáhů dlouhých jedlových trámů a vory z řeziva. Tab. a3, b3-c: po Oltu a jeho přítocích se plavilo jen palivové dříví. Vyobrazení plťi na řece Körös při ústí do Tisy viz *Die österreichisch-ungarische Monarchie in Wort und Bild*, sv. Ungarn II, Wien 1891, str. 31, obr. vorové propusti na řece Teresvé v marmarošské stolici viz ibidem, sv. Ungarn I, str. 477. Wien 1888. — V době tisku této knížky mně poskytl cenný materiál dr. Josef Markov. Uvádím ho v plném rozsahu, protože jde o přepis textu z rukopisné sbírky Jána Čaploviča, *Ethnographia Ruthenorum*, str. 188—189: Die Bocskoer u. Körösmezőer in der Marmaros sind fleissige Flossleute und befördern auf Flössen von da nach Szolnok jährlich 125—130.000 Zentner Steinsalz. Ihre Sache ist im Winter im Hochgebirge in die Butin genannten Holzflächen, deren Bogdan 15 hat, Stämme zu fällen, die dann mit anbrechendem Frühling wenn von schmelzendem Schnee die Bergwässer schwellen, in Flösse vereinigt bis Bocsko — Raho geleitet werden. Sowohl hiezu als auch zur Bemannung der Flösse werden mit den, die Transportämter umgebenden Ortschaften Contracte angestossen (?). In jeder derselben (?) verbinden sich zahlreiche (auch in die 100) Männer zu einer Flösserrotte, diese wählen sich einen eignen Richter und stehen unter dem Transportofficier. Jede Flossstafel muss 4 Kl. breit sein, zwey (?) derer machen einen Bund, der mit vier Mann bemannt wird. Nun werden sie von eben den Leuten beladen, welches bloss in der Mitte des Flosses geschieht. Man ladet si lange nach der Breite (?) desselben u. dreimal über einande Salzsteine, bis das Floss nur 3 Finger hoch aus dem Wasser ragt; zu 20 u. 20 halbe Bunde fahren zusammen, jeder mit 2 Schifflenten besetzt bis Tisza Ujlak; dort werden sonst (?) aus den Halbbunden durch Zusammenlegung derselben, ganze Bunde gemacht, das Salz aus dem dortig(en) Magazin noch zwei (?) Steine höher geladen und so nun äusserst langsam nach Tarkány, Boroszló, Tokay u. Szolnok, wo der Flosstransport zu Ende ging, gefahren. Allein seit einigen Jahren wird der Salztransport nicht nur von Tizsaujlak, sondern sogar schon von Sziget an, grösstentheils auf Schiffen (?), durch die Domenkossche Gesellschaft besorgt. Siehe Jaschkes National Kleidertrachten, Wien 1821. — (Bohužel marné bylo úsilí získat z Vidně Jaschkovu knihu, na niž Čaplovič odkazuje. Není vyloučeno, že i ona obsahuje pro naše téma cenné údaje.)

⁴⁷²⁾ Patrně l > u, jak uvádí V. Machek, o. c., str. 378.

⁴⁷³⁾ Pro 16. století dokládá B. Wachowiak, *Ze studiów*, str. 128.

apod.⁴⁷⁴) Tyto výrazy byly užívány v horním Pověsli, ale i tam začaly velmi záhy ustupovat termínům německým nebo němčinou zprostředkovaným, jako např. „tafel“, „tafla“, „tafelka“ (z lat. tabula, něm. Tafel),⁴⁷⁵) „trafetka“, „trafta“, „tratwa“ (z něm. Trift) a obecněpolské „flis“ (z něm. Floss).⁴⁷⁶) Význam těchto výrazů není však identický, a to ani v případě variant slova „plyt“, které mohou značit buď jen jeden vor v souladu s valašským „puť“, nebo vor složený ze dvou tabulí v souladu se slovenským „plť“, nebo dokonce celý pramen. U Ukrajinců žije výraz „plit“, na jihozápadní Ukrajině u Rusinů „plot“ vedle huculského „darab“ nebo „daràba“,⁴⁷⁷) u západních Rusů se jedné vorové tabuli říká „čejlon“, pramenu „torok“ (největšími jednotkami pak jsou u severních Velkorusů „poròm“ a u západních Rusů „grebjonka“.⁴⁷⁸) Slovanské „plť“ proniklo i do sousední rumunštiny prostřednictvím ukrajinštiny a dalo jméno tamějším plavidlům toho druhu — „plutã“.⁴⁷⁹) Výskyt mnoha slovanských odborných termínů dřevařských a vorařských v rumunštině lze vysvětlit právě bezprostředním spolužitím rumunského a slovanského, v tomto případě zejména huculského elementu v lesnatých oblastech východní Haliče a Bukoviny.⁴⁸⁰) Ovšem i u Huculů zdomácněly výrazy neslovanského původu, jako např. „tálba“, čemuž v rumunštině odpovídá „tábla“,⁴⁸¹) v obou případech znamená tento výraz vorovou tabuli. Zatímco na Moravě se mezi pojmenováním jedné a několika spojených tabulí nečinil rozdíl, na slovenských řekách rozlišovali jednu tabuli, již se říkalo „poloplť“, „koza“, „táčka“ apod., od dvou spojených tabulí, jež se jmenovaly „svázok“, „plť“, „dvojka“ apod., popřípadě tří, jímž se říkalo „trojka“, „mitvanica“ apod., a jednomu páru „svázků“, spojených vedle sebe, říkali „cúg“.⁴⁸²) Jak z tohoto výčtu označení vorových tabulí a pramenů vyplývá, nebylo kromě variant výrazu „plť“ ani jednoho dalšího pojmu, který by byl společný ovšem oblastem karpatské voroplavby, a ani pojem „plť“ nebyl jednoznačný. Různé podoby druhého nejrozšířenějšího výrazu — „tabla“ — jsou zcela neznámé na Moravě a na Slovensku. Většina ostatních uvedených termínů je jen místní a jejich územní rozsah je velmi omezený. Obecnější jsou názvy některých součástí plť, např. i při jiných příležitostech běžné „húžva“, jak se jí říká na Moravě a na Slovensku, „gãzwa“ apod.

⁴⁷⁴) Viz např. J. Wyrozumski, *Jednostki obrachunkowe*, str. 269—273.

⁴⁷⁵) „Tafla“ doloženo v Polsku již roku 1363. Viz J. Wyrozumski, *Jednostki obrachunkowe*, str. 270, podle *Kod. Pol. II*, č. 516, str. 738.

⁴⁷⁶) Již v 16. století v názvu známého spisu F. S. Klonowicz, *Flis to jest spuzczanie statkow Wisła, i inszemi rzekami do niej przypadajacemi* (1595), Lipsko 1836.

⁴⁷⁷) *Srov. W. Pol*, o. c., str. 50, a W. Szuchiewicz, *Huculsczyzna I*, str. 214.

⁴⁷⁸) D. Zelenin, *Russische (Ostslawische) Volkskunde*, Berlin — Leipzig 1927, str. 142.

⁴⁷⁹) Viz např. I. A. Candrea-Ch. Adamescu, *Dicționarul enciclopedic ilustrat „Cartea românească“ București 1931*, str. 959 (s vyobrazením voru na Bystrici), a V. Arvinte, o. c., str. 161, aj.

⁴⁸⁰) Množství slovanských slov zdomácnělých v lesnické terminologii viz V. Arvinte, o. c., str. 50—60, který vedle toho sleduje v této práci vlivy italské, německé i maďarské.

⁴⁸¹) Viz W. Szuchiewicz, o. c., str. 214, a V. Arvinte, o. c., str. 171.

⁴⁸²) *Srov. A. Polonec*, o. c., str. 190—191.

v Polsku, „huž“ na Ukrajině⁴⁸³) a „gânjuri“, „gînj“ apod. v Rumunsku,⁴⁸⁴) dále zmíněné slovenské „jarmo“ a rumunské „jug“, taktéž ovšem používané i v jiných odvětvích lidového života apod. V rumunském prostředí zdomácnělé italské „zappa“ jako „ţapina“ apod.⁴⁸⁵) se na Slovensku objevuje jako „capina“ v poslední fázi vývoje pltnictví, možná též prostřednictvím jihoslovanského „capin“ atd. Mezi množstvím obdobně migrujících výrazů ve vorářské terminologii patří i maďarské „kormányes“, které v rumunské podobě „cârmaciu“ značí předního pltníka,⁴⁸⁶) „cîrmáci“ znamená ovládat vor veslem,⁴⁸⁷) a na Slovensku mu ve stejném významu odpovídá „kermenovat“. Zákonitost v pronikání jednotlivých termínů a tím méně pak celých skupin odborných vorářských výrazů se však bohužel nedá v Karpatech vysledovat, protože zachyceného jazykového materiálu k tomuto účelu je žalostně málo.

I když etnografických ani filologických shod mezi všemi oblastmi karpatské voroplavy navzájem není mnoho, přece jen je jich, zejména mezi dvěma, třemi oblastmi, dostatek k tomu, abychom mohli vyslovit domněnku o jejich možné souvislosti, kterou konec konců připouští i historický vývoj osídlení karpatské oblasti, a to hlavně její západní části. Rozsáhlé migrace horského obyvatelstva ovlivnily výrazně i vývoj lidové kultury v Karpatech, vorářství zajisté nevyjímajíc. Naproti tomu otázku po souvislosti karpatského vorářství a voroplavy české musíme zodpovědět záporně. Přestože šlo ve všech případech o využívání velmi starého způsobu transportu, obecně známého téměř v celém světě,⁴⁸⁸) vyvíjelo se vorářství v jednotlivých vnitrozemských oblastech velmi rozdílně. Karpatské vorářství se od českého (a tím i od hornodunajského a západoevropského, jemuž se české více

⁴⁸³) Srov. V. Machek, o. c., str. 141.

⁴⁸⁴) Srov. A. Capşa, o. c., str. 82, a V. Arvinte, o. c., str. 149.

⁴⁸⁵) V. Arvinte, o. c., str. 31 a 173; srov. v jiném významu, ale se shodným výkladem V. Machek, o. c., str. 54.

⁴⁸⁶) V. Arvinte, o. c., str. 61.

⁴⁸⁷) Ibidem, str. 61, 114 a 144.

⁴⁸⁸) Ve světovém měřítku ovšem musíme rozlišovat dva základní způsoby voroplavy: říční a mořskou. Zatímco u říční voroplavy převažoval její význam v transportu dřeva ze zalesněných do bezlesých oblastí a v jednosměrné dopravě různého zboží na těchto plavidlech, u mořské voroplavy se těchto plavidel, stavěných obvykle ze speciálního balzového dřeva (Ochroma lagopus), využívalo především k dopravě osob a nákladů podél pobřeží, popřípadě i k plavbě mezikontinentální. Vynikající vlastnosti těchto primitivních balzových plavidel prokázali i v posledních letech odvážní cestovatelé, kteří se s nimi vydali na cestu Pacifikem (W. Willis, Ein Mann, ein Floss, ein Weltmeer, 6700 Meilen über den Pazifik, West-Berlin 1956, popsal cestu na balzovém voru z Callao u Limy na souostroví Samoa; jeho vor byl dlouhý 11,5 m, široký 7 m a byl opatřen dvěma plachtami a kormidlem -- viz obr. u str. 48 a 49 a 236–237. — Podobnou cestu podnikla skupina mužů s T. Heyerdahlem, Kon-Tiki Ekspedisjonen, Oslo 1951, rovněž z Callao do souostroví Tuamotu). Lehkých vorů ze dřeva, rákosu nebo kůry se užívalo i k rybolovu mořskému a jezernímu (viz H. Suder, Von Einbaum und Floss zum Schiff (Die primitiven Wasserfahrzeuge), Berlin 1930, str. 83–99, tab. 9–11). Mamutí balzové vory k dopravě obrovských nákladů na Hwang Ho, At Radja v Tibetu, v Ecuadoru, na Amazonce aj. viz Dick E. y Julio A. Ibarra Grasso, Historia de la navegacion primitiva, Buenos Aires 1949, str. 26, 123, 193, 201, 208 aj., malé tichomořské vory k osobní dopravě viz J. Hornell, Water Transport, origins and early evolution, Cambridge 1946, str. 42 a tab. VIIaB, VIII a VIIIIB, a D. Schori, Das Floss in Ozeanien, Göttingen 1959, str. 152 nn. a většina vyobrazení 1–78 v příloze.

blíží) lišilo technikou stavby plavidla, názvoslovím jeho jednotlivých částí a pomocného nářadí i technikou plavby.⁴⁸⁹⁾ I způsob života a folklór jihočeských a středočeských plavců se podstatně lišil od karpatského; čeští voraři, jichž byl poměrně vysoký počet,⁴⁹⁰⁾ žili koncentrováni a byli etnicky homogenní (pronikal mezi ně jen německý živel),⁴⁹¹⁾ zatímco v Karpatech byl počet vorařů na jednotlivých horských tocích nižší a žili více rozptýleni, snad s výjimkou horního Pováží. Vorařský folklór je obecně velmi chudý; plavci pracovali v poměrně malých skupinách a při plavbě byli navzájem téměř stále odloučeni, což vznik písni a vyprávění rozhodně nepodporovalo. Přestože v Čechách má vorařství tradici pevně historicky zakořeněnou, jsou všechny tamější folklórní projevy plavců velmi mladé, a to i nejrozšířenější z nich, jako je např. epická píseň Šifařská.⁴⁹²⁾ Poněkud starší jsou některé folklórní doklady ze Slovenska, z nichž mnohé obrazy historickou skutečnost 17. a 18. století. Velmi skrovný byl pltařský folklór na Moravě, kde mu toto sezónní zaměstnání nepřálo, protože je provozoval mnohem menší počet lidí jiného původního a hlavního zaměstnání; též musíme brát v úvahu to, že se zánikem valašského pltařství před koncem 19. století a s vymřením jeho účastníků a pamětníků upadly mnohé doklady v zapomenutí, zejména pltařská vyprávění ze života, humorné příběhy a anekdoty.

Ve většině karpatských oblastí se vorařství nemohlo výrazně projevit v celkové struktuře lidové kultury, nemohlo překrýt ráz, který jí vtiskovalo především zemědělství a pastevectví. Na rozdíl od těchto obou hlavních a nejdůležitějších způsobů obživy karpatského obyvatelstva nekonzervovalo však vorařství staré tradiční životní formy a kulturní projevy, nýbrž právě naopak bylo prostředkem šíření hospodářských a kulturních statků mezi mnoha ekonomicky i kulturně odlišnými oblastmi. Neprojevilo se to jen v jednosměrném vývozu nebo převozu zboží (zejména dřeva, obilí, soli aj.) a kulturních produktů,⁴⁹³⁾ ale i v přílivu cizích výrobků a vlivů do domácího prostředí. Zboží, které při zpátečních cestách voraři přinášeli, bylo v jejich domovských vesnicích ukazatelem módy a pokroku.⁴⁹⁴⁾

⁴⁸⁹⁾ Lid v karpatské oblasti Československa neuzivá a ani nezná český výraz vor, vorařství, voroplavba. V názvu i v textu této práce se těchto pojmů užívá vedle dialektického „plť“, „pltařství“, „pltnictví“ apod. kvůli srozumitelnosti, protože uvedené výrazy nářeční do spisovného jazyka českého nepronikly.

⁴⁹⁰⁾ V. Šolc, o. c., str. 111, odhaduje počet zaměstnanců při voroplavbě v Čechách na více než 10.000 v době kolem r. 1906.

⁴⁹¹⁾ Většina plavců však byli Češi, jak připouští i J. Blau, *Böhmerwälder Hausindustrie und Volkskunst I*, str. 89.

⁴⁹²⁾ Viz V. Scheufler — V. Šolc, *Vorařský folklór, Český lid* 44, 1957, str. 113—118, a O. Sirovátka, *Šifařská, Český lid* 45, 1958, str. 89. I tato, nejstarší z českých vorařských písni, je poměrně mladá a zejména její poslední — často lascivní sloky — ukazují na nedávný vznik.

⁴⁹³⁾ Na jiném místě jsme uvedli zápisy valašských pltařských písni z jihovýchodní Moravy a jihozápadního Slovenska. — J. St. Bystrouň, *Kultura ludowa, Warszawa* 1947, str. 118 n., mj. uvádí, že se tak zanesly malopolské písně na Mazovše a odtud se dále šířily do pomořských oblastí.

⁴⁹⁴⁾ J. St. Bystrouň, o. c., str. 118 n., uvádí, že malopolští flisaci přinášeli z Gdáňska vlivy

Mnohem větší než kulturní byl hospodářský význam karpatského vorařství. Jednak poskytovalo možnost obživy obyvatelstvu odlehklých horských oblastí,⁴⁹⁵) umožňovalo mu dovoz různých výrobků, zejména průmyslových, k nimž jinak neměl přístup, jednak též významně ovlivňovalo všeobecný hospodářský rozvoj mnoha blízkých i vzdálených oblastí, jež zásobovalo stavebním dřevem, řezivem, palivovým dřívím, popřípadě i zemědělskými produkty, řemeslnými, zejména dřevařskými výrobky, solí atd. Při naprostém nedostatku způsobitelných pozemních komunikací a dopravních prostředků představovalo vorařství v karpatské oblasti až do svého zániku nejracionálnější způsob dopravy obrovského lesního bohatství. Jeho úlohu byly s to převzít teprve v druhé polovině 19. století a místy až na počátku 20. století železnice, jejichž prudký rozvoj byl jednou z hlavních příčin zániku vorařství.

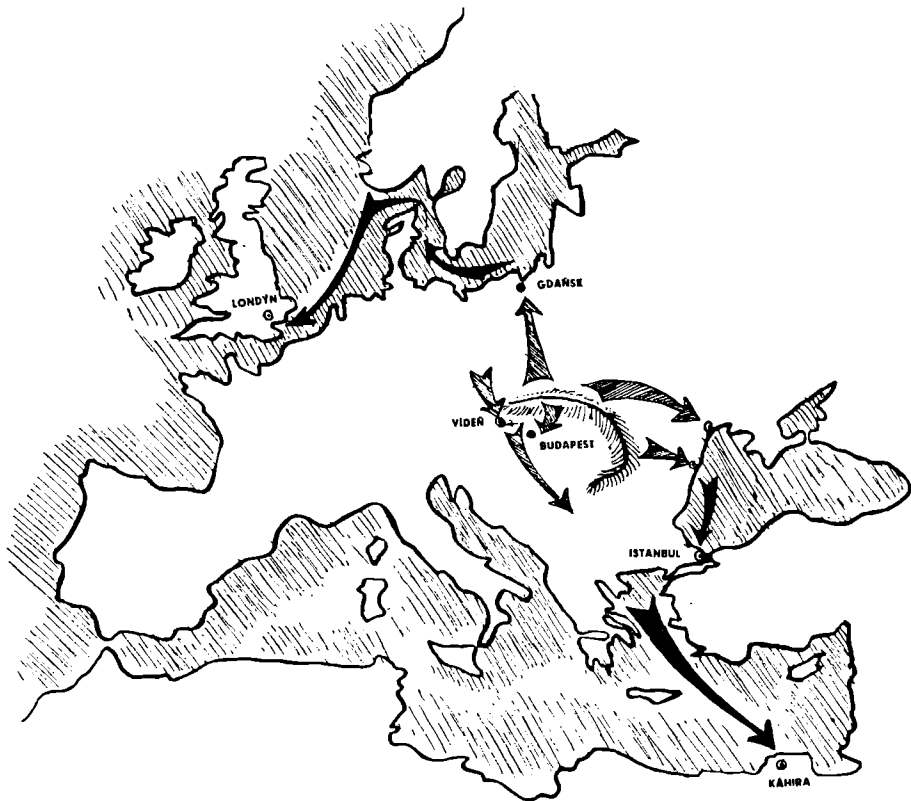
Uvedli jsme, že karpatské vorařství nemělo jen lokální význam v dopravě dřeva aj. zboží z těžko dostupných horských oblastí do nížin. Východomoravské pltařství zásobovalo dřevem velkou část střední a jižní Moravy, částečně bratislavské Záhoří a Dolní Rakousy, mnohdy však zasahovalo i hluboko do někdejších Uher, k Rábu, Komárnu, Ostrihomi a do Budapešti. Zde se na Dunaji dostávalo do styku jednak z voroplavbou horno- a dolnorakouskou, hlavně však s pltnictvím slovenským, a to jak povážským, tak i pohronským. Významnější slovenské vorařství však pokračovalo Podunajím až do Srbska a severozápadního Bulharska, kde splývalo s voroplavbou z Potisí. Na dolním Dunaji až po ústí do Černého moře se nejvíce uplatňovalo vorařství z povodí Prutu a Seretu, které vedle zásobování Moldávie mělo zásadní význam pro vývoz dřeva do mnoha černomořských přístavů, s výjimkou Oděsy, kam dodávalo dřevo vorařství z povodí Dněstru. Kromě Turecka byl odběratelem karpatského dřeva i Egypt; po Černém a Středozezemním moři ovšem zprostředkovávala dopravu dřeva lodní plavba. Druhým hlavním směrem odbytu karpatského dříví, a to ze severních svahů západních Karpat a jen částečně ze Spiše prostřednictvím Popradu a Dunajce, byly polské nížiny a Balt, kde byli jeho odběrateli Němci a částečně i Angličané, dokud nekonkurovali levným a kvalitním dřívím Švédové. Vzhledem k množství splavovaného dříví měla tedy karpatská voroplavba význam evropský.

Ke konečnému zhodnocení mnohostranného významu karpatského vorařství v hospodářských dějinách karpatských zemí i v životě a kultuře lidu, který ho

německé. — Podle sdělení prof. Václavíka byly ve sbírce liptovské keramiky ve Slovenském národním muzeu v Martině nádoby a střepy z dolního Pováží a z Podunají, mnohé až z Balkánu. Kromě toho prý přinášeli liptovští pltníci z balkánského prostředí i léčivé byliny, různé tradice a pověsti o Turcích apod.

⁴⁹⁵) Není zatím jasná otázka účasti poddaných na voroplavbě v rámci přímusového nájmu, jak na ní z některých oblastí polských upozornil v dosud ojedinělé studii toho druhu J. Burszta, *Ciężary feudalne związane z dawnym splawem wiślanym*, ve své knize *Szkice z dziejów wsi*, str. 9—45. Podle jeho zjištění však byl přímusový nájem na plavbu vyplácen, takže i přes časté ztížnosti poddaných na nízkou odměnu dávali mu přednost před jinými robotními povinnostmi. V 19. století nabyl převahu nájem svobodný nad přímusovým. *Ibidem*, str. 25—29.

provozoval, bude třeba ještě mnoha monografických studií. Tato práce chtěla podat jen jeho povšechný obraz v jedné z posledních fází jeho vývoje v 19. století a v jeho rámci zejména upozornit na někdejší význam dávno zaniklého a zapomenutého vorařství na východomoravských řekách.



Vývoz karpatského dřeva. Šrafovanými šipkami jsou označeny směry vývozu na pltích, černými pak jejich pokračování prostřednictvím lodní dopravy.

