

### III.

## VORAŘSTVÍ V POVODÍ VISLY (VISLA, SOLA, SKAVA, POPRAD, DUNAJEC, VISLOKA, SAN A BUG)

V dosavadním bádání o vnitrozemské vodní dopravě jako jednom z základních předpokladů někdejšího obchodu dospěli ve slovanských zemích nejdále polští historikové a etnografové. Přestože věnují tomuto způsobu dopravy a jeho místu v obživě a kultuře lidí značnou a soustavnou pozornost, nebyly všechny jeho vývojové fáze zpracovány, protože materiál k studiu říční plavby v některých obdobích je značně kusý. V posledních letech vznikla řada historických prací o nejstarších obdobích vývoje vorařství a lodní plavby na polských řekách, a to od pravděpodobných počátků jejich podílu na obchodě (vorařství asi v 13. nebo 14. století) až do konce 18. století. Do druhé poloviny minulého století pak sahá řada starších i nejnovějších etnografických prací, vycházejících zejména z terénních výzkumů. Tato kapitola by měla alespoň zčásti vyplnit mezeru ve zkoumání vorařství na horní Visle a jejích karpatských přítocích v první polovině 19. století; upozorňuje na důležitý, dosud nevyužitý pramen k jeho studiu.<sup>354)</sup>

Hlavní obchodní cestou na počátku 19. století byla nejmohutnější a nejdůležitější haličská řeka — Visla.<sup>355)</sup> Na území Slezska nebyla v té době splavná ani pro lodí, ani pro vory. Jako na většině horských toků v zalesněných oblastech moravských a slezských Beskyd i na Visle a potoce Brennici, jejím pravém přítoku, se plavilo volně sáhové dříví do hamrů v Ustroni a do Skočova.<sup>356)</sup> Jen na počátku století plavila krátkou dobu těšinská komora sáhové dříví ze Skočova do Krakova na krátkých, šesti až osmi sáhy dřeva naložených prámech (Plätten), avšak již roku 1806 se tohoto způsobu plavení zřekla, protože bylo nevýnosné a protože z pruské strany byly činěny námitky proti častému poškozování břehů řeky.<sup>357)</sup> Lepší podmínky hydrografické i ekonomické byly pro plavbu lodí a váza-

<sup>354)</sup> Hydrographisch- statistische Ergänzungs-Tabelle zu der Land- und Wasser-Strassenkarte von Galizien, s. a., (1822?), SA Brno, poř. č. 115/58, sign. I-1285 (dále jen zkratka HETG). — Dodatečně se mně dostala do rukou práce W. Pola, Rzut oka na północne stoki Karpat, Kraków 1851, který zřejmě použil těchto doplňovacích tabulí k mapě Haliče při sestavování tří přehledů splavnosti haličských toků, ovšem bez udání pramene. O Visle, Bugu a Dněstru pojednal v textu, některé údaje zestručnil, jiné poněkud obměnil, popř. místy doplnil.

<sup>355)</sup> HETG Al-C3.

<sup>356)</sup> HETMSchl, O/III-V.

<sup>357)</sup> Ibidem, N3/II.

ného vorového dříví až na území Haliče, kde Visla přibírá několik velkých a množství menších (vodou ovšem jen neperiodicky zásobovaných) přítoků, zejména z Karpat. Poměrně vysoký, i když kolísavý stav vody ve Visle umožňoval plavení nejen vorů, nýbrž i různých typů lodí a prámů. Z velkého množství známých typů dopravních prostředků na polských řekách, Visle zejména, jak je uvádí dosavadní literatura v úplnosti do konce 18. století,<sup>358)</sup> popisují doplňovací tabule jen škuty, dubasy, galary a vory (Škuty, Tubasse, Galeeren — jmenovitě Ulanower Galeere, Flösse).<sup>359)</sup> K plavbě těchto plavidel se využívalo každé příhodné vody, a to nejvíce na jaře, částečně v létě a na podzim. Přes zimu plavba zcela ustala. Při nízkém stavu vody byla plavba ztížena mnohými mělčinami, písčinami, starými stromy ležícími v řečišti, zbytky starých nepoužívaných vodních staveb, lodními mlýny a konečně i silnými západními větry, jež způsobovaly vlnobití a převracely lodí. Též v době abnormálně zvýšených vodních stavů za povodní při tzv. jánské a jakubské vodě<sup>360)</sup> a někdy též na podzim byla plavba zcela znemožněna.<sup>361)</sup>

<sup>358)</sup> Viz např. B. Ślaski, *Splaw i Splawnicy na Wiśle*, Warszawa 1916, str. 3—17; St. Kutrzeba, *Żeglarstwo wiślane*, Monografia Wisły, Warszawa 1920, str. 2—6; Wł. Kowalenko, *Polska żegluga na Wiśle i Bałtyku XIV i XV w.*, *Roczniki Historyczne* XVII, 1948; B. Wachowiak, *Ze studiów nad splawem na Wiśle w XVI—XVII w.*, *Przegląd zachodni* VII, 1951, str. 128; P. Smolarek, *Szan i perspektywy badań nad rozwojem szkutnictwa w Polsce (do końca XVIII w.)*, *Kwartalnik Historii Kultury Materialnej* VII, 1959, str. 229—267, atd.

<sup>359)</sup> Szkuty byly 15—16 sáhů dlouhé, 4 sáhy široké, nosnost asi 700 centnýřů (centnýř = asi 65 kg), dubasy byly 13 sáhů dlouhé, 3 sáhy až 3 sáhy 4 stopy široké, nosnost 550 centnýřů, na příhodné vodě až 600 centnýřů, ulanovské galary byly 10 sáhů dlouhé, 4 sáhy široké, 3—4 stopy vysoké, nosnost 400—450 centnýřů, obyčejné galary byly 9 sáhů dlouhé, 3 sáhy široké, 2 stopy 6 coulů vysoké boky, nosnost 250—300 centnýřů. — Ulanovské galary uvádí B. Ślaski, *Słownik Rybacko-Żeglarski i Szkutniczy*, *Slavia Occidentalis* IX, 1930, str. 263, jako protějšek menších krakovských galar. Srov. též, *Splaw i Splawnicy na Wiśle*, str. 9 n.

<sup>360)</sup> Obecně však byla jánská voda pokládána za nejpříhodnější pro plavbu i na Moravě a na Slovensku.

<sup>361)</sup> Lodní plavba, provozovaná na Visle od ústí Přemzy, byla důležitá hlavně pro zásobování krajů na středním a dolním toku řeky některými produkty. Avšak i na území Haliče byl její všeobecný význam nedocenitelný při někdejších nedostatku železnic a nízké úrovni silniční dopravy. Visla byla ještě i v první polovině 19. století dopravní, hospodářskou i kulturní tepnou kraje. Plavidla byla vypravována z mnoha míst ve vadovickém, bochnienském, tarnovském a řešovském kraji a dopravovala do Varšavy, Toruně, Gdaňsku a Elbingu obilí, vápno, sádru, hrncířské výrobky, železo, zinek, kamence, klejt (kysličník olovnatý), plátno, víno aj. zboží, o němž je řeč dále. Kromě toho se na počátku 19. století vyváželo ročně do sousedního Polska a Ruska po Visle okolo 300 000 centnýřů kamenné soli z Bochně a Věličky, protože její suchozemský rozvoz naprosto nedostačoval. Kromě tohoto množství, odebíraného především polskou vládou, vozilo se po Visle dalších 8000 centnýřů soli ročně do obce Nagnajov u Tarnobřehu pro tuzemskou spotřebu. Proti proudu se vozilo ročně 20 tisíc centnýřů soli pro tuzemskou spotřebu do Dvorů poblíž Osvětimi a tamtéž se dováželo pro export 135 tisíc centnýřů soli ročně, které pak formání dopravovali do Slezska, na Moravu a do Čech. K usnadnění plavby proti proudu Visly byly místy na březích řeky zřízeny zpevněné plavecké cesty pro koňský potah (Treppelwege), aby mohl 1 pár koní táhnout proti vodě vždy 500—600 centnýřů soli, a to až do velkého skladiště ve Dvorech. Průměrná cestovní rychlost pro plavidla byla na Visle při příhodné vodě a počasí denně 8 německých mil pro proudu a 3 něm. míle proti proudu. V místech, kde nebylo zpevněných cest pro koně, museli náklady proti proudu řeky táhnout lidé. Byly to v první řadě škuty a dubasy s nákladem dřeva na výrobu sudů k dopravě soli, které lidé proti proudu dopravovali z Dikova do Sieroslavic při ústí Raby v Niepolomic u Krakova. Pro zužitkování věličských a bochnienských zásob soli byla lodní doprava na Visle zcela nezbytná. Kromě toho se po Visle dopravovalo jiné zboží, částečně i ze Slovenska, tehdejší součásti uherského státu.

Vedle lodní plavby se na dopravě zboží po Visle podílela významným způsobem i voroplavba. Většina druhů jmenovaného zboží se plavila i na vorech, a to jednak po přítocích Visly po ústí do ní, jednak též po Visle samotné, jak v tuzemsku, tak i pro vývoz z Haliče do Polska atd. Vorů se na březích Visly stavělo málo; využívalo se vesměs těch, jež se ve velkém počtu připlavovaly z přítoků. Na Visle se pak jen spojovaly, svazovaly se nejméně dva za sebou a nakládalo se na ně k další dopravě různé zboží, kromě jmenovaného např. čtyři až pět sudů vína o 114 čtvrtkách (Quart) nebo 36 hrcích (Garnetz = 4 čtvrtky). Každý z těchto vorů se skládal obvykle ze šesti, osmi až desíti kmenů o délce 4 sáhy, jež se po skončení plavby rozprodávaly jako stavební dřevo.

Nejzápadnějším přítokem Visly, po němž byly vory této jednoduché konstrukce připlavovány, byla Sola,<sup>362)</sup> pramenící v Karpatech na hranicích vadovického kraje. Byla na počátku 19. století splavná pro vory od ústí potoka Košarového u města Živce, odkud bylo možno plavit při stavu vody 12—18 coulů nad nulou nerušeně až do Visly. Při vyšších vodních stavech v době povodní při tzv. jánských vodách a pak na konci července a začátkem srpna byla však plavba velmi nebezpečná, protože v horním a středním toku má tato řeka příliš velký spád. Naproti tomu při nízkém stavu vody nebylo možno vory plavit proto, že by uvázly na kamenitých mělčinách a na naplaveninách při ústí potoků do Soly. Při příznivém stavu vody trvala plavba od Živce až po ústí Soly do Visly celkem 16 hodin, takže ji v jarních a letních měsících plavci absolvovali během jednoho dne. Koneckonců ne všechny vory sjížděly po Sole celou trasu. Některé se rozprodávaly již v městě Kenty (Kęty), zbývající pak pluly do Osvětimi a pokud se dříví neprodalo ani tam, plavili je voráři do svobodného města Krakova nebo do sousedního svobodného rakouského obchodního města Podhoří. Na vorech svázaných ze šesti, osmi nebo desíti kmenů se plavilo ještě menší množství palivového dřeva a částečně též řeziva, prken a tyčí.<sup>363)</sup> Vodních mýt na této řece nebylo. Protínaly ji na několika místech jako např. u Živce, Koběrnice u Kent a Osvětimi silnice, po nichž bylo možno naplavené dříví dopravovat dále do sousedních měst, jako např. do Bialé a Bílska. Hlavní význam voroplavby na řece Sole spočíval v tom, že mohlo být užítkováno ladem ležící dříví na jejím horním toku. Největší užitek přinášela plavba málo zalesněným údolním oblastem na dolním toku Soly a městu Krakovu.

---

Z pruského Slezska se do hospodářských středisek na okraji Haliče — Podhoří (Podgórze) a Krakova — dováželo kamenné uhlí a z hor vadovického kraje se připlavovalo velké množství stavebního a palivového dříví. Někdejší silný obchod obilím (hlavně pšenicí) do Gdaňska na počátku 19. století značně upadl; zčásti proto, že Angličané, do té doby největší odběratelé obilí, dostávali více levnějšího obilí z Ameriky a všechen ostatní dovoz obilí byl na tak dlouho zakázán, dokud cena tuzemského obilí nestoupala na určitou hranici, zčásti též proto, že poptávka po obilí byla v té době nahrazována již všeobecně rozšířenými brambory.

<sup>362)</sup> HETG C3-D1.

<sup>363)</sup> Názorná vyobrazení tohoto typu malých plůt je 17. století podle rytin Vischera viz Encyklopedia staropolska I, Warszawa 1939, str. 330.

Vedle toho byla též jedním z nejdůležitějších zdrojů obživy chudého horského obyvatelstva, jemuž skýtala alespoň sezónní práci s možností výdělků.<sup>364)</sup>

Téměř stejný ráz jako na Sole měla voroplavba na dalším větším přítoku Visly, na Skavě.<sup>365)</sup> Tato řeka, pramenící v Karpatech na uherské hranici poblíž obce Skava u Spytkovic, patří rovněž do třídy dravých horských řek. Vyznačuje se častými povodněmi, hlavně kolem svátku sv. Jana, pak koncem července a začátkem srpna. Kvůli těmto povodním volili obyvatelé pro zakládání obydlí výše položená místa. Při velké vodě se řečiště Skavy zanášelo šterkem a velké množství kamení a šterku ukládala Skava při povodních v ústí do Visly. Vedle mělčin a kamenitých nánosů spočívalo nebezpečí voroplavby na Skavě ve velkém spádu řeky, který velmi zrychloval plavbu. Kromě toho se nebezpečí plavby zvyšovalo přejížděním mnoha přede dávnm postavených mlýnských jezů, z nichž nejnebezpečnější byl pod Vadovicemi u obce Radoča, přes který přejížděli plavci často s nasazením života. Aby vory nenarážely na kameny vyčnívající z řečiště, bylo k plavení zapotřebí 12—18 coulů vody, na dolním toku však stav vody nečinil potíže, protože zde byla řeka poměrně hluboká, obvykle 2—3 stopy. Byla tedy Skava splavná pro vory jen občas při příznivém stavu vody, jehož se muselo maximálně využívat. Vory, jichž se zde k plavení užívalo, sbíjely se rovněž ze šesti, osmi nebo desíti kmenů, na něž se kladlo řezivo, prkna, latě, šindel apod. Místní bohaté a krásné lesy, mezi nimi i pěstované lesy komorního panství Makova, skýtaly dobrý výtěžek. Z těžby a dopravy dřeva plynul zároveň i vítaný výdělek pro chudé obyvatelstvo hor. Skava byla pro vory splavná od ústí potoka Skavica nad Podhalanským Makovem a plavba až po ústí do Visly trvala 18 hodin. Na počátku 19. století nebylo na Skavě vodních mýt.<sup>366)</sup> Další dopravu dřeva na povozech umožňovaly pozemní komunikace protínající Skavu, a to karpatská silnice (Karpathen-Strasse) pod Jordanovem a vídeňská hlavní obchodní silnice u krajského města Vadovic. Obvyklými přístavišti pro odbyt dřeva v tuzemsku byly hlavně Vadovice a Zator, za hranicemi pak Krakov. Velká část dobrého stavebního dřeva se však dopravovala až do Varšavy i dále. Výroční trhy v Jordanově, Vadovicích a Zatoru neměly pro obchod dřevem význam, protože se na nich obchodovalo jen obvyklými zemědělskými produkty pro domácí a hospodářskou potřebu.

Doplňovací tabule obsahují o voroplavbě na haličských řekách údaje cenné hlavně jejich soustavností. Nejpozoruhodnější a pro řešení otázek polsko-slovenských styků v karpatské oblasti velmi podnětný materiál však přinášejí o vodní dopravě na hraničních řekách Popradu a Dunajci. Vzhledem k jeho významu pro studium

<sup>364)</sup> Většina obcí podél Soly v okolí Živce byla původně zemědělská. J. Broda, *Gospodarka zrebowo-wypaleniskowa w Beskidzie żywieckim*, *Slavia antiqua* III, 1952, str. 209.

<sup>365)</sup> HETG D1-E.

<sup>366)</sup> O vodním cle na Skavě se zmiňuje k roku 1660 J. Broda, *Staropolskie kategorie drewna w rejonie południowo-zachodniej Małopolski*, *Kwartalnik Historii Kultury Materialnej* VII, 1959, str. 284, pozn. 17.

hospodářských a kulturních vztahů mezi Slovenskem a Polskem věnujeme mu zvláštní pozornost.

Řeka Poprad,<sup>367)</sup> pramenící v někdejší spišské stolici pod Tatrami poblíž města Popradu, byla splavná pro vory na počátku 19. století od městyse Podolínce na Slovensku bez přerušení až po ústí do Dunajce. Splavnost by byla mohla být prodloužena až po Kežmarok i dále po odstranění několika mlýnských jezů. Poprad teče po území Slovenska severovýchodním směrem; od obce Leluchov tvořil hranici mezi tehdejšími Uhrami a Haliči až k městečku Pivničné. Mezi Starým a Novým Sandecem se vleává do Dunajce. Obyvatelstvo žijící na slovenské straně podél břehů Popradu se živilo vedle nevýnosného zemědělství především obráběním vorového dřeva a všech druhů řeziva, zvláště prken, zedních trámů s částečnou oblinou (Wandholz), šindelů, latí a těž palivového dříví.<sup>368)</sup> To všechno se na vorech plavilo dolů po Popradu a Dunajci do Haliče, Polska, popřípadě i do Německa. Největší podíl na tomto obchodu měly včetně dřeva výrobky a suroviny slovenské: železo, antimon, klějt, duběnky (Knoppenn a Galläpfel), léčivé kořínky, sušené ovoce, ovčí sýr, medovina,<sup>369)</sup> uherská vína, zvláště mašlaš (Maschlasch),<sup>370)</sup> a konečně minerální vody, zejména z Krynice a Štávnice (Szcawnica),<sup>371)</sup> která se prý jakostí vyrovnala i selterské minerální vodě.<sup>372)</sup> Jediným přístavištěm pro vory na území Slovenska byl L'ubotín u Plavče, v Haliči nebyla přístaviště zřízena a nemělo v té době ani smysl je zřizovat, protože krátké doby splavnosti Popradu se muselo vždy plně využívat. Vory se sbíjely u Podolínce, Hniezdného, Lubovně, Chmeľnice (dříve Hobgart), Plavče a Lubotína.<sup>373)</sup> Když stoupl stav vody v řece ke 12 coulům, snažili se plavci dostat se s vory co nejdále, protože při vyšší vodě vznikalo nebezpečí roztržení vorů na peřejích, jichž bylo v řece na několika úsecích velmi mnoho. Vory byly při velkém spádu Popradu a při značné rychlosti toku téměř neovladatelné, a to zvláště tehdy, když byli voraři opilí; současník

<sup>367)</sup> HETG EL-F. — Srov. ab H\*\* (Augustini ab Hortis S.), Topographische Beschreibung des Flusses Poprad, oder der Popper in der Zips, Ungrisches Magazin II, Pressburg 1782, str. 26, 175, 367 a 475 a další.

<sup>368)</sup> Měkké jehličnaté dřevo ve spišské stolici převládalo. Srov. J. Hromádka, Všeobecný zeměpis Slovenska, Bratislava 1943, str. 86. — Měněn A. Kavuljaka, Dejiny lesnictva, str. 184; že na obchod se ve Spiši nikdy nedostávalo dřeva, vyvrací přesvědčivě náš materiál.

<sup>369)</sup> Vyráběla se v Levoči. Viz J. v. Csaplovics, Topographisch-statistisches Archiv II, str. 322.

<sup>370)</sup> Poučení o tom, jak se víno zvané maďarsky mázslás připravuje, podává J. v. Csaplovics, Gemälde von Ungern II, str. 33; v tokajské oblasti vyráběli toto víno z vyschlých hroznů z pozdní sklizně po vylisování dvou tříd samotků ručním mačkáním posledního zbytku tekutiny. Mašlaš byl o polovinu levnější než tokajský samotok. Viz J. v. Csaplovics, Topographisch-statistisches Archiv I, str. 368. Speciálně se obchodem vínem živili obyvatelé Lubovně. Ibidem II, str. 311. Srov. též ab H\*\*, o. c., str. 28, 181, 196 n., 198.

<sup>371)</sup> Zde jde v doplňovacích tabulkách o nedorozumění, protože obě tato místa byla na území Haliče a nikoliv Uher. Cesta z nich ovšem vedla k Popradu na území Slovenska a po ní se asi minerální voda přivážela na pomezí k řece. Na Slovensku byl v té době znám v povodí Popradu znamenitý minerální pramen v Nové Lubovni.

<sup>372)</sup> Selzer Gesundwasser = minerální voda z obce Niederselter u Wiesbadenu v Prusku.

<sup>373)</sup> Bruchstücke aus dem Tagebuche des Herrn Gregor von Berzeviczy auf seiner Reise nach Warschau im April und May 1807, Vaterländische Blätter, Wien 1808, 19. August 1808, str. 242—244.

poznamenává, že to byl častý jev.<sup>374)</sup> Cesta z Lubovně do Varšavy trvala přibližně 10 dnů za dobrého počasí; při nepříznivých povětrnostních podmínkách se protáhla až na 3 týdny. Při klesajícím stavu vody totiž vory na peřejích uvázly a jejich vyproštění pro další cestu vyžadovalo neúměrně mnoho námahy a času. — Na slovenském území se zboží k plavení nakládalo hlavně v obcích Podolínec, Hniezdne a Lubovňa, v Haliči v Sandeckém kraji v obcích Pivničná, Barčice, někdy i Starý a Nový Sandec; plavilo se pokud možno bez přerušování, aby bylo Dunajce dosaženo ještě s příznivým stavem vody. Z území Haliče plavili jen stavební dříví a dřevo palivové, všechny druhy řeziva a ovčí sýr. Voroplavba se na Popradu provozovala hlavně na jaře, občas v létě a při větší vodě na podzim. Využívalo se tedy každé vhodné příležitosti. Uvedené slovenské zboží se dováželo k řece Popradu ponejvíce na povozech do slovenských městeček Podolínce, Hniezdného, Lubovně a Lubotína, kde přispívala k usnadnění transportu tzv. uherská cesta.<sup>375)</sup> K dopravě uvedeného zboží ze Slovenska do Haliče po Popradu sloužily tři různé typy vorů: 1<sup>o</sup> deskové vory (Bretterflösse), složené ze 70 kusů prken a naložené ještě dalším řezivem, 2<sup>o</sup> kmenové vory svázané ze 30 kusů zedních trámů s částečnou oblinou, 3<sup>o</sup> speciální vory k přepravě zboží, složené ze 13 kmenů o délce 5 sáhů, silných 9—12 coulů, o nosnosti 35—40 centnýřů. Nosnost těchto vorů byla ovšem rozličná a závisela velmi na tom, zda byly z vyschlého či čerstvého dřeva. Jinde se uvádí nosnost 20 sudů (Fass) nebo 60 centnýřů vídeňské váhy.<sup>376)</sup> Je pozoruhodné, že na této dravé řece plavili vory svázané vždy po dvou za sebou.<sup>377)</sup> Takto spojeným vorům říkali tratva (Tratte). Toto označení ovšem neodpovídá úzu na horní Visle, kde tratva znamenala největší vorovou jednotku, totiž dva prameny vorů spojené vedle sebe.<sup>378)</sup> Teprve u Opatovce se svazovaly dvě tyto tratvy vedle sebe. Tvořily je tedy vždy čtyři vorové tabule. Z Popradu po Sandec jeli na tratvě tři muži, dále jen dva po Opatovec. První se vracel od Sandce, druhý od Opatovce, kde se dvě tratvy spojily vedle sebe a plavali s nimi dál jen dva zbývající muži. Vesla neměly tyto tratvy po stranách, nýbrž jen jedno vpředu a druhé vzadu. — K plavení vorů od městečka Podolínce až po ústí do Dunajce bylo před rokem 1813 třeba 24 hodin čistého času k překonání vzdálenosti 11 něm. mil, ovšem v noci byly vory upoutány k břehu, protože plavba byla zakázána.<sup>379)</sup> Vodního mýta na řece Popradu v Haliči nebylo. Poplatky podle platného mýtního

<sup>374)</sup> Ibidem, str. 242.

<sup>375)</sup> V dobách nedostatku obilí v sandeckém kraji nebo spíšské župě v neúrodných letech byla městečka Podolínec, Hniezdné a Lubovňa v oboustranném spojení se Sandecem přes Pivničnou a navzájem si v zásobování obilím vypomáhali. HETG E3/I. Jinak se na Slovensko vozilo z Haliče plátno, vodka aj. zboží. Srov. W. Pol, o. c., tab. 1.

<sup>376)</sup> G. v. Berzeviczy, o. c., str. 243.

<sup>377)</sup> Ibidem.

<sup>378)</sup> Viz např. J. Wyrozumski, Jednostki obrachunkowe drzewa splawnego w dawnej Polsce, Kwartalnik Historii Kultury Materialnej VII, 1959, str. 273—274.

<sup>379)</sup> G. v. Berzeviczy, l. c., uvádí, že při plavbě v roce 1807 ztrávil čekáním v jedné obci tři dny, než ustal silný vítr.

a celního tarifu musely být zapraveny u tehdejšího třicátkového úřadu ve slovenské obci Mníšek nad Popradem. Výši mýta však doplňovací tabule neudávají. Velkými překážkami plavby byly zmíněné přejeje, dále rybářské oplotně (Fischerwehren) či tzv. rybářské plůtky (Fischerzäune), které se neustále zanášely kamením. Jiných vodních staveb na Popradu nebylo, jen ochranná stavba u sandeckého mostu. Přesto však byla plavba na Popradu velmi ztížena, ne-li zcela znemožněna po povodni v roce 1813, kdy bylo řečiště zavaleno velkými skalisky, pro něž bylo v následujících letech možno přejíždět na vorech jen s nasazením života a s velkým fyzickým vypětím.<sup>380)</sup> Trasa, kterou před rokem 1813 přejížděli voraři nejdéle za dva dny, musela být pak zdolávána někdy až dva i tři týdny. Obchodníkům se však plavba zboží za tak ztížených podmínek přestávala vyplácet, čím dál tím řidčeji se odvažovali tuto plavební trať proplout a raději s velkým finančním nákladem začali dopravovat zboží do Sandce na povozech. Suchozemská doprava zboží do Haliče byla i před rokem 1813 po pronikavém zdražení dřeva a tudíž i jeho dopravy třikrát dražší než doprava na vorech.<sup>381)</sup> Mezi navalená skaliska se naplavilo postupem času ještě množství kamení, které definitivně znemožnilo plavbu na vorech a tak zakrátko jediná vodní cesta spojující Slovensko s Haličí počala upadat do zapomnutí. Znemožnění voroplavby znamenalo nesporně ochuzení slovenského obyvatelstva ve spišské stolici, jemuž příprava dřeva k plavbě poskytovala po léta sezónní obživu, zejména však bylo velkou újmou pro haličské a polské území. Pozemní komunikace, jejichž budování zprvu slibně zvyšovalo podíl vzájemného obchodu mezi oběma zeměmi, staly se záhy jediným významným pojítkem, přestože doprava po nich, zvláště v horské oblasti Karpat, byla nesrovnatelně dražší a obtížnější než kdysi rychlá a levná doprava na vorech po Popradu. Obvykle se zboží dopravovalo na povozech přes Pivničnou do Sandce a teprve odtamtud ho bylo možno dále plavit po Dunajci. O velkém poklesu obchodu po vodě svědčí například to, že za dva roky, a to od 1. XI. 1819 do 31. X. 1821 bylo po řece Popradu do ruského Polska dopraveno jen 7958 centnýřů a 60 funtů (Pfund) vína mašlaš, což je značný nepoměr proti stavu před rokem 1813, kdy se ročně splavilo mnoho tisíc sudů uherského vína do Haliče. O někdejším významu dopravy po Popradu svědčí i to, že se již na počátku 18. století pomýšlelo na zřízení kanálu, který by spojoval Poprad s Váhem, tudíž Dunaj s Vjslou. — K obnovení obchodních styků po Popradu mezi Slovenskem a Haličí před polovinou 19. století v původním rozsahu patrně již nedošlo. — Pozoruhodné je to, že voroplavbu na Popradu i Dunajci a po Visle až do Varšavy, popř. Gdaňska, provozovali hlavně obyvatelé dosti vzdá-

<sup>380)</sup> Byla to jedna z největších povodní na území českém, slovenském a polském, kde všude měla nepříznivé následky ve voroplavbě. Škody způsobené touto povodní byly nesmírné. Srov. o ní A. v. Mednyánsky v časopise Hesperus 1816, str. 239, 246 a 377; týž Malerische Reise, str. 12—13.

<sup>381)</sup> G. v. Berzeviczy, I. c.

lené lipťovské obce Važce pod Tatrami,<sup>382)</sup> ovšem i ve spišské stolici byl dostatek pltníků v obcích Hniezdné, Stará Lubovňa, Chmeľnica aj.<sup>383)</sup> Byli prý velmi pověřčiví a konzervativní; dovedli se postit na jídle, ale tím více prý pili lihoviny.

Velmi podobný ráz jako na Popradu mělo vorařství na Dunajci,<sup>384)</sup> a to jednak proto, že obě řeky mají z hlediska hydrografického podobný charakter, jednak též proto, že voroplavba na Dunajci bezprostředně navazovala na plavbu po Popradu. Horní tok Dunajce pro vory splavný nebyl. Bránil tomu velký spád řeky, nerovnosti řečiště (dno složené z velkých kamenů a nakupených skalisek s hrubým šterkem, úzké koryto, velmi náhlé změny stavu vody apod.). Za povodní byl Dunajec nejobávanějším ze všech haličských toků. Při zmíněné povodni v roce 1813 zničil obydlí, mlýny, mosty, lesy; následky této povodně byly katastrofální: mrtvoly lidí i dobytka a různé předměty ze slovenské strany se nacházely až u břehů Visly. V důsledku velmi kolísavého stavu vody v této řece nebylo prý zvláštností, když formani, přejíždějící její velmi široké koryto u Nového Targu, byli náhle nic netušíce překvapeni stoupající vodou a s koňmi i vozy strženi do divokého proudu řeky, z něhož se již nevymanili. Přestože splavnost Dunajce začínala až pod Novým Targem u obce Charklov, byla i výše položená místa podél břehů řeky dosti osídlená, jednak lidmi, kteří se živili chovem dobytka, tedy převážně pastevci, jednak obyvateli, jejichž způsobem obživy byla příprava vorového dříví a řeziva, sváženého pak k Novému Targu na povozech.<sup>385)</sup> Hustší zemědělské osídlení počínalo až v sandeckém kraji. Převážnou část obchodu na Dunajci tvořilo zboží příplavované ze Slovenska po Popradu.<sup>386)</sup> Kromě toho se z Haliče od Nového Targu vozilo zejména znamenité stavební a palivové dříví a výborné dříví pro stavbu lodí do Gdańska. U Zakličina se na vory nakládalo ještě množství hrnčířských výrobků, plátna a sušeného ovoce k dopravě do Varšavy. Zakličin byl s okolními obchodními městy ve spojení též sandeckou krajskou a zemskou cestou. Pro plavení vorů z Novotargaska po ústí Popradu do Dunajce se nevázal určitý počet kmenů; jejich množství se řídilo rozměry a stávajícími podmínkami pro plavbu. Vory na tomto úseku Dunajce nemohly být přirozeně příliš široké a dlouhé, protože v oblasti Pienin musely proplouvat těsnými širokými jen 3—4 sáhy, a to od obce Nižše Sromovce až po Kroščenko. Při nízké vodě byla plavba ohrožována vyčnívajícími skalisky např. u Čorštýna, při velké vodě byla plavidla v úzkém řečišti neovladatelná pro velkou rychlost. Cesta vorů od Charklova po ústí Popradu měřila 7 něm. mil a trvala obvykle

<sup>382)</sup> J. v. Csaplovics, *Gemälde von Ungern II*, str. 119.

<sup>383)</sup> G. v. Berzeviczy, l. c.

<sup>384)</sup> HETG E3—F3.

<sup>385)</sup> Srov. J. Kantor, *Czarny Dunajec*, Kraków 1906, str. 153.

<sup>386)</sup> Zásadní význam měla na Dunajci a Visle už ve 14. a 15. století doprava již při Popradu zmíněných hornin ze severních Uher. O železo, olovo a hlavně měď měla zájem západoevropská hansovní města. Viz K. Pieradzka, *Trzy wieki stosunków handlowych pomiędzy Gdańskiem i Węgrami*, *Rocznik Gdański IX—X*, 1937, str. 193 n.



1½ dne. Podmínky pro voroplavbu nebyly tedy na horním toku Dunajce zvlášť příznivé. Nesrovnatelně výhodnější podmínky poskytoval střední a dolní tok od ústí Popradu až po ústí Dunajce do Visly. Na této trase byl vyrovnanější stav vody a v řečišti nebylo tolik překážek. Střední šířka toku byla 55—60 sáhů a průměrná hloubka při malé vodě asi 4—5 střeoviců. Na této trase byla i většina obchodních středisek a přístavišť pro odbyt dřeva a ostatního zboží: Nový Sandec, Čechov, Zakličin, přístaviště u Vojnického mostu a Ústí Jezucké. U Nového Sandce protínala Dunajec tzv. karpatská cesta a u zmíněných Vojnic tzv. hlavní vídeňská obchodní cesta, po nichž bylo možno rozvážet dál připravené zboží ze Slovenska. Na horní trase významnějších zastávek nebylo; jen u obce Sromovce na uherské hranici byl třicátkový úřad a u Kroščenka přístaviště pro prodej vorového dříví. Od ústí Popradu po ústí Dunajce do Visly se užívalo k dopravě uvedených druhů zboží všech tří druhů vorů, které byly popsány při voroplavbě na Popradu. Tyto vory byly vesměs sestavovány na březích Popradu a po Dunajci často projížděly téměř bez zastávky až do Visly a po ní do Varšavy a Gdaňska. K plavení po této dolní trase Dunajce se využívalo jarních zvýšených stavů vod a větších stavů vody v meziobdobích letních a podzimních. Délka této trasy od ústí Popradu po ústí Dunajce do Visly činila 16 mil a voraři ji absolvovali obvykle za tři dny. Vodních mýt na této řece, podobně jako na předešlých haličských řekách, nebylo.<sup>387)</sup> Význam voroplavby na Dunajci značně poklesl s omezením a posléze téměř úplným zánikem plavby po Popradu ze Slovenska. Avšak ještě i dlouho potom se uherské zboží k plavbě po Dunajci dopravovalo do Nového Sandce na povozech. Voroplavba na Popradu ze slovenské strany nebyla již patrně obnovena.<sup>388)</sup>

Méně pozoruhodná z hlediska obchodních styků byla na počátku 19. století voroplavba na Visloce.<sup>389)</sup> Nicméně však měla poměrně velký význam v tuzemském obchodě, protože dolní tok této řeky leží v úrodném a bohatém kraji. Na středním toku byla Visloka splavná pro vory obyčejně jen na jaře, na tzv. jakubské vodě. Z jaseľského kraje se na vorech dopravovaly hrnčířské výrobky a z tarnovského kraje především obilí.<sup>390)</sup>

<sup>387)</sup> Podle statistických údajů z doby kolem poloviny 19. století se zdá, že v Karpatech, jmenovitě na východní Moravě, ve Slezsku a v Haliči, vodních mýt nebylo. Platila se v Rakousku, Korutanech a v Čechách. Tafeln zur Statistik der österreichischen Monarchie für das Jahr 1841, sv. XIV, Wien 1844, tab. 10 a 17.

<sup>388)</sup> Nasvědčuje tomu i to, že v pracích W. Ormického o voroplavbě na Popradu a Dunajci v první polovině 20. století není o ní zmínka. V roce 1923 bylo ze Spiše vyvezeno po Dunajci 3016 tun slovenského dřeva, tj. 13 % veskerého splavného dřeva po Dunajci a Popradu v témže roce, ale bylo nakládáno v obcích Červený Klášter, Lysá nad Dunajcem (dříve Kalenberk) a Lipník, tedy na březích Dunajce. Viz W. Ormicki, Ekspert drewna w górnem polskiem dorzeczu Dunajca i Popradu, Kraków 1927, str. 37—38. Srov. týž, Wspólczesne flisactwo na Dunajcu i Popradzie, Kwartalnik Statystyczny, Warszawa 1928, sv. II, str. 1616—1629.

<sup>389)</sup> HETG G1-G3.

<sup>390)</sup> Největší množství obilí se však z dolní části tarnovského kraje vyváželo po Visloce na lodích, které mohly při střední vodě obstarávat dopravu zboží výjimečně již od Jasla. Při nízké vodě znemožňovalo plavbu mnoho mělčin. K lodní plavbě sloužily na počátku 19. století lodě

Přístavišť a loděnic na Visloce nebylo, takže obchodníci byli nuceni s vory přenocovat tam, kde to bylo možné. Vodní mýta se na řece neplatila, byla zavedena jen na silnicích, po nichž se čile obchodovalo plátnem, hlavně z Jasla a Tarnova. V celkovém měřítku byl podíl lodní a vorové dopravy na Visloce malý a zlepšení plavby by byla prospěla jen tehdy neuskutečnitelná regulace toku a prohloubení koryta.

Důležitou obchodní cestou byla řeka San,<sup>391)</sup> dlouhá od pramene až po ústí do Visly 46 něm. mil a z toho 43 mil splavná pro vory. Vedle kvalitního stavebního dříví se po Sanu a jeho přítocích, zejména Oslavě, plavilo na vorech i řezivo, popřípadě i jiné zboží. Převážná část produktů se však splavovala po Sanu na lodích.<sup>392)</sup> Pro vory byl San usplavněn 3 míle od pramenů v horách poblíž vsi Smolnik u Lutoviska v sanockém kraji, když byla v roce 1819 odstraněna skaliska z řečiště. Na horním Sanu po Dubiecko u Dynova a po Jaroslav se používalo obvyklých typů vorů, sbitých ze šesti až desíti kmenů a naložených ještě řezivem a zčásti i jiným shora uvedeným zbožím, mj. dřevěným hospodářským náradím a náčiním, jež se spolu s vorovým dřevem rozprodávalo v oblastech na dolním toku. Jen lodní dříví se plavilo až k Baltu.<sup>393)</sup> Význam někdejší plavby

---

zvané krypy (Krippa), které jako jedny z nejmenších sloužily k dopravě zboží i na Visle. Byly to velmi jednoduché a lehké nekryté lodi se stěžni, sloužící jednak k dopravě hrncířského zboží a plátna z Kolačic, jednak k dopravě obilí do Varšavy, popřípadě i dál. Popis krypy viz např. B. Ślaski, *Słownik*, str. 178.

<sup>391)</sup> HETG G3-13.

<sup>392)</sup> Byl to kromě obvyklých potřeb pro zeměděle např. anýz, kmín, ovoce, cibule, máslo, med, vosk, len, konopí, plátno, rybářské sítě, provazy, plátenické a hrncířské zboží. Hlavními středisky, kde se toto zboží prodávalo, byla tato města: Dynov (plátno, len, konopí), Radymno (rybářské sítě, konopné provazy, plátno), Jaroslav (obilí, ovoce a cibule), Leżajsk (med a vosk), Rudnik (len, konopí, plátno a galary) a Ulanov (obilí a hrncířské zboží). — Ulanov, založený roku 1616, proslul i stavbou zmíněných ulanovských galar (viz pozn. 359). — Život zdejšího lidu byl v minulosti pevně spjat s dopravou po vodě, jak o tom svědčí i existence cechu sociálně výše postavených plavců — rotmanů a sterníků, založeného v polovině 18. století. Podrobně o něm viz M. Janik, *Cech rotmański i sternicki w Ulanowie*, *Lud XXXII*, 1933, str. 66–77. Zdejšími vorařům přeživali plavci z Polska (kongresovky) posměšně „magiery“. Viz B. Ślaski, *Z gwary i obyczajów ludu wodnego*, *Lud XVIII*, 1912, str. 132–133. — Od Jaroslavi dolů byly na více místech špýchary (Viezownica, Monaster, Sieńawa, Bieliny, Ulanov, Pňov atd.), do nichž se svázelo obilí, zejména pšenice, z blízkého okolí a odtud se na galarách vozilo po Sanu a Visle do Varšavy a Elbinku. Popis sieňavského špýcharu z roku 1758 viz J. Burszta, *Materiały do techniki splawu rzecznego na Sanie i średniej Wisle z XVII i XVIII w.*, *Kwartalnik Historii Kultury Materialnej III*, 1955, str. 757. Provoz po Sanu byl v podstatě jednosměrný. Proti proudu se dopravoval od Wisly do obce Zařice u Ulanova jen materiál k výrobě sudů na sůl (Salzfass-Material) a proto se ani neuvažovalo o zřízení postranních cest pro potahy. Doprava po Sanu byla velmi pohodlná, protože dolní tok řeky měl poměrně stálý stav vody a malý spád (na 100 sáhů délky byl spád nejvíce 3½ a nejméně 2 couly). I šířka toku vcelku vyhovovala zdejším plavidlům; ve splavné trase činila na počátku 40 sáhů a v ústí 80 sáhů, hloubka při malé vodě činila 3–6 stěviců.

<sup>393)</sup> Lodní dopravě sloužily zejména dva druhy galar, popsané u Visly: 1<sup>o</sup> velké ulanovské galary, dlouhé 10 sáhů, 4 sáhy široké a 3 stěvice vysoké, nosnost 450 centnýřů, 2<sup>o</sup> malé galary, dlouhé 9 sáhů, 3 sáhy široké a 2½ stěvice vysoké, nosnost 250–300 centnýřů. Pro tyto lodi byl San splavný od Dubiecka. Plavba po Sanu dolů od Dubiecka až po ústí do Wisly trvala těmto plavidlům bez rozdílu zátěže na příhodné vodě 14 dní. Komplikovala ji řada překážek, hlavně stromy ležící v toku, kůly v řečišti, piloty po starých vodních stavbách, zbytky zrušených jezů, jezy, lodní mlýny, hatě apod., jejich podrobný výčet u jednotlivých obcí podél

po Sanu vyniká např. z toho, že podle výkazu chvalovického hraničního celního úřadu plulo po Sanu ročně přibližně 412 plavidel, z toho 250 galar, 35 krytých plavidel zvaných pobitka (Pobitken), 74 velkých pramic (grosse Kähne) a 88 vorů se stavebním a jiným dřevem (Bau- und Holzlösse). Proti předchozím létům plavba ve dvacátých letech 19. století poklesla, neboť vedle váznutí všeobecného obchodu těž obchod obilím s Gdaňskem od roku 1811 ustal a omezil se pouze na dovoz do Varšavy a Elbinku. Již předtím v letech 1806 a 1807 byl provoz do Gdaňska zcela uzavřen a zboží bylo v těchto letech dopravováno hlavně do Varšavy. — Vodních mýt na Sanu nebylo. Hraniční celní úřady (na pravém břehu Kurylovka, dále Bieliny a konečně poblíž Chvalovic, kde Visla opouštěla Halič) se řídily vývozními cly pro tuzemské produkty a dovozními cly pro cizozemské výrobky, platnými v celém Rakousko-Uhersku. Průvoz po vodě od polského města Křešova na Sanu přes Vislu opět do Polska byl ponechán zcela volný.<sup>394</sup>) Lodní plavba na Sanu byla v první polovině 19. století svobodná, nebylo zde soukromých práv, privilegií a oktrojů. K dopravnímu ruchu na Sanu nemálo přispíval styk s pozemními komunikacemi, a to tzv. karpatskou cestou u městyse Lesko, vídeňskou obchodní cestou a uherskou vedlejší silnicí u Přemyslu a javorovskou spojovací cestou u Radymna.

Poslední z haličských řek, jež se vlévají do Visly, je Bug.<sup>395</sup>) Jeho někdejší význam pro voroplavbu a zejména pro lodní plavbu na počátku 19. století velmi poklesl, hlavně v důsledku toho, že po zavedení návrhu obilního zákona v Anglii ustal obchod obilím do Gdaňska. Ve 20. letech 19. století začínala splavnost pro vory na Bugu u městyse Dobrotvor (nyní v SSSR), ovšem jen za příznivého stavu vody. Při nízké vodě nebyla dosud řeka splavná, protože tomu bránily nebo alespoň plavbu ztěžovaly mlýnské jezy u obcí Christinopol, Sokal, Konotopy a Ulvúvek. Vyšší vodní stavy byly na této řece velmi vzácné. I povodně, při nichž se ovšem pole podél břehů zcela znehodnocovala naplaveným bahnem, byly na Bugu velmi řídké. Z celkové délky řeky 19 mil na území Haliče byla pro vory splavná jen 8 mil dlouhá část, mimo území Haliče byla pak řeka splavná pro vory ve zbývající délce 56 mil po ústí do Visly. Nad městysem Dobrotvor nemohla být usplavněna pro 11 mlýnských jezů. Vory se sbíjely z neudaného množství měkkého stavebního dřeva a nakládalo se na ně jen několik málo druhů zboží: fošny ke stavbě lodí, dužky k výrobě sudů, někdy i malé množství obilí pro obchod se zahraničím. Protože hloubka vody u Dobrotvoru činila jen 2 střevice, muselo se s plavením vorů vyčkávat období dešťů, kdy hladina stoupla do

---

Sanu přinášejí doplňovací tabule. Bezpečnost plavby zajišťoval vpředu jedoucí rotman (Rottmann), který volil směr plavby mezi jednotlivými překážkami, např. mělčinami, stromy apod. (O instituci retmanů viz např. B. Ślaski, Słownik, str. 226—227.)

<sup>394</sup>) Bylo tomu tak podle ustanovení vídeňského kongresu z 3. 5. 1815, uzavřeného s polským královstvím, a podle dekretu dvorní sněmovny z 3. 10. 1817, č. 48235, a konvence ratifikované od c. k. majestátu.

<sup>395</sup>) HETG I3-K2.

výše 3–4 střeviců. I když to doplňovací tabule neuvádějí, je velmi pravděpodobné, že z Dobrotvoru se na vorech dopravovalo i ostatní zboží, jako např. kůže, plátno, kožešiny, domovní a hospodářské dřevěné a hrnčířské nádoby, malí koně, rohatý dobytek a dobytek vepřový, o němž je v tabulích zmínka. K další dopravě do Polska mohlo být totiž toto zboží překládáno na lodi až pod obcí Ulvuvěk, kde na Bugu splavnost pro lodi počínala a odkud se dalo plout i při poměrně nízkém stavu vody. Od Ulvuvku pokračovala lodní plavba na Bugu podél hranice s Polskem až po Litověř, kde Bug opouštěl definitivně území Haliče. O lodní plavbě na území Polska není však v doplňovacích tabulích žádných bližších údajů. K značnému poklesu významu plavby na Bugu pro Halič přispělo též odtržení západní Haliče po třetím dělení Polska. K rozšíření plavby lodí i vorů by bylo bývalo nutné odstranit nebo snížit mlýnské jezy a vyčistit dno řeky od pahýlů, zbytků starých zrušených vodních staveb. Ovšem s poklesem významu zdejší plavby neměl nikdo na realizaci těchto opatření zájem a zvláštní instituce pro zvelebování plavby na této řece rovněž nebylo. O jejím někdejší významu svědčí však to, že již v 17. století navrhoval inženýr Reauplan za krále Vladislava IV. zřízení kanálu, který by prostřednictvím řek Peltev a Verešica spojoval Dněstr s Bugem.

Kromě uvedených toků v západní Haliči mohly být usplavněny pro vory a částečně i pro lodi ještě další dvě řeky, ovšem jen za předpokladu, že by se při nich rozvinul obchod. Byla to především Raba,<sup>396)</sup> pramenící v Karpatech ve vadovickém kraji u obce Sieňava a tekoucí ovšem pustou, lysou a kaměnitou krajinou v okolí města Myšlenic, kde se místních malých zásob dříví plně využívalo jen pro domácí potřebu a pro lihopalny. Nedostatek dřeva v povodí Raby pokračoval až ke krajskému městu Bochni, kde teprve začínaly na levém břehu řeky bohaté komorní lesy niepolomické.<sup>397)</sup> Hydrografické podmínky by byly umožňovaly plavení vorů sbitých z 8–10 kmenů od obce Peim při 18 coulech vody nad nulou.<sup>398)</sup> K tomu ovšem místní porosty neposkytovaly dostatek dříví. K lodní plavbě by bylo mohlo být užíváno malých galar od města Bochni, jak to navrhoval pro dopravu soli Abbé Liesganig již roku 1773.

Z obdobných důvodů nemohla být realizována plavba vorů na řece Visloku.<sup>399)</sup> Horní tok byl sice obklopen bohatými lesy, avšak plavba byla neuskutečnitelná pro množství jezů. V nižších polohách, kde podmínky pro plavbu byly, trpěl kraj

<sup>396)</sup> HETG T3-U3.

<sup>397)</sup> Malý užitek z nízkých zemědělských výnosů se snažili obyvatelé horního toku Raby nahradit chovem ovcí a včel, výrobou šindelů a řeziva, pro něž získávali dřevo z dosti vzdálených lesů. Svě výrobky pak rozváželi na vozech do měst v nížině. Tok byl po Myšlenice velmi řídké osídlen, hustěji pak po ústí Raby do Visly.

<sup>398)</sup> Na velmi podrobné mapě Haliče „Koenigreich Galizien und Lodomerien“, herausgegeben im Jahre 1790 von Liesganig, vermehrt und verbessert von dem k. k. oest. Generalquartiermeisterstabe im Jahre 1824, Slezské muzeum v Opavě, sign. M-273, je splavnost Raby pro vory od obce Peim zakreslena. Ve skutečnosti se ovšem plavba na Rabě neprovozovala.

<sup>399)</sup> HETG U3-X1. 1

nedostatkem vorového dřeva. Vislok mohl být splavný pro běžný typ haličských vorů téměř po celý rok, s výjimkou období velkých vod v dubnu, koncem června, července a začátkem srpna, a to od obce Rudavka. Denně by bylo bývalo možno urazit 6—7 něm. mil. I lodní plavba mohla být uskutečněna obvyklými malými galarami o nosnosti 300 centnýřů. O vyhloubení Visloku k plavbě konečně uvažoval sejm již roku 1589 a 1631.<sup>400)</sup>

Pokud lze na charakter a význam plavby na západohaličských přítocích Visly usuzovat podle shromážděných údajů, umožňuje srovnání plavebních poměrů na těchto řekách a způsobu jejich využívání stanovit pro začátek 19. století čtyři skupiny, od sebe se více či méně lišící:

1. Nejjednodušší a hospodářsky nejomezenější byla voroplavba na Sole a Skavě. Objektivní význam spočíval ve využití velkých zásob dřeva, které bylo jediným druhem splavovaného zboží. Sekundární užitek, jenž z ní vyplýval pro chudé obyvatele na horním toku těchto řek, byla příprava a splavování vorového dřeva jako vřtaná součást jejich celoročního zaměstnání a způsobu obživy.

2. Větší hospodářský význam měla voroplavba na Visloce, Sanu a Bugu, kde zprostředkovávala obchod různými domácími a řemeslnými výrobky z výše položených oblastí a obilím z nížin. Kromě vorového dříví a řeziva přebírala část tohoto obchodu i neperiodická lodní doprava, využívající jen malých plavidel. Až na malé výjimky byl však tento provoz jednosměrný, a to po proudu. Význam velmi poklesl s omezením vývozu obilí.

3. Zvláštní místo zaujaly v obchodě dva další horské karpatské toky: Poprad a Dunajec. Byly významným hospodářským a tím i kulturním pojítkem mezi Slovenskem na jedné a Haličí s Polskem na druhé straně.<sup>401)</sup> Voroplavba na nich mnohem více než doprava silniční umožňovala rozsáhlý obchod velkým počtem druhů zboží až do roku 1813. I zde byl provoz převážně jednosměrný, protože na těchto prudkých řekách plavba proti proudu nebyla uskutečnitelná. Podrobné studium vzájemného styku slovenského a polského živilu a jejich účasti na voroplavbě po Popradu a Dunajci slibuje otevřít průhled do zajímavé kapitoly dějin slovenského a polského pohraničního lidu.

4. Nejvýraznější místo však ve voroplavbě i plavbě lodní zaujímala i na počátku 19. století Visla, do níž kromě malé části lokálního obchodu ústil téměř celý vodní a značná část silničního provozu z horské karpatské části západní Haliče.<sup>402)</sup> Na Visle se setkávaly všechny druhy plavidel z jmenovaných přítoků a navíc sloužila k obousměrné dopravě po této dopravní tepně Haliče i jiná, větší

<sup>400)</sup> B. Wachowiak, o. c., str. 126—127.

<sup>401)</sup> O tom, za jak významné bylo toto obchodní spojení ve své době považováno viz G. v. Berzeviczy, l. c.

<sup>402)</sup> Dokladem intenzity vodní dopravy na horní Visle je i existence samostatného cechu plavců v Krakově. Viz J. Broda, Cech włóczków krakowskich, Roczniki Dziejów Społecznych i Gospodarczych XVI, 1954, str. 285—311, a J. Wyzozumski, O kongregacji włóczków krakowskich, Małopolskie Studia Historyczne I, Kraków, 1958, str. 29—43.

plavidla, jednak prameny spojených vorů, jednak též větší typy nákladních lodí. Hydrografické podmínky umožňovaly téměř permanentní provoz, což mělo velmi příznivé důsledky v obchodě, hlavně s Polskem a částečně i s Německem a Anglií až do jejich diskriminačních hospodářských opatření.

Technika voroplavby na karpatských přítocích Visly a jejím horním toku se výrazně lišila od vorařství na rovinných polských řekách, zejména na Odře,<sup>403</sup>) na Pilici,<sup>404</sup>) na dolním Bugu,<sup>405</sup>) na střední a dolní Visle atd. Na těchto řekách se splavovaly většinou velké vorové jednotky, podobné vorovým pramenům na řekách jiho- a středočeských, dolnorakouských, německých a západofrancouzských. I organizace voroplavby byla na nížinných polských řekách odlišná od jednoduchého horského vorařství v Karpatech.

---

<sup>403</sup>) Srov. např. J. Klapper, Oderschiffahrt und Flösserei in unserem Heimatgebiet, Oppelner Heimatblatt, roč. 6, 1930/31, č. 7, str. 3—4, č. 8, str. 1—2; M. Misińska, Z badań nad flisem i łodziarstwem północno-wschodniej Opolszczyzny, Etnografia Polska I, 1958, str. 196—199.

<sup>404</sup>) M. Misińska, Z badań nad flisem na Pilicy, Etnografia Polska I, 1958, str. 363, a též, Splaw drzewa na Pilicy, Prace i materiały Muzeum Archeologicznego i Etnograficznego w Łodzi, seria etnograficzna, sv. 2, 1958, str. 25—42.

<sup>405</sup>) Vorařstvím na dolním Bugu se podle předběžné zprávy zabývá M. Biernacka, která zpracovává monografii „Kamieńczyk nad Bugiem — osada flisacka“ (Etnografia Polska I, 1958, str. 364).