

BARBARA BAZIELICHÓWNA

## TRANSPORT I KOMUNIKACJA W SIOŁKOWICACH STARYCH

Badania nad transportem i komunikacją jako jednym z zagadnień wchodzących w skład zespołowo opracowywanej monografii północno-wschodniej Opolszczyzny przeprowadzałam na podstawie kwestionariusza, który uwzględniał osiem zasadniczych punktów: 1) typy dróg, 2) kładki i mostki, 3) transport pieszy, 4) komunikację w zimie, 5) transportowanie w pole narzędzi do orania i bronowania, 6) wóz, 7) zaprzęg, 8) wspinaczkę.

Zbierane dotychczas materiały z tego zakresu na omawianym terenie miały raczej charakter orientacyjny, i to głównie z transportu wodnego, tj. flisactwa.

Przystępując do omówienia wyniku poszukiwań na wstępie pragnę zaznaczyć, że otrzymane wiadomości pochodzą od kilkunastu informatorów będących nie tylko w różnym wieku, ale także reprezentujących miejscowe warstwy społeczne. Uzyskałam w ten sposób materiały wzajemnie się uzupełniające względnie korygujące. Tą drogą łatwiej było uchwycić dane uzależnione od stopnia zamożności i środowiska oraz okresu czasu, z którym byli związani moi informatorzy. Oprócz rolników badałam w tej sprawie również kołodziejów i rymarzy.

Według najstarszych informatorów pierwotnie przez wieś prowadziła tylko jedna droga, tzw. droga wiejska, której nawierzchnię utrwalono dopiero w 1926 r. W okresie rozbudowywania się wsi powstały liczne drogi boczne, które dziś nazywa się ulicami. Poza tym Siołkowice Stare przecinał główny trakt wiodący z Opoła do Brzegu, o twardej nawierzchni, wybrukowany w latach 1891—1892, zwany *szosą*. Rozróżniają tu nadto jeszcze drogi polne, dostępne dla wszystkich, tzw. miedze, czyli, jak wyjaśniał jeden z informatorów, „malowane w kartach“ (oznaczone w katastrze), oraz drogi graniczne, będące tylko do użytku właścicieli pól graniczących ze sobą. Drogi leśne mają także swoje specjalne nazwy; te, które wiodą pod kątem prostym nazywają *alejami*, natomiast kręte ścieżki zwą *drożyskami*. Na określenie leśnych, trudno dostępnych

miejsc mają słowo *poramba*, zaś bagniska, torfowiska i w ogóle moczary określają jako *mory*.

Drogę wiejską i ulice oczyszcza każdy przed swym domem raz w tygodniu, w sobotę, a gdy ktoś nie zdąży, to w niedzielę rano. Co do tego nie ma jednak specjalnych przepisów, a każdy pilnuje tego zwyczajowego porządku.

Mniej więcej do 1905/1906 roku ważną drogą komunikacyjną była Odra, którą splawiano drzewo zbijane w *trafty* (tratwy), wożąc na nich cement, kamienie, piasek, węgiel oraz pokłady kolejowe do Frankfurtu i dalej. W związku z tym pozostawało dość duże nasilenie flisactwa, które jednakże zostało opracowane jako odrębne zagadnienie. Flisactwo zaczęło upadać z chwilą wybudowania w latach 1906—1909 linii kolejowej na trasie Opole—Wrocław. Od tego czasu drzewa wodą niewiele *kludzili* (splawiali), albowiem pobudowano rychło tartaki, skąd wywożono kolejną gotowe tarcice. W ogóle Odra była ważną drogą, która wyprowadzała ludzi poza obręb wsi. Przeprowadzano się przez nią w miejscach przewozu, które w najbliższej okolicy znajdowały się w Dobrzeniu Wielkim, Wróblinie, Popielowie, Nikolinie i Stobrawie, a jeszcze dawniej brodem, z których jeden do czasu uregulowania Odry był w Dobrzeniu Wielkim. Drugim ważnym traktem komunikacyjnym była droga lądowa, po której (przed wybudowaniem kolei) kursowała poczta dwa razy dziennie, tzn. tam i z powrotem z Opola do Popielowa. Po większej części jednak drogę przebywano wozem, a furmanieniem zajmowali się gburzy oraz ci zagrodnicy, którzy mieli konie. Oczywiście z tych środków komunikacji korzystali w pierwszym rzędzie poszukujący pracy poza obrębem wsi; wyjeżdżający na roboty do Niemiec kierowali się w stronę Opola, a udający się „do gór”, czyli do śląskiego okręgu przemysłowego, przybywali do Brzegu. Wielu oczywiście było takich, którzy nie mogąc „opłacić się furmanowi” do Opola i Brzegu wędrowali pieszo; dopiero później rozpowszechniła się jazda rowerem. Komunikacja autobusem po szosie Opole—Popielów została wprowadzona dopiero po ostatniej wojnie.

Mniej więcej do początku XX wieku w najbliższej okolicy Siołkowic były tylko dwa mosty na Odrze: jeden w Opolu, drugi w Brzegu. Betonowy most na szosie Popielów—Lewin wybudowano w latach 1922—1923. Do I wojny światowej mosty na Odrze były drewniane; dopiero później zostały przebudowane na betonowe.

Niemal każde domostwo we wsi połączone jest z drogą małym mostkiem. Mniej więcej do 1890 roku budowano je z pni spróchniałych sosen, wydrążonych środkiem na kształt rynny, które układano w rowie ściekowym, przysypując je kamieniami i ziemią. Potem zaczęto budować sklepione mostki z cegły, ale i te nie były trwałe, bo cegła łatwo



Ryc. 9. Transport świeżej konieczyny. Siolkowice Stare, pow. Opole

Fot. R. Zajac

pękała na skutek działań atmosferycznych i dużych ciężarów. Znacznie wytrzymalsze okazały się mostki z cementowych rur, spotykane dziś najpowszechniej, zaprowadzone przed pierwszą wojną światową. Rury cementowe kupują albo sami wyrabiają.

Transport pieszy zanikł właściwie już po pierwszej wojnie światowej. Zresztą był on praktykowany głównie przez warstwę najbiedniejszych chłopów, i to przeważnie przez starsze kobiety: chałupnice i komornice. Do dawnych sposobów należało: przenoszenie drzewa z lasu bezpośrednio na plecach bez żadnych przyrządów pomocniczych, albo też posługiwanie się *miechówką*, tj. kwadratową płachtą z taśmami bądź powrozami na rogach, które następnie po zarzuceniu *miechówki* na plecy związywano na piersiach. *Miechówka* służyła do noszenia trawy, chrustu czy gałęzi na miotły. Mężczyźni natomiast, jednak nie gburzy, do noszenia jedzenia w pole lub zakupów ze sklepu używali drewnianych toreb w kształcie sześciobocznych płaskich skrzyneczek, zwanych *kobiylami*. Używali również prostokątnych płóciennych toreb, jak gdyby kopert, tzw. *tasz*, zawieszanych na ramieniu za pomocą paska lub powrózka. Do przenoszenia ziemniaków, drzewa lub plew służyły, jak pamięć ludzka sięga, wi-

klinowe kosze różnej wielkości. Obecnie użyteczność wszelkiego rodzaju koszy jest bardzo wielka, a to z powodu istniejącego tutaj i w najbliższej okolicy silnie rozwiniętego ośrodka koszykarskiego. Po pierwszej wojnie światowej zanikły dawne nieckowate nosidła zwane *tragami*, służące do przenoszenia wiader z wodą z odległych studni.

Zmechanizowanym częściowo sposobem transportu pieszego jest używanie do obecnych czasów tzw. *kar* i *toucek*. *Kary* są to po prostu drewniane lub żelazne taczki w postaci prostokątnej skrzyni, o dwóch poziomych uchwytych, wsparte na osi o jednym kole pośrodku. Służą głównie, i to od dawna, do przewożenia gnoju z chlewa do odległych gnojowisk. Podobną konstrukcję posiada *toucka*, ale zamiast skrzyni ma drabinkową platformę. Używają jej w każdym gospodarstwie do wszelkiego transportu (ryc. 9). Wozi się na niej nawet chleb od piekarza i zakupy ze sklepu. Obecnie takim uniwersalnym środkiem jest również rower. Służy nie tylko do szybszego pokonywania przestrzeni, ale jeździ się na nim do sklepu po zakupy, do pracy w mieście czy w polu, przewozi się ziemniaki, trawę, zboże, mąkę w workach, drzewo, słomę, a nawet w specjalnych koszykowych siedzeniach przymocowanych do kierownicy przewozi się małe dzieci. Zarówno w Siołkowicach Starych, jak też okolicznych wsiach nie ma prawie domu, w którym nie byłoby co najmniej jednego roweru, a w zagrodach gburskich czy zagrodniczych jest ich nawet po kilka (ryc. 10). Jeżdżą na nich tak dzieci, jak też osiemdziesięcioletni starcy. Pierwsze rowery sprowadzili robotnicy sezonowi około 1900 r. Wówczas we wsi było ich zaledwie parę. Dopiero po wybudowaniu kolei, kiedy ruchliwość ludności znacznie się wzmożyła, rowery stały się powszechnym środkiem dojazdowym.

Do chodzenia w zimie po lodzie używane były do niedawna tak przez mężczyzn, jak i kobiety raki szponowate, czterokolczaste, wyrabiane przez miejscowych kowali, przypinane rzemykami lub przywiązywane sznurami do butów.

Mniej więcej do 1945 roku używano tutaj trzech typów sań, a mianowicie: 1) dwuczęściowe sanie służące do przewożenia ściętego drzewa, tzw. *byki*; 2) sanie długości około 3 metrów do ogólnego transportu; 3) sanie ozdobne do przejażdżki. Te ostatnie mieli tylko nieliczni zamożni gburzy oraz ci zagrodnicy, którzy zajmowali się furmanieniem. Biedniejsi gospodarze mieli tylko sanie do ogólnego transportu.

Nazwy niektórych części sań powtarzają się i na innych terenach Polski, a także w Czechach i pld. Słowacji. Chodzi tu mianowicie o nazwę *saniczki* na oznaczenie płóz i *nousod*, tj. poprzeczek łączących płozy. Nazwy pozostałe, jak *kijonki*, na oznaczenie podpórek pod nasady, oraz *przycka*, poprzeczka łącząca płozy przedniego *byka*, występują jedynie na północno-wschodniej Opolszczyźnie.



Ryc. 10. Transport owsa. Siołkowice Stare, pow. Opole

Fot. R. Zając

Obecnie w zimie używa się przeważnie wozów o ogumionych kołach, które łatwo poruszają się i nie zapadają w śniegu. Po I wojnie światowej wśród młodzieży zaczęły się rozpowszechniać narty, ale jedynie o zastosowaniu sportowym.

Do najstarszego, a zarazem szeroko rozpowszechnionego sposobu przewożenia narzędzi rolniczych, zanikłego w Siołkowicach już około 1900 r., należało posługiwanie się krokwiowatym włókiem. Poza tym jeśli pole znajduje się w pobliżu gospodarstwa, przenosi się narzędzia w rękach

lub zaprzęga się zwierzęta do potrzebnych narzędzi i transportuje się je w pozycji odwróconej. Dla ułatwienia transportu pod pług podkłada się jeden, bądź dwa drążki związane łańcuchem i przymocowane do barków. Obecnie wszystkie narzędzia rolnicze przewozi się zazwyczaj na wozie.

W zależności od stanu majątkowego i wielkości gospodarstw pozostaje wielkość i dogodność sprzętu transportowego, do którego zalicza się przede wszystkim wozy i uprząż. W gospodarstwach chałupniczych, gdzie nie ma koni, pracę w polu wykonuje się za pomocą krów, które także zaprzęga się do lekkich wozów. W przeciwieństwie do gospodarstw chałupniczych, posiadających po jednym wozie, gospodarstwa gburskie, a nawet zagrodnicze, w których utrzymywane są konie, mają od trzech do pięciu wozów oprócz nierzadko używanej bryczki. Zaznaczyć przy tym należy, że chałupnicy dysponują tylko zwykłym wozem drewnianym, podczas gdy w pozostałych wspomnianych gospodarstwach pierwsze miejsce zajmują obecnie wozy na ogumionych kołach, tzw. *gumi-niuki*, rozpowszechnione na tym terenie już w okresie międzywojennym. Do dziś przechowała się jeszcze w pamięci starszej generacji wiadomość o wozach na drewnianych osiach i kołach. Obwód kół składał się według informacji osiemdziesięcioletniego kołodzieja tylko z dwóch części drewnianych. Informacja ta nie została potwierdzona. Wozy o takich kołach i osiach drewnianych wyszły z użycia z końcem ubiegłego wieku. Na Opolszczyźnie, podobnie jak i na całym Śląsku, powszechny jest wóz dwułożnikowy z ruchomą rozwarą, składający się z *przedka* i *zadka*. Pozostałe jego części zwą się: *śnice*, *podyma*, *uoje*, *futer*, w którym tkwi oś, *nousod*, *uobartył*, *klonica* i *sworzyń*. Na koło składają się: *zwona*, *śpice* (szprychy), *ryfa* (obwód żelazna), głowa, w której tkwi oś, *kapśła* nakrywająca wystającą poza koło część osi i *lonik*, tj. gwóźdź przytrzymujący *kapśłę*. Z wymienionych nazw tylko: *futer*, *lonik*, *ryfa*, *luśnia*, *kapśła* są pochodzenia obcego (zapożyczone z języka niemieckiego)<sup>1</sup>. Natomiast *uoje*, *głowa*, *śpice*, *sworzyń* to prastare nazwy występujące u Słowian zachodnich i południowych<sup>2</sup>. Mogą zatem i one posłużyć jako jeden z dowodów świadczących o polskości Opolszczyzny.

Na górną część wozu, czyli tzw. *wiyrzch*, nakładają trzy rodzaje obudowania, a mianowicie: 1) *karę*, tj. jak gdyby prostokątną drewnianą skrzynię z ruchomymi, składanymi bokami; 2) *droubce*, czyli dwie drabiny, wraz ze *spodnicą*, czyli deską spodnią, służącą do przewożenia zboża i siana oraz 3) *gnojnice*, luźne deski zakładane na wóz przy przewożeniu nawozu.

<sup>1</sup> A. Brückner, *Słownik etymologiczny języka polskiego*, Kraków 1927.

<sup>2</sup> K. Moszyński, *Kultura ludowa Słowian*, t. 1, Kraków 1929, s. 646.



Ryc. 11. Zaprzeg krów w jarzmice. Siólkowice Stare, pow. Opole

Fot. R. Zając

Wielkość wozu i jego ciężar uzależniony jest od siły pociągowej. Jeśli gospodarstwo pracuje krowami, wówczas zaprzęga się je do wozu za pomocą *jarzmicy* (ryc. 11) bądź też za pomocą chomąta. Mniej więcej do 1890 r. używano na tych terenach do zaprzęgania pary krów jarzem ramowatych, podobnie jak dla wołów. Ponieważ jednak ten prosty sposób zaprzęgu nie był wygodny, jak tłumaczą informatorzy, źle się w nim

krowy obracały i nie mogły się swobodnie oganiać od much, zaczęto posługiwać się jarzmami na pojedyncze zwierzęta. Około 1910 r. zaczęto do zaprzęgu używać chomąt; ze względu na ich budowę rozróżnia się tutaj trzy ich rodzaje. Każde z nich składa się z drewnianych *klescyń* i poduszki, czyli *zougłówka*. Używanie *jarzmic* bądź jednego z trzech typów chomąt uzależnione jest od budowy i siły pracującego zwierzęcia. Np. krowy, które mają mięsisty kark, najlepiej chodzą w *jarzmicach*. Zasięg tego typu jarzem, jak wiadomo, jest bardzo rozległy; występuje daleko poza granicami Polski<sup>3</sup>. Przez *jarzmicę*, tak jak przez chomątą, przewleczone są postronki biegnące wzdłuż boków krowy i przymocowane do *barków*, czyli wagi łączącej zwierzę z wozem. Przez grzbiet zarzuca się *noubiedrznik* podtrzymujący postronki, a brzuch opasowuje się *podpinką*. Chałupnicy prowadzą krowę na *powódku* z powrozu, którym przywiązane są kilkakrotnie rogi krowy, a który przytrzymuje się zawsze z lewej strony krowy. *Powódek* jest zawsze jeden, nawet wtedy gdy prowadzi się parę krów. Niektórzy natomiast zamiast powrozu używają łańcucha, nie przewiązują go jednak przez rogi, lecz opasowują nim pysk i przewlekają przez specjalną obrączkę z lewej strony chomąta.

Chomąta dla koni są nieco inne. Dalsze części uprzęży niewiele różnią się od poprzedniej. Składają się również z *noubiedrznika*, *podpink* opasującej brzuch, postronków z powrozu bądź też *poboczników* z rzeźmiennych pasów czy *łańcuszków*, tj. łańcuszków biegnących wzdłuż konia, a przechodzących mniej więcej w połowie jego boków przez drewniane *uoblodry* lub skórzane *taszki*, i wreszcie z *lejc*. Natomiast część uprzęży nakładana na głowę konia wraz z wędzidłem zwie się *huździenicą*. Zaprzęg w szle na tych terenach, jak również na całym Śląsku, nie jest znany. Wierzchem na koniach na ogół nie jeżdżono, toteż siodła nie miały i nie mają zbyt wielkiego zastosowania. Jeżeli zaś chodzi o podkuwanie koni, używa się różnych rozmiarów podków, zależnie od wielkości kopyta konia. Zawołania na konie i krowy są mniej więcej jednakowe.

Do omówienia pozostaje jeszcze krótki rozdział ujęty w kwestionariuszu tytułem *w s p i n a c z k a*. Otóż w tym zakresie można powiedzieć bardzo niewiele. Mniej więcej do 1900 r. mężczyźni trudniący się w lasach zrywaniem nasiennych szyszek przy wchodzeniu na wysokie drzewa używali tzw. *pazurów*. Była to para dwóch szponowatych kolców wykutych z metalowego pręta, które przywiązywano paskiem lub sznurkiem do butów od strony wewnętrznej, ułatwiając sobie w ten sposób zaczepianie się o korę drzewa. Obecnie do wspinania się używana jest *droubska*, tj. drabina większa lub mniejsza, sporządzona najczęściej przez samych gospodarzy.

<sup>3</sup> K. Moszyński, op. cit., s. 654.