

²⁰ Oba te zasięgi naniesiono wg K. Kwaśniewskiego.

²¹ J. Siatkowski, Słownictwo Warmii i Mazur, Warszawa 1958, s. 51.

²² j. w., s. 51.

²³ Mapy 6 i 7 uzupełnione zostały materiałem z atlasów językowych: J. Siatkowskiego, Słownictwo Warmii i Mazur, Warszawa 1958, Z. Stiebera, Atlas językowy dawnej Lemkowszczyzny, Łódź 1956, M. Małeckiego, K. Nitscha, Atlas językowy polskiego Podkarpacia, Kraków 1934.

²⁴ Niestety nie dysponuję mapą nazw klepiska, która wykonana została dla Polskiego Atlasu Etnograficznego przez J. Gajka i Z. Staszczak i ukaże się w pierwszym zeszycie P.A.E.

²⁵ A. Brückner, Słownik etymologiczny języka polskiego, Warszawa 1957, s. 488.

²⁶ J. Karłowicz, Słownik gwar polskich, Kraków 1911, t. VI, s. 309.

²⁷ Z. Stieber, Atlas językowy dawnej Lemkowszczyzny, Łódź 1956, s. 12.

²⁸ A. Brückner, j. w., s. 685.

²⁹ j. w., s. 519.

³⁰ J. Karłowicz, j. w., t. II, s. 146.

³¹ J. Siatkowski, j. w., s. 48.

³² j. w., s. 49.

³³ J. Kostrzewski, j. w., s. 38.

³⁴ S. Poniąkowski, j. w., s. 234.

³⁵ J. Burszta, Dawne budownictwo „na sochy“ w Wielkopolsce i jego zanik, Warszawa 1957, s. 550.

³⁶ A. Bachman, Dach w słowiańskim budownictwie ludowym, Lwów 1929, s. 190.

³⁷ J. Burszta, j. w., s. 550.

KAZIMIERZ PUDŁO

TRADYCJE UŻYWANIA BYDŁA ROGATEGO DO PRAC POCIĄGOWYCH W GOSPODARSTWACH CHŁOPSKICH W POLSCE Z KOŃCEM XIX I W I POŁ. XX W.*

I. Wstęp. Problemy związane z używaniem bydła rogatego do prac pociągowych należą do jednych z najciekawszych z zakresu hodowli zwierząt domowych. Zasadniczą siłę pociągową współczesnych gospodarstw chłopskich stanowią konie. Nie były one jednak w przeszłości tradycyjną siłą pociągową i zastąpiły dopiero w XIX i XX w. powszechnie niegdyś używane bydło rogate. Proces ten odbywał się bardzo powoli i miał niejednakowy przebieg zarówno pod względem chronologicznym, jak i terytorialnym.

Przebieg jego warunkowała struktura gospodarcza i społeczna XIX i I poł. XX w. w Polsce. Relikty zwyczaju używania bydła rogatego do prac pociągowych stwierdzone po II w. św. potwierdzają powolność procesu zaniku zaprzęgu bydłowego i pozwalają domniemywać o przyczynach tak długiego utrzymania się ich w czasie. W oparciu o materiał etnograficzny, w rozważaniach swoich będę zmierzał do:

Wyodrębnienia terenów o najszybszym i najwolniejszym procesie zaniku zaprzęgów bydłowych (wół, krowa).

Nakreślenia zasięgów terytorialnych używania bydła rogatego do niektórych czynności gospodarskich, obrzędowych, komunikacyjnych i uprawy ziemi na podstawie ludowej tradycji.

Wysunięcia hipotezy o tradycyjnych ośrodkach stosowania zaprzęgów bydłowych.

Polska literatura naukowa w zakresie zagadnienia używania bydła rogatego do prac pociągowych ogranicza się jedynie do wzmianek na marginesie zasadniczych problemów rolnictwa, czy hodowli. Najmniej danych dotyczy okresu XIX i XX w.¹ Litera-

* Napisano w oparciu o prace nad „Polskim Atlasem Etnograficznym“ w Zakładzie Etnografii I.H.K.M. — P.A.N. we Wrocławiu.

tura dostarcza natomiast więcej materiału porównawczego do okresu XVI i XVIII w.² Na uwagę szczególną zasługują wiadomości o zaprzęgach bydła rogatego do prac gospodarskich pod koniec XVIII w. a więc w okresie przeżywania się systemu pańszczyźnianego i początków upowszechniania się na wsi koni. Wartościowych wiadomości pod tym względem dostarczają prace B. Baranowskiego poświęcające dużo miejsca zagadnieniom siły pociągowej w gospodarstwach chłopskich i dworskich, rasom hodowanego bydła rogatego, początkom nowej hodowli i jej celom³. Ciekawymi źródłami są instrukcje gospodarcze dla dóbr magnackich i szlacheckich zwłaszcza z wieku XIX⁴, które dostarczają pewnych danych co do rozpadającego się systemu gospodarki pańszczyźnianej. Stanowiły one próbę ratowania pańszczyźnianej struktury agrarnej. Przewijają się w nich wiadomości o zaprzęgach wołowych używanych do prac rolnych i transportu kołowego.

Więcej miejsca poświęcono w literaturze naukowej zagadnieniom archaiczności hodowli bydła rogatego na ziemiach naszych⁵ i genezie nazw *woł*, *krowa*, *byk*, podkreślając ich słowiańskie pochodzenie⁶. Jednomyślny pogląd wśród uczonych panuje co do starszych tradycyjnych związków łączących na ziemiach naszych uprawę ziemi z hodowlą bydła rogatego, które dostarczało siły pociągowej, nawozu a także i pożywienia⁷. Podkreślają oni, że hodowla niekiedy odgrywała większą rolę niż uprawa roślin zbożowych⁸. Tradycję starej hodowli bydła rogatego jako siły pociągowej w gospodarstwach chłopskich, potwierdza materiał etnograficzny zestawiony z terenów Słowiańszczyzny. Koń uchodził na terenach słowiańskich za zwierzę pośledniejsze i był początkowo używany do lżejszych prac, głównie do komunikacji poza obręb wsi (jak się zdaje za przykładem dworów)⁹. Wzmianki historyczne o hodowli koni w gospodarstwach chłopskich sięgają XVI w.¹⁰. Początek przenikania koni na wieś o szerszym zasięgu przypada na koniec XVIII w. a w świetle etnograficznych danych — na II połowę XIX i XX w.

Rozważania swoje o zaprzęgach bydłych w Polsce od końca XIX w. do połowy XX w. opieram przede wszystkim na ma-

teriale etnograficznym — marginalnie tylko wykorzystując wzmianki źródłowe, o tyle o ile tłumaczą one dane etnograficzne. Materiał etnograficzny do tego zagadnienia dostarczyły badania terenowe prowadzone nad zagadnieniem rolnictwa i hodowli w latach 1953—1954 według jednolitych kwestionariuszy pod kątem potrzeb Polskiego Atlasu Etnograficznego¹².

Objęły one zasięgiem 336 wsi równomiernie rozmieszczonych na obszarze całej Polski (stała sieć P.A.E.) wybranych reprezentatywnie dla jednostek terytorialnych. Dzięki porównywalności materiału terenowego, wyniki badań opracowane zostały po raz pierwszy metodą kartograficzno-porównawczą z uwzględnieniem dynamiki procesów historycznych (w chronologii względnej).

Największe znaczenie posiadają kartogramy ilustrujące proces zaniku bydła rogatego, to jest wołów i krów w pracach pociągowych w gospodarstwach chłopskich pod koniec XIX do połowy XX w. (dane do r. 1954).

Wskazują one bowiem (mapa 1 i 3) na nasilenie procesu zastępowania w pracach pociągowych bydła rogatego przez konie na niektórych obszarach kraju, a wraz z innymi zasięgami kartogramów ilustrujących funkcje zaprzęgów bydłych — tereny o starej tradycji hodowli. Zakres wykorzystania siły pociągowej bydła rogatego w XIX i XX w. i ujęcie chronologiczne procesu zastępowania bydła rogatego przez konie nastęrczały wiele trudności w przestrzennym opracowaniu, ze względu na brak dostatecznych danych. Ograniczyłem się więc do wykazania tradycji ludowej potwierdzającej ogólnie używanie w przeszłości bydła rogatego do niektórych prac pociągowych. Przy omawianiu wykorzystania bydła rogatego do prac pociągowych przestrzegając będą kolejności w jakiej zastępowane one było przez upowszechniające się na wsi konie.

Omawiając zagadnienie orki szczególnie zwracam uwagę na sprzęganie bydła rogatego, to jest wołów i krów z końmi.

Inne kartogramy potwierdzające tradycję hodowli *siwego* bydła stepowego w Polsce, oraz wyłączne używanie konia do komunikacji poza wieś w pierwszych latach hodowli jego w gospodarstwach

chłopskich, stanowią dokumentację pomocniczą do interpretacji zagadnień stosowania bydła rogatego jako siły pociągowej w XIX i w I połowie XX w. Wysunięcie hipotez odnośnie tradycyjnych ośrodków używania zaprzęgów bydłowych w Polsce umożliwiły, zestawione zasięgi poszczególnych kartogramów. Metoda kartograficzna — porównawcza wydaje się bardzo przydatną do tego rodzaju opracowań i otwiera duże możliwości w interpretacji naukowej. Nie wszystkie jednak zagadnienia związane z używaniem bydła rogatego do prac pociągowych zostaną tu dostatecznie wyczerpane. Mogą one być rozwiązane na bazie dostępnego materiału etnograficznego tylko częściowo, wymagają bowiem dodatkowych badań etnograficznych i źródłowych.

Szereg wskazówek językoznawstwa porównawczego dotyczących nazw na oznaczenie bydła rogatego stwierdza ponad wszelką wątpliwość, że hodowla bydła była znana Słowianom od najdawniejszych czasów¹³. Jej rola do dnia dzisiejszego jest bardzo duża wśród Słowian, głównie na górzystych terenach półwyspu Bałkańskiego, w Karpatach i w stepowych krajach południowo-wschodniej Europy¹⁴. Ludy słowiańskie obecnie jeszcze nadal hodują bydło rogate dla mleka, nawozu i siły pociągowej¹⁵. We wczesnym średniowieczu hodowla odgrywała zdaniem niektórych archeologów często nawet większą rolę, niż uprawa ziemi, będąc istotnym czynnikiem kształtowania się procesu własności prywatnej i klasowego różnicowania społeczeństwa¹⁶. Potwierdzałyby to liczne znaleziska kostne w grodach i osadach ludności prapolskiej, które wykazują w ponad 90% przynależność do zwierząt hodowlanych¹⁷. Cel hodowli tak dużej ilości zwierząt domowych, stanowiła zdaniem niektórych archeologów sprzężajna uprawa ziemi, transport i konsumpcja¹⁸. Mała natomiast ilość znalezisk kostnych koni (mięsa koni nie jadano) nie daje odpowiedzi na rolę ich w gospodarstwach naszych przodków. Przypuszcza się więc, że konie używane były głównie do jazdy wierzchem¹⁹ i łączy się je raczej z gospodarką ziemiańską. O wołach wspomina już Gall — Anonim mówiąc, że „konie są wytrzymałe a woły chętne do orki”²⁰, przemawiałoby to za tym, że stanowiły one być może już w tych czasach w Polsce istotną siłę pociągową w rolnictwie.

To też w związku z powszechnym używaniem wołów w średniowieczu do sprzężajnej uprawy ziemi, pozostaje być może nazwa jednej z najstarszych danin feudalnych — *powołowe*, zastąpione później nazwą *poradlne*²¹.

O wielkiej ilości wołów hodowanych w Polsce w XV w. świadczy fakt, że stanowiły one główną pozycję eksportową kraju. Roczny wywóz wynosił 40 tys. sztuk. Pochodziły one z krajowych obór hodowlanych a także z Mołdawii i Rusi Czerwonej²². Zakazy królewskie odnośnie wywozu towarów krajowych z 1565 r. nie dotyczyły wołów, jako szczególnie dochodowego towaru. Cła wywozowe na woły wynosiły bowiem w XV w. 59 % ich wartości.

Sprzężajna uprawa ziemi stawiała gospodarstwom chłopskim jako warunek egzystencji posiadanie zwierząt pociągowych. W II połowie XVII i początku XVIII wieku, chłop po stracie wołu, jeśli nie mógł nabyć nowego, często tracił gospodarstwo spadając do rzędu chałupników, komorników lub opuszczając wieś powiększał liczbę ludzi „wolnych”²³. W tych katastrofalnych sytuacjach dla gospodarstw wiejskich powodowanych najczęściej klęskami elementarnymi, folwarki udzielały chłopom tzw. „załogi” tj. zwierząt roboczych, zapewniając sobie tym samym dalszą pracę pańszczyźnianą²⁴. Wydaje się, że „załoga” była wyłącznie, tylko dłuższą lub krótszą w terminie zwrotu pożyczką do czasu uzyskania własnego sprzężaju. Przemawiałoby za tym zanik zwyczaju udzielania „załogi” pod koniec XVIII wieku²⁵.

W XIX w. i I połowie XX w. woły stanowiły nadal zasadniczą siłę pociągową w rolnictwie, obok upowszechniających się koni. Upowszechniające się od XVIII w. konie na wsi polskiej nie od razu zastąpiły w pracy na roli i w innych czynnościach gospodarskich siły bydła rogatego²⁶. Proces ten odbywał się powoli i w niejednakowym nasileniu na obszarze całego kraju. Jedną z przyczyn niejednakowego zaniku używania bydła rogatego pod względem chronologicznym i terytorialnym stanowiła struktura gospodarcza ziem polskich będąca wynikiem polityki ekonomicznej państw zaborczych.

Proces uwłaszczania w poszczególnych zaborach został zakończony w różnym czasie i tak w Prusach w 1865 r. w Galicji

w 1857 r. a w Królestwie Polskim około 1880 r. Powodowało to na niektórych terenach opóźnianie się procesu likwidacji pozostałości ustroju pańszczyźnianego. Nie bez znaczenia był również dla tego zjawiska niejednakowy stopień uprzemysłowienia obszarów polskich. Okręgi przemysłowe oddziaływały pod względem ekonomicznym na gospodarstwa chłopskie powodując ich intensyfikację w produkcji płodów rolnych i mleczno — opasowej. Możliwość korzystnego zbytu produktów gospodarki chłopskiej, stawała się przyczyną bogacenia się chłopstwa na niektórych terenach kraju i zarzucania zaprzęgów bydłych na rzecz szybszego i wszechstronniejszego konia.

Pewna ilość wypowiedzi informatorów o utrzymaniu się wołów jako zwierząt pociągowych w gospodarstwach chłopskich uzasadnia fakt ten następująco:

1) koszt utrzymania wołów był kilkakrotnie, niższy w porównaniu z kosztem utrzymania koni. Koń wymagał racjonalnego żywienia, paszy treściwej i specjalnej opieki ze strony hodowców.

2) Do zaprzęgu wołowego dostosowane były utrzymujące się nadal po uwłaszczeniu, stare narzędzia do orania. Dopiero rozpowszechnienie się w XX wieku fabrycznych pługów wyparło ze wsi tradycyjne narzędzia do orki jakimi były sochy, radła a wraz z nimi na niektórych terenach woły, jako ich tradycyjna siła pociągowa.

3) Woły znacznie przewyższały konie wytrzymałością w pracy na roli, zwłaszcza na terenach górskich. Dlatego też tam najdłużej utrzymał się zwyczaj używania wołów do prac pociągowych (patrz mapa 1 p. 3).

4) Woły dostarczały gospodarstwom chłopskim znacznych korzyści materialnych, po eksploatacji sprzedawane kupcom po krótkim opasie.

5) W utrzymywaniu się zwyczaju używania wołu do prac pociągowych wiele wpływu miał również czynnik emocjonalny i tradycja. Przyzwyczajenia ludności do pracy wołami, długa tradycja hodowli i nieufność co do przydatności w pracach rolnych koni powodowało utrzymanie się starej formy pracy w gospodarstwach chłopskich przy użyciu bydła rogatego.

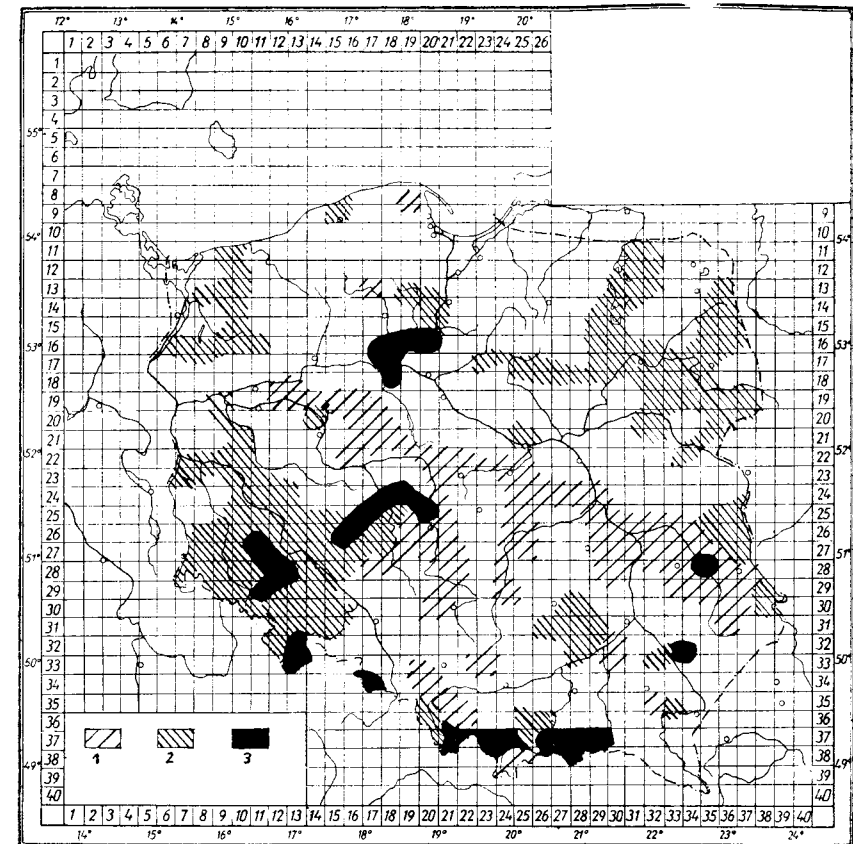
Od końca XIX wieku do połowy XX wieku woły najdłużej utrzymały się w dworach; na wsi natomiast — u wielkich i małych gospodarzy. Nie biorę pod uwagę bezrolnych chałupników i komorników dla których koń stanowił często podstawę egzystencji.

Wielkie gospodarstwa chłopskie posiadały konie hodowane oddawna, lecz używały ich do celów komunikacji poza obręb wsi i transportu. Hodowla koni była często chlubą gospodarzy a efektowny wygląd koni stanowił oznakę stopnia zamożności ich właścicieli. Chęć dorównywania dworom i warstwom elitarnym pod względem warunków ekonomicznych przejawiała się u bogatych gospodarzy w naśladownictwie, między innymi używania koni do komunikacji i transportu, przy jednoczesnym stosowaniu wołów jako siły pociągowej dla potrzeb rolnictwa. Przekonanie bowiem dworu co do przydatności koni w pracy na roli warunkowane długą tradycją hodowli koni wyłącznie do celów komunikacji, przemawiało na ich niekorzyść. Duże gospodarstwa chłopskie, podobnie jak dwory posiadały wystarczające wielkie pastwiska a więc zabezpieczenie paszowe dla utrzymania wołów, koni i krów to też, nastawione były często — w związku z zapotrzebowaniem rynku wewnętrznego na opasowo — mleczną hodowlę bydła.

W gospodarstwach chłopskich o małym areale ziemi uprawnej, zapotrzebowanie na siłę pociągową było znikome w porównaniu z wielkimi gospodarstwami. Para wołów w pełni zaspakajala ich gospodarcze potrzeby. Dlatego też gospodarstwa małe przy niewielkiej produkcji płodów rolnych nie były zainteresowane ekonomicznie w zastępowaniu tanich w utrzymaniu, choć powolnych wołów, bardziej efektywniejszymi w pracy pod względem zużytego czasu, ale znacznie kosztowniejszymi, końmi. Gospodarstwa małe nie zawsze też potrafiły zapewnić utrzymanie przez okres zimy, nawet tanim wołom. Nie rzadko też po zakończeniu jesiennych prac w polu przeznaczano woły na opas i następnie sprzedawano. Wyzbywano się w ten sposób kłopotu utrzymania ich przez okres zimy. Na wiosnę ponownie nabywano woły, niezbędne przecież do uprawy ziemi, by pod koniec prac w polu ponow-

nie je sprzedać. Tym sposobem nie tylko nic nie tracono, ale nawet zapewniano sobie niewielkie korzyści materialne wynikające z różnicy cen pomiędzy wołem po opasie a w okresie eksploatacji do prac pociągowych. Wyzbywanie się wołów na okres zimy oznaczało też większe zabezpieczenie paszowe dla hodowanych krów. Nierzadko pracę wołów zastępowały też krowy. Znacznie lepiej opłacało się bowiem utrzymywanie krowy niż wołu. Krowy używane do prac rolnych obniżały co prawda produkcję mleka, jednak tę stratę wyrównywała ich praca pociągowa. Stosowanie krów do prac pociągowych na większości terenów Polski uważane było za ostateczność gospodarczą. Nie mniej jednak np. w Wielkopolsce i na Śląsku a zwłaszcza na Górnym Śląsku stosowanie zaprzęgu krów do prac pociągowych było wynikiem chłopskiego rachunku ekonomicznego. W okresach regresów gospodarczych spowodowanych I i II wojną światową powracano do zarzuconej od dawna na niektórych obszarach siły bydłej z powodu braku koni. W czasach tych sprzegano też do prac pociągowych bydło rogate z końmi. Z chwilą jednak stabilizacji gospodarczej koń ponownie stawał się zasadniczą siłą pociagową dla potrzeb rolnictwa.

Nakreślone pokrótce, niektóre aspekty utrzymania się zwyczajnie stosowania bydła rogatego do prac pociągowych w gospodarstwach chłopskich nie wyczerpują tego zagadnienia i stanowić mogą osobny ciekawy temat badawczy. Mogą tu być przydatne rozmaite materiały historyczne i archiwalne. Celem moim było zaakcentowanie niektórych z tych czynników warunkujących utrzymywanie się zaprzęgów bydłych od końca XIX do II połowy XX w. na naszych ziemiach. Pod koniec XIX w. woły utrzymywały się na całym niemal obszarze Polski (mapa 1). I wojna światowa w znacznym stopniu wyniszczyła zarówno woły jak i krowy. Przemarsze obcych armii pozostawiały po sobie niewielkie ilości bydła rogatego uzupełniając w ten sposób braki w aprowizacji wojska. Nie mniej jednak w okresie międzywojennym wół jako zwierzę pociagowe używany był na znacznych terenach zachodniej, północno-wschodniej i południowo-wschodniej Polski. Po II wojnie światowej utrzymały się już jednak

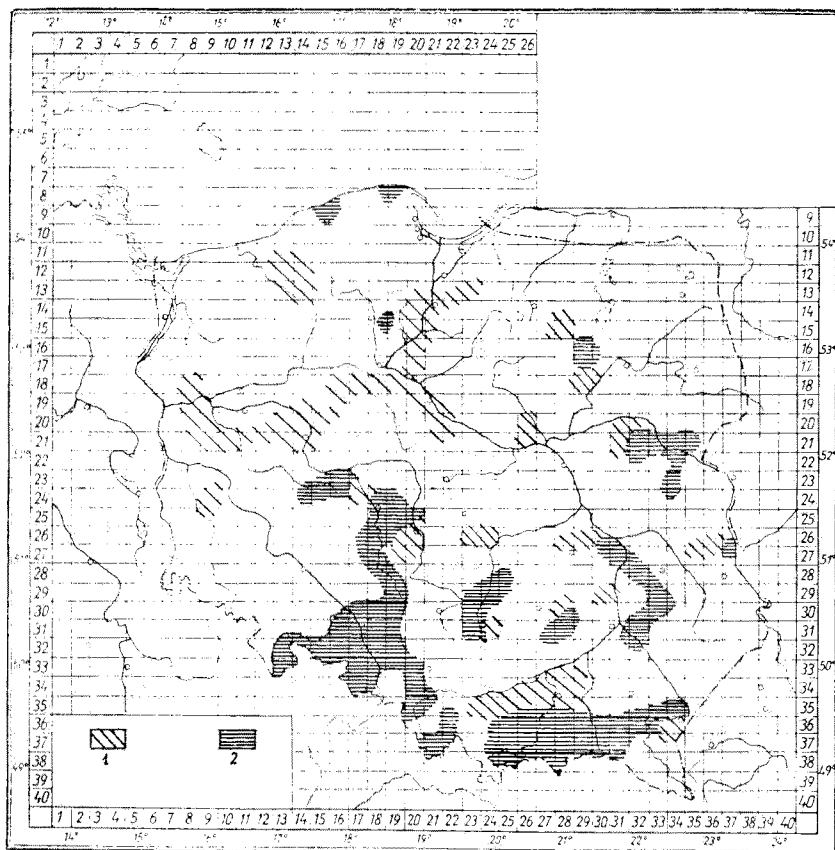


Mapa 1. Proces zaniku używania wołów jako zwierząt pociągowych w gospodarstwach chłopskich w Polsce.

1. Zaprzestano używania wołów do prac pociągowych pod koniec XIX wieku.
2. Zaprzestano używania wołów do prac pociągowych pod koniec okresu międzywojennego.
3. Obszar utrzymania się tradycji pracy wołami do roku 1954. (Okres badań terenowych).

w małej ilości i na niewielkim obszarze górskim południowej Polski.

Odnośnie utrzymywania się w zaprzęgu krowiego do I wojny światowej brak jest danych. W okresie międzywojennym uży-



Mapa 2. Proces zaniku używania krów jako zwierząt pociągowych w gospodarstwach chłopskich w Polsce.

1. Zaprzestano używania krów do prac pociągowych w okresie międzywojennym.
2. Obszar utrzymania się tradycji pracy krowami do roku 1954. (Okres badań terenowych).

wano krów do prac pociągowych głównie na terenie północno-wschodniej i południowo-wschodniej Polski (mapa 3). Po II wojnie światowej używano krów jako zwierząt pociągowych na obszarach południowo-zachodnich i południowo-wschodnich. Utrzyma-

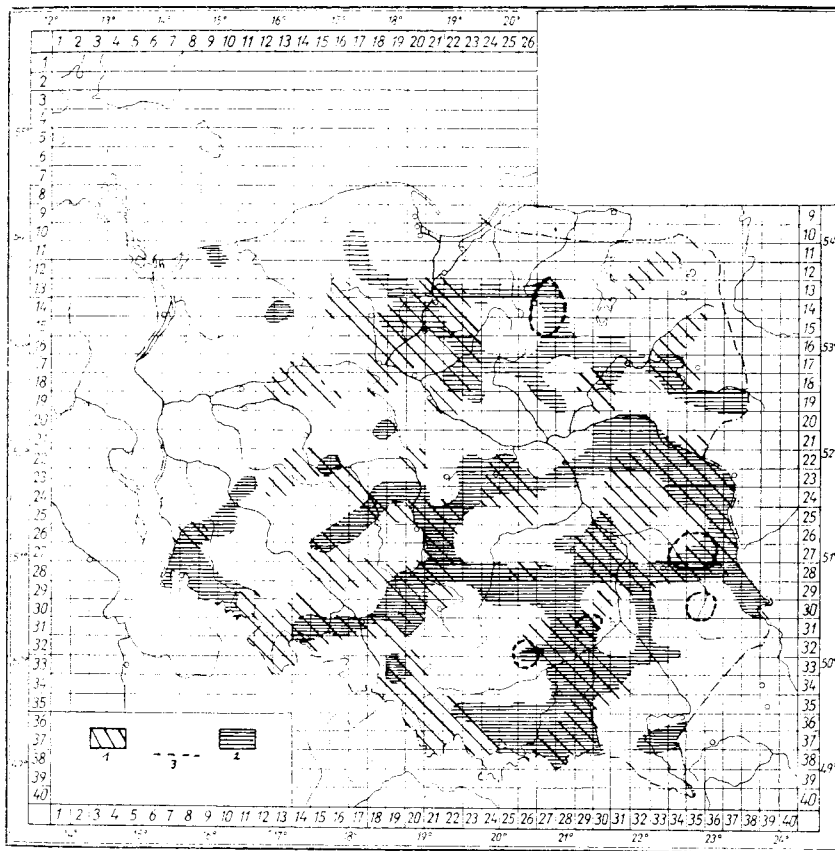
wanie się zwyczaju używania zaprzęgów bydłych w gospodarstwach chłopskich głównie wołów, ma nie tylko długą tradycję historyczną, lecz także uzasadnienie w warunkach politycznych, gospodarczych, społecznych i terytorialnych Polski.

Do najciekawszej funkcji bydła rogatego w gospodarstwach chłopskich należy zaliczyć używanie ich w zaprzęgach obrzędowych zarówno weselnych jak i pogrzebowych.

Ludowa tradycja potwierdziła używanie bydła rogatego do tego celu w zaledwie kilku wsiach²⁷. (w 8 na 336 przebadanych). W 4 wsiach stwierdzono wyłącznie używanie do zaprzęgu weselnego, w 2 wsiach wyłącznie do zaprzęgu pogrzebowego i w 1 łącznie do weselnego i pogrzebowego. We wszystkich podanych przypadkach zwierzę pociągowe stanowi wół. Używanie krowy do zaprzęgu obrzędowego stwierdzono tylko w 1 wsi. Starzy mieszkańcy wsi twierdzą, że około 80 lat temu (dane z 1954 r.) wieziono młodych do ślubu zaprzęgiem krowim.

Wiezienie zwłok wołem lub koniem uważa A. Fischer²⁸ za nierzadkie zjawisko na terenach Polski, zdaniem jego, nigdy jednak nie używano do tego celu krów lub klaczy. Tradycja o używaniu bydła rogatego do zaprzęgów obrzędowych obejmuje obszary: wschodniej, połudn.-wschodniej i północn.-wschodniej Polski (w woj. lubelskim, kieleckim i olsztyńskim).

Na uwagę zasługuje fakt, że używano wołów do zaprzęgów obrzędowych jeszcze w czasach, gdy konie były już hodowane we wsi. Być może, uważano, że do celów pogrzebowych ze względu na swoją powolność nadawał się lepiej wół aniżeli koń. Nie zdołano jednak co do tych sugestii zebrać opinii informatorów. Z czasem „moda” używania konia do zaprzęgów obrzędowych przeszła — z dworu na wieś (prawdopodobnie pod koniec XIX w.). Na znacznie większym obszarze Polski używano bydła rogatego do celów komunikacji poza obrębem wsi w porównaniu z tradycją zaprzęgu obrzędowego (mapa 2 p. 2, 3). Większe zastosowanie do tego celu miały woły, aniżeli krowy. Krowy bowiem były słabsze od wołów a używane do zaprzęgu obniżały mleczność.



Mapa 3. Tradycje o używaniu wołów jako zwierząt pociągowych w niektórych czynnościach gospodarskich i obrzędowych.

1. Obszar sprzęgnięcia wołu z koniem do orki i transportu ciężarów.
2. Obszar używania wołów do komunikacji poza obręb wsi.
3. Tradycje o używaniu wołów do zaprzęgów obrzędowych (wesele, pogrzeb).

Tradycja o używaniu zaprzęgów bydłych do komunikacji poza obręb wsi (dla wołów) jest znacznie żywsza na terenach wschodnich i południowo-wschodnich. Dla krów natomiast głównie na terenach zachodnich i południowo-wschodnich.

Przyczyną zastępowania w komunikacji poza obręb wsi trakcji bydłej — końską, zdaniem niektórych informatorów stanowiła powolność w pokonywaniu przestrzeni. Budowa nowych traktów komunikacyjnych, brukowanych, na których jeszcze bardziej zwiększała się powolność trakcji bydłej nie sprzyjała również zachowaniu się tej tradycji. Nawrót do trakcji bydłej zarzuconej już przed I wojną światową następował bardzo często w niesprzyjających sytuacjach ekonomicznych dla gospodarstw chłopskich, głównie w okresie regresów spowodowanych wojnami. Stosowanie trakcji bydłej w czasach ustabilizowanych stosunków gospodarczych okresu międzywojennego i po 1945 r. należy uważać za przeżytkowe, chociaż proces zaniku zwyczaju używania bydła rogatego (głównie wołów) do prac pociągowych nie został w pełni zakończony.

Znacznie dłużej używano trakcji bydłej w obrębie wsi do transportu ciężarów. Wiązało to się z tym, że na niektórych terenach Polski bydło rogate nadal stanowiło zasadniczą siłę pociagową dla potrzeb uprawy ziemi. Wykorzystywano więc bydło przy okazji do transportu i komunikacji na krótkie odległości. Wieziono nimi narzędzia rolnicze w pole, drzewo z lasu, zboże do młyna (woły i krowy) a nawet często odrabiano (wołem) pracę szarwarkową. W zimie nierzadko zaprzęgano woły do san dla celów transportu ciężarów. Badania etnograficzne nie potwierdziły stosowania krów zaprzęgniętych do transportu ciężarów w sanie. Do transportu ciężarów na krótkie odległości, w wypadku braku dostatecznej ilości zwierząt pociągowych, stosowano na znacznych obszarach Polski sprzęgnięcie bydła rogatego z koniem. Najczęściej jednak wykorzystywano zaprzęgi mieszane do uprawy ziemi. Tradycję sprzęgnięcia krowy z koniem dla transportu ciężarów potwierdzono w 16 wsiach na odległości krótkie i w 1 wsi na dalsze odległości.

Najdłużej utrzymała się tradycja zwyczaju używania bydła rogatego jako zwierząt pociągowych do prac rolnych. Celem hodowli wołów w okresie międzywojennym i po r. 1945 wyłącznie stanowiła już niemal praca na roli. Stan utrzymywania się zwy-

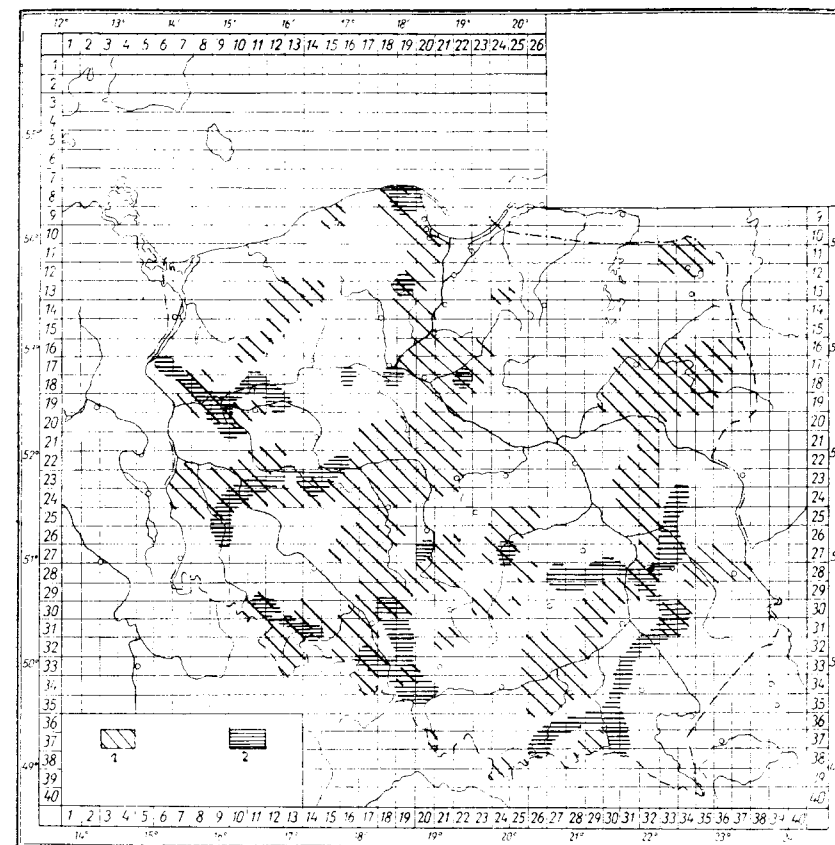
czaju używania bydła rogatego do uprawy ziemi na przestrzeni ostatnich 35 lat (dane do 1954 r.) ilustrują mapy 1, 2, 3 i 4.

Zasięg obejmuje następujące tereny: I. Dla wołów w okresie międzywojennym; zachodniej, południowo-wschodniej i północno-wschodniej Polsce, a dla lat po II wojnie światowej w rozrzuconym zasięgu w południowej, zachodniej i południowo-wschodniej Polsce.

II. Dla krów w okresie międzywojennym tereny północnej i południowo-wschodniej Polski a dla lat po 1945 r. południowej i wschodniej Polski. Najdłużej używano do prac rolnych na obszarze Polski, nie — jakby się wydawać mogło, wołów — lecz krów (według danych z r. 1954). Po zaniku hodowli wołów jako zwierząt pociągowych na terenach zachodnich (np. w Wielkopolsce) i południowo-wschodnich (Bieszczady) prace wołów nie zastąpiły konie, lecz krowy. Niektóre przesłanki na temat utrzymywania się zwyczaju używania zaprzęgów bydłecznych w Polsce, jak również procesu zastępowania wołów przez krowy omówiłem poprzednio. Pragnę tylko dodać, że stosowanie krów do orki poza terenem Śląska Górnego²⁹ stanowiło domenę małych gospodarstw. Podstawowym zaprzęgiem do orki była para zwierząt (tradycyjnie para wołów). Najczęściej jednak małe gospodarstwa chłopskie posiadały po jednym wołu roboczym. W tych sytuacjach orano:

1) jednym wołem (zgodnie z opinią informatorów niechętnie);
2) parą wołów z których jeden był wypożyczany na zasadach pomocy sąsiedzkiej od gospodarza, posiadającego także tylko jednego wołu („sprzęganie”);

3) zaprzęgiem mieszanym wół—krowa, wół—koń, krowa—koń. Tradycja ludowa potwierdziła używanie zaprzęgów mieszanych dla potrzeb uprawy ziemi na znacznych terenach Polski (mapa 2 p. 1 i mapa 4 p. 1). Zaprzęgi mieszane wół—koń potwierdzono w tradycji ludowej na obszarach północnej, wschodniej i południowej Polski. Natomiast sprzęganie krowy z koniem, stwierdzono w tradycji na obszarach wschodniej, środkowej i zachodniej Polski na osi o układzie przestrzennym północ-południe.



Mapa 4. Tradycje o używaniu krów jako zwierząt pociągowych w niektórych czynnościach gospodarskich.

1. Obszar sprzęgania krowy z koniem do orki i transportu ciężarów.
2. Obszar używania krów do komunikacji poza obręb wsi.

Sprzęganie bydła rogatego z koniem stosowano najczęściej w okresach katastrofalnych dla gospodarstw chłopskich (wojna, pomór bydła) szczególnie odnosi się to do sprzęgania krowy z koniem. Znaczna różnica w usposobieniu i ruchliwości bydła rogatego i konia wymagała dużego wysiłku podczas orki zarówno

zwierząt jak i ludzi. Wymagała też przeszkalanania sprzęganych ze sobą zwierząt w jednakowej szybkości poruszania się. Z tych też powodów traktowano sprzęganie jako ostateczność.

W świetle materiału etnograficznego z orką tradycyjnymi narzędziami rolniczymi (sochą i radłem) wiąże się przede wszystkim zaprzęg wołowy. M o s z y ń s k i uważa jednak, że z zaprzęgiem wołowym wiąże się wyłącznie typ sochy dwupolicowej, podczas gdy sochę jednopolicową używaną jak pług należy wiązać z zaprzęgiem końskim³⁰. Zanik tradycyjnych narzędzi do orania zdaniem niektórych informatorów przyczynił się do szybszego zastępowania w pracy na roli siły bydła rogatego końmi.

Bydło rogate zaprzęgano do narzędzi ornych za pomocą jarzma. Literatura etnograficzna wyodrębnia na terenie Polski dwa typy jarzem³¹. Obszar południowo-wschodniej Polski charakteryzują jarzma *kulowe*. Na pozostałym obszarze kraju występowały jarzma *podgardlicowe*, zwane inaczej *ramowatymi*.

Według najnowszej literatury etnograficznej obecnie jeszcze w Wielkopolsce przy zaprzęgu krów do wozów lub narzędzi ornych używa się jarzem a także i chomąt³².

Obecnie, stosowanie zaprzęgów bydłeczych do prac pociągowych należy już do reliktywów i obejmuje swym zasięgiem niewielkie połacie kraju. Znaczenie siły pociągowej bydła rogatego dla współczesnego rolnictwa nie przedstawia już dawnej swej wartości stając się nawet hamulcem jego szybkiego dalszego rozwoju. Kolejność w jakiej koń zastępował pracę bydła rogatego od końca XIX do połowy XX wieku w gospodarstwach chłopskich przemawia zatem że:

1) Tradycyjną siłę pociągową ziem polskich stanowił wół. Krowa jako zwierzę pociągowe zdaje się być zjawiskiem nowszym i nie typowym dla obszaru całego kraju.

2) Zasadniczym celem hodowli wołów było uzyskanie siły roboczej dla potrzeb uprawy ziemi; o czym świadczy najdłuższe używanie ich do orki.

Zanik zwyczaju stosowania bydła rogatego do prac pociągowych ilustrują mapy 1 i 3.

Proces ten zapoczątkowany z końcem XVIII³³ w. nie został jeszcze całkowicie zakończony. Materiał etnograficzny nie pozwolił na pełną rekonstrukcję tego procesu trwającego z górą 100 lat. Umożliwił jedynie uchwycenie jego początkowej a znacznie lepiej, końcowej fazy.

Najwcześniej bo do końca XIX w. zaprzęgi bydłecze zostały zastąpione przez konie na terenach środkowej Polski na osi Tomaszów Lubelski—Radom, Łódź, Poznań. (mapa 1 p. 1). Dotyczy to w głównej mierze wołów. Dane dotyczące używania krów w tym okresie są fragmentaryczne. Zapewne jednak w wyjątkowych sytuacjach były też wykorzystywane do prac pociągowych o czym wspominałem powyżej przy omawianiu funkcji bydła rogatego. Dla pozostałych terenów Polski bydło rogate a głównie woły stanowiły nadal zasadniczą siłę pociągową w gospodarstwach chłopskich (orka, komunikacja, transport, zaprzęgi obrzędowe).

Rozpowszechnianie się hodowli koni na wsi na przełomie wieku XIX i XX nie jest równoznaczne z zastępowaniem w pracy, siły pociągowej bydła rogatego. Koń używany był początkowo do prac lżejszych (bronowania, transportu narzędzi w pole) a przede wszystkim dla celów reprezentacyjnych (zaprzęgi obrzędowe, komunikacja poza obręb wsi). Tradycja ludowa potwierdziła początkowe wyłączne używanie koni w gospodarstwach chłopskich (wielkich) do komunikacji poza obręb wsi na terenach: południowo-zachodnich, południowo-wschodnich i północno-zachodnich Polski.

I wojna światowa znacznie przyspieszyła proces zaniku zwyczaju używania wołów jako zwierząt pociągowych w niektórych częściach Polski. Dla całego kraju przyniosła jednak duże straty w stanie ilościowym pogłowia bydłeczego. W pierwszej kolejności rekwirovano na potrzeby wojska konie i woły, a w dalszej krowy i inne zwierzęta hodowlane. Mała ilość koni i wołów zmuszała chłopów do użytkowania w pracach pociągowych krów oraz mieszanych zaprzęgów. Tradycja ludowa wykazuje, że zaprzęgi mieszane (wół—koń, krowa—koń a w mniejszym stopniu wół—krowa) były używane prawie wyłącznie w okresie regresu

gospodarczego podczas I i II wojny światowej (mapa 2 p. 1 i 4 p. 1).

Porównanie zasięgu tradycji sprzęgania wołu z koniem z zasięgiem sprzęgania krowy z koniem wykazuje zbieżność na terenach północnej (woj. bydgoskie, białostockie), zachodniej (woj. poznańskie, wrocławskie, opolskie), środkowej (katowickie, łódzkie) i wschodniej Polski (rzeszowskie, lubelskie). Po I wojnie światowej z chwilą stabilizacji gospodarczej na naszych ziemiach znaczna część gospodarstw chłopskich nie tylko zaprzestała używać zaprzęgów mieszanych lecz także wołów, jako tradycyjnych zwierząt pociągowych. Zaprzestano też niemal zupełnie stosować bydło rogate do komunikacji poza wieś. W latach międzywojennych zasięg używania wołów ulega dalszej redukcji i obejmuje peryferyczne tereny północnej, zachodniej, południowej oraz północno-wschodniej Polski (mapa 1). Krowy natomiast używano w tym okresie głównie na terenach północno-zachodnich, południowych (Pogórze) i południowo-wschodnich Polski (mapa 3). Zbieżność zasięgów zaznacza się w Polsce północnej (na granicy woj. bydgoskiego i gdańskiego) zachodniej (woj. poznańskie, zielonogórskie), wschodniej (woj. lubelskie) (porównaj mapy 1 i 3).

Proces zaniku hodowli bydła rogatego jako zwierząt pociągowych dla ziem polskich należy zasadniczo uważać za zakończony pod koniec okresu międzywojennego. Dotyczy to w głównej mierze wołów. Krowy bowiem jeszcze w czasach nam współczesnych używane są do prac rolnych, a nawet transportu w obrębie wsi. (Wielkopolska, Górny Śląsk, Bieszczady). Na pozostałych terenach kraju rzadko można spotkać krowy w zaprzęgu. Zainteresowanie chłopów produkcją mleczną spowodowało zanik zwyczaju używania krów do prac pociągowych na innych obszarach Polski. Mapa 1 p. 3 i 3 p. 2 ilustruje utrzymywanie się zaprzęgów bydłych po r. 1945. Są to tereny południowej, a częściowo zachodniej i wschodniej Polski. Na Ziemiach Zachodnich po r. 1945 przez pewien czas utrzymywał się zwyczaj używania wołów i krów do prac pociągowych z powodu braku koni. Nowi polscy osadnicy zastali tu woły poniemieckie, którymi przez pewien czas posługiwali się przy uprawie ziemi. Często osadnicy

przywozili woły wraz z innymi hodowanymi zwierzętami z rodzimych wschodnich terenów.

Nie posługiwano się jednak nimi długo, zastępując je końmi. Obecna mechanizacja rolnictwa wynikająca z zapotrzebowania rynku na produkty rolne przesądza konieczność całkowitego zastąpienia siły bydła rogatego w pracach rolnych — bardziej efektywnymi końmi lub siłą mechaniczną.

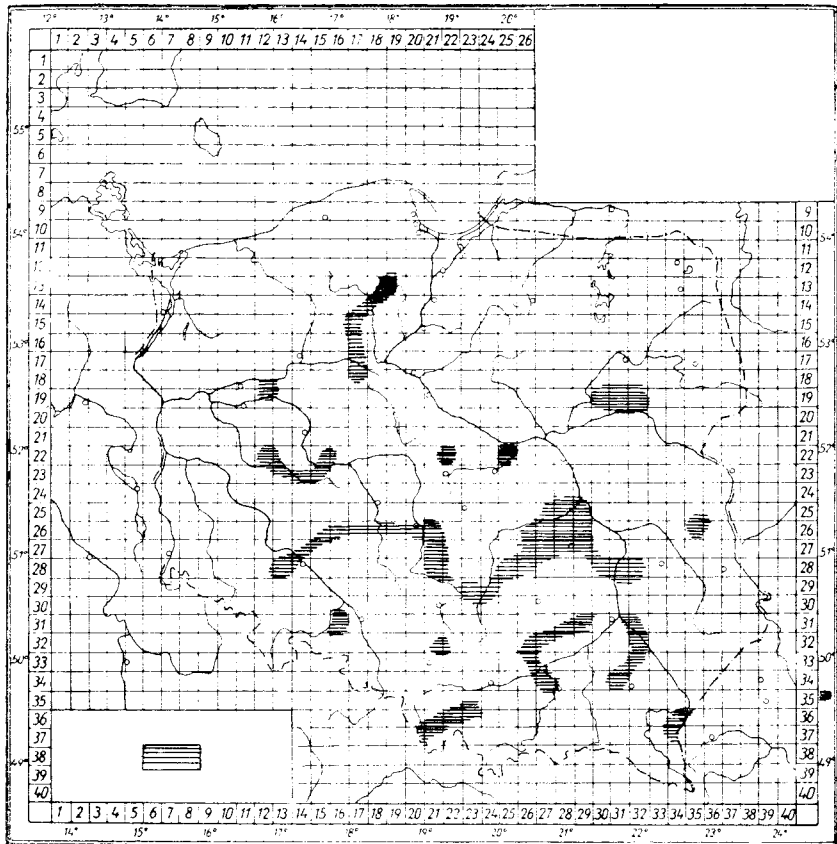
Proces zaniku zwyczaju używania zaprzęgów bydłych z końcem XIX i w drugiej połowie XX w. w Polsce wskazuje na:

- a) znaczne różnice w nasileniu procesu zaniku, zarówno pod względem czasowym jak i przestrzennym;
- b) zbieżność terytorialną występowania niektórych z omawianych zjawisk;
- c) tereny stanowiące ośrodki tradycji wszechstronnego i najdłuższego używania bydła rogatego do prac pociągowych.

Terenem o najbardziej żywej tradycji używania zaprzęgów bydłych do prac pociągowych jest południowy, a w mniejszym stopniu północny pas Polski. Wskazują na to:

- a) utrzymywanie się zaprzęgów bydłych do 1945 r. aż do czasów nam współczesnych (dane do r. 1954). mapa 1, p. 3 i mapa 3 p. 2;
- b) tradycja o używaniu wołów do zaprzęgów obrzędowych (mapa 2 p. 3);
- c) tradycja o używaniu wołów i krów do komunikacji poza obręb wsi (mapa 2 p. 2 i mapa 4 p. 2);
- d) tradycja sprzęgania do prac pociągowych, głównie orki, wołu z koniem i krowy z koniem (mapa 2 p. 1 i mapa 4 p. 1);
- e) tradycja o hodowli koni, początkowo używanych wyłącznie do komunikacji na dalsze odległości (mapa 5);
- f) tradycja o hodowli bydła siwego (stepowego), najchętniej używanego do prac pociągowych na terenie Polski (mapa 5).

Najbardziej rozproszone zasięgi tradycji używania bydła rogatego do prac pociągowych występują w środkowym pasie Polski. Pas ten charakteryzuje:



Mapa 5. Tradycje o hodowli bydła „siwego” (stepowego).

- 1) zanik hodowli wołów do końca XIX w. (mapa 1 p. 1);
- 2) rozproszony zasięg tradycji używania zaprzęgów krowich (mapa 3);
- 3) rozproszony zasięg tradycji używania bydła rogatego do komunikacji poza obręb wsi (mapa 2 p. 2 i 4, p. 2);
- 4) rozproszony zasięg tradycji używania zaprzęgów mieszanych (mapa 2 p. 1 i mapa 4 p. 1);
- 5) rozproszony zasięg tradycji o hodowli koni, używanych początkowo wyłącznie do komunikacji poza wieś (mapa 5);

- 6) rozproszony zasięg tradycji hodowli bydła siwego (mapa 5);
- 7) brak tradycji o używaniu wołów do zaprzęgów obrzędowych (mapa 2, poz. 3).

Zbieżność zasięgów poszczególnych skartowań najbardziej uwiadacznia się na terenie województwa: krakowskiego, rzeszowskiego, kieleckiego, lubelskiego i bydgoskiego. Są to więc obszary o najbardziej żywej tradycji używania zaprzęgów bydłych w Polsce.

Zakończenie. Tradycja hodowli bydła rogatego, jako zwierząt pociągowych, sięga odległych czasów, zarówno na terenie Polski jak i całej Słowiańszczyzny.

Pod koniec XIX i w pierwszej połowie XX wieku bydło rogate stanowiło zasadniczą siłę pociągową gospodarstw chłopskich, chociaż na niektórych obszarach Polski (pas środkowy — mapa 1 i 3) zaczęły pojawiać się we wsi konie. Początek hodowli koni nie oznaczał jednak zastąpienia siły bydła rogatego w pracach gospodarskich. Koń początkowo używany był wyłącznie do prac lekkich (komunikacji poza obręb wsi, zaprzęgów obrzędowych i bronowania). Najwcześniej we wsi zaczęli hodować konie bogaci gospodarze. Zanik używania bydła rogatego do prac pociągowych znacznie przyspieszyła pierwsza wojna światowa. Wyniszczyła ona na terenie kraju nie tylko woły i konie, lecz także krowy. Wydaje się, że używanie krów na szerszą skalę rozpoczęło się właśnie od czasu regresu gospodarczego, spowodowanego pierwszą wojną światową. Sprzyjało temu stosunkowo małe zainteresowanie w tym czasie produkcją mleczną, a także hodowla ras rodzimych, małomlecznych, lecz bardziej wytrzymałych w pracy pociągowej. Rozprzestrzenienie się na terenie Polski importowanych ras z zachodu (holenderskie, tyrolskie³⁴) spowodowało zarzucenie używania krów do prac pociągowych. Krowy jako zwierzęta pociągowe wyłącznie używane były przez biednych gospodarzy: wyjątek stanowi tutaj teren Śląska Górnego, gdzie tradycja ludowa nie potwierdza używania w przeszłości wołów, lecz tylko krów. Sprzęganie bydła rogatego z koniem stosowane było na naszych ziemiach tylko w szczególnie niesprzyjających sytuacjach gospodarczych (mapa 2, p. 1 i mapa 4 p. 1).

W okresie międzywojennym w związku z dużym zapotrzebowaniem rynku wewnętrznego na produkty rolne, koniecznością chwili stawała się intensyfikacja rolnictwa, przejawiająca się między innymi w zastępowaniu powolnej pracy bydła rogatego końmi. Do końca drugiej wojny światowej woły i krowy jako zwierzęta pociągowe utrzymywały się już tylko na terenach południowo-wschodnich, południowych, północno-wschodnich (mapa 1 i 3). Zwyczaj używania bydła rogatego do prac pociągowych przetrwał najdłużej w południowym górskim pasie Polski. Górskie warunki pracy wymagały od zwierząt pociągowych dużej siły i wytrzymałości. Warunkom tym bardziej odpowiadały woły aniżeli konie. One też najdłużej używane były do prac pociągowych na tych terenach.

Mechanizacja i intensyfikacja rolnictwa w Polsce obserwowana w okresie ostatnich lat, przyczyniła się do ostatecznego zarzucenia siły bydła rogatego w pracach pociągowych; podobny los czeka niewątpliwie w niedalekiej przyszłości również i konie. Coraz częściej po wsiach spotkać można stosowanie dla potrzeb gospodarki rolnej traktorów. Siła mechaniczna, stanowiąca najbardziej efektywną i ekonomiczną siłę pociągową, wypiera ostatecznie zwierzęta.

PRZYPISY

¹ Topolski Jerzy, Kultura rolnicza. Kultura ludowa Wielkopolski, Poznań 1960. Rutkowski Jan, Historia gospodarcza Polski (do r. 1864). Warszawa 1953.

² Sucheni-Grabowska A. Materiały do dziejów kultury materialnej chłopów w woj. sieradzkiej i ziemi wieluńskiej w XVI w. (cz. II) Studia z dziejów gospodarstwa wiejskiego. T. II Wrocław 1959.

³ Baranowski Bohdan, Chów bydła w II połowie XVII i XVIII w. w Łęczyckiem i na terenach sąsiednich. Studia z dziejów gospodarstwa wiejskiego, t. I Wrocław 1957.

⁴ Instrukcje gospodarcze dla dóbr magnackich i szlacheckich z XVII—XIX w., pod redakcją A. Wolfa, Wrocław 1958, T. I. Polskie instruktarze ekonomiczne z końca XVII i z XVIII w., Wydał S. Pawlik, Kraków 1915. T. I.

⁵ Kostrzewski Józef, Kultura prapolska. Poznań 1947, s. 49, 51, 56. Hensel Witold, Słowiańszczyzna wczesnośredniowieczna. Poznań 1952, s. 69.

⁶ Brückner Aleksander, Słownik etymologiczny języka polskiego, Warszawa 1957, s. 630.

Kostrzewski J. j. w., s. 56.

Moszyński Kazimierz, Kultura ludowa Słowian, cz. I Kraków 1929, s. 117, pisze: „Wół jest rodzimym wyrazem słowiańskim. Pierwotnie oznaczał dorosłego byka (kastrowanego). W tym znaczeniu wyraz ten przechował się w Polsce, Białorusi, i Małorusi“.

⁷ Hensel W., j. w., s. 69.

⁸ Hensel W., j. w., s. 61; Kostrzewski J. j. w., s. 49.

⁹ Moszyński K. j. w., s. 128.

¹⁰ Sucheni-Grabowska A. j. w., s. 249 i 250.

¹¹ Baranowski B., j. w., s. 217 i 221.

¹² Gajek Józef, Zadania i metody Polskiego Atlasu Etnograficznego Lud XLIV, Wrocław 1959, s. 153 nn.

¹³ Brückner A., j. w., s. 630.

¹⁴ Moszyński K., j. w., s. 103.

¹⁵ Moszyński K., j. w., s. 125.

¹⁶ Hensel W., j. w., s. 61.

¹⁷ Kostrzewski J., j. w., s. 49.

¹⁸ Hensel W., j. w., s. 69.

¹⁹ Kostrzewski J., j. w., s. 53.

²⁰ Hensel W., j. w., s. 69.

²¹ Hensel W., j. w., s. 69. Moszyński K., j. w., s. 131.

²² Rutkowski J., j. w., s. 52, 122, 128 i 130.

²³ Baranowski B., j. w., s. 214.

²⁴ Baranowski B., j. w., s. 215.

²⁵ Baranowski B., j. w., s. 216.

²⁶ Baranowski B., j. w., s. 214 i 217.

²⁷ Dzierżazna pow. Sieradz badania terenowe w r. 1953/4 prowadził Ciszewicz Cz.

Wyspowo pow. Olsztyn. Badania terenowe prowadził w r. 1952 Wilczewski H. a w 1954 r. Szyfer A.

Szczeglice pow. Staszów. Badania terenowe prowadził w r. 1953 Niżnik J. a w r. 1954 Mulkiewicz O. i Gorczyńska H.

Jata pow. Nisko. Badania terenowe prowadzili w r. 1953 Zambrzycka J. i Zoll H. a w r. 1954 również j. w.

Zalucze pow. Włodawa. Badania terenowe prowadzili w r. 1953 Zambrzycka A. i Zoll H. a w r. 1954 Nizińska I.

Pluski pow. Olsztyn. Badania terenowe prowadziła w r. 1954 Szyfer A.

²⁸ Fischer Adam, Lud polski. Warszawa—Kraków 1926, s. 126.

²⁹ Na 336 przebadanych wsi w ani jednej miejscowości, poza Śląskiem Górnym, nie stwierdzono używania krów w gospodarstwach wielkich. W dwóch wsiach potwierdzono używanie ich w gospodarstwach średnio zamożnych a w 180 wsiach w małych gospodarstwach. (porównaj Topolski J. j. w.).

³⁰ Moszyński K., j. w., s. 130.

³¹ Moszyński K., j. w., s. 653.

³² Topolski J., j. w., s. 00.

³³ Baranowski B., j. w., s. 204 i 221.

³⁴ Baranowski B., j. w., s. 213 i 214; Radliński S. Geografia gospodarcza Polski, t. III, Wiedza o Polsce. Warszawa (br. r. wydania), s. 144.

KRZYSZTOF KWAŚNIEWSKI

ELEMENTY ZAGRODY CHŁOPIEJSZĄ ZWIĄZANE Z HODOWLĄ W POLSCE W KOŃCU XIX i W XX W.*

(ZARYS ETNOGRAFICZNY)

W rozdrobnionych gospodarstwach chłopskich w Polsce hodowla zawsze odgrywała i do dziś odgrywa poważną rolę. Fakty kulturowe związane z nią są bowiem uwarunkowane nie tylko tradycją, ale i środowiskiem geograficznym i przemianami gospodarczymi. Nie rozwiązane do dziś w pełni dla gospodarstw indywidualnych problemy proporcji między produkcją rolną i hodowlaną, przeciwności między gospodarką paszową (zwłaszcza prymitywną) a intensyfikacją rolnictwa, zagadnienie siły pociągowej, fakt że początkowo hodowla była jedyną dziedziną gospodarki chłopskiej, w której ugruntowała się gospodarka towarowa — oto niektóre przyczyny, dla których etnograficzne ujęcie tego zagadnienia nastrocza niemałe trudności.

Celem tego opracowania jest opis, systematyka i wyciągnięcie wniosków z rozmieszczenia przestrzennego niektórych tradycyjnych form, funkcji i nazw gwarowych różnych pomieszczeń i sposobów trzymania zwierząt i ptactwa domowego w zagrodzie chłopskiej w Polsce. Dlatego pewien nacisk zostanie tu położony na elementy tradycyjne, uwarunkowane w mniejszym stopniu koniecznością gospodarczą, a nawet środowiskiem geograficznym, choć właśnie ze względu na te inne uwarunkowania szereg faktów tradycyjnych nie daje zwartego obrazu kartograficznego, względnie uległo niwelacji. Zasięgi niektórych z tych faktów i ich odmian dają pewne możliwości w zakresie wnioskowania o dynamice kultury ludowej i o regionalizacji Polski.

Oprócz pasterstwa, zwłaszcza wysokogórskiego, które posiada osobną, bogatą literaturę¹, także etnograficzną, niewiele jest

* Napisano w oparciu o prace nad „Polskim Atlasek Etnograficznym” w Zakładzie Etnografii I.H.K.M. — P.A.N. we Wrocławiu.