



Tlačová správa
22. apríla 2021

Mesiac máj - lásky čas. Vývoj svadobného transportu.

Bratislava. Nielen o doprave na svadbách nám porozprávala **historička a etnologička Katarína Nádaská.**

Máj - mesiac lásky a svadieb?

Napriek tomu, že platilo prirovnanie o máji ako o mesiaci lásky – v minulosti sa práve svadby nekonali v mesiaci máj. Vychádzame totiž z premisy, že ešte začiatkom 20. storočia bolo Uhorsko poľnohospodárskou krajinou a teda aj väčšinu Slovenska tvorili poľnohospodári. Preto boli klasické a po stáročia obľúbené termíny svadieb a to buď na jeseň (september – november) – teda čas po zbere úrody, alebo potom to bolo fašiangové obdobie – teda obdobie keď ešte trvala zima a nebola vážnejšia práca na poli. Preto vznikla aj premisa, že máj je síce lásky čas, ale nie je to vhodný čas na uzatvorenie manželstva. Dokonca sa svadby uzatvorené počas mesiaca máj považovali za nešťastné a nemajúce dlhého trvania. V máji sa totiž rozbiehali poľné práce a na svadbu obyčajne nebol čas. Samozrejme v mestách to veľmi neplatilo a tam sa svadby konali aj v iných mesiacoch.

Celý mesiac máj sa niesol v znamení podvečerných prechádzok do prírody medzi mládežou, a najmä sa takto spoznávali tie mladé páry, ktoré plánovali svadbu na jeseň, či počas fašiangov.

Dnes je už na Slovensku je samozrejme všetko inak. Platí to aj o svadobných dňoch. Kedysi sa svadby konali v dňoch počas týždňa – často dokonca od soboty do soboty, dnes sa obyčajne svadba koná v sobotu. Menší je aj počet ľudí – pravé dedinské svadby v minulosti znamenali pozvať celú dedinu – dnes sa pozýva rodina a priatelia.

Svadobná doprava v minulosti na slovenskom vidieku.

Svadbu charakterizovali na mnohých dedinách Slovenska kone ťahajúce vyzdobené rebrinové vozy s krojovanými furmanmi, muzikantmi a spevákmi. Voz bol drevený, aj kolesá, potiahnuté, obité železným pásom – ráfom, sa volali ráfové vozy. Svadobné zvony boli vždy slávnostne vyzdobené – opentlené stužkami, zvonili zvonce. Na vozoch bola časti i muzika a spievajúci speváci. Takže v mestách koče a bričky a na vidieku to boli opentlené drevené rebrinové vozy.

Súčasná výzdoba áut má svoje korene v minulosti. Koče, vozy, bričky vezúce svadobčanov ale najmä nevestu boli vždy vyzdobené živými kvetmi, stužkami a zeleňou. V šľachtickom a meštianskom prostredí boli koče a bričky ozdobené živými kvetmi, bielymi ružami, káliami a obyčajne vo farbách kvetín bola i stuhová výzdoba. Medzi klasické a tradičné



Tlačová správa

Dátum 23. apríla 2021

Téma Mesiac máj - lásky čas. Vývoj svadobného transportu.

Strana 2

svadobné farby v meštianskom a šľachtickom prostredí patrila biela, smotanová, lososová, bledomodrá, zlatá a strieborná farba. Vo vidieckom svete prevládala výzdoba kočov a koní farebnými stuhami, zeleným rozmarínom a živými kvetmi. V niektorých oblastiach Slovenska sa vozy i kone zdobili aj papierovými kvetmi, ktoré vyrábali slobodné dievčatá – nevestine kamarátky.

Aj v súčasnosti je auto ženícha a nevesty vyrobené podľa vkusu a fantázie ženícha a nevesty. Mnohí mladomanželia dnes volia svadobné služby profesionálnej agentúry, ktorá sa postará aj o kvetinovú výzdobu svadobného auta.

Začiatkom 20. storočia sa postupne začínajú aj na Slovensku objavovať prvé automobily, konkrétne napríklad v roku 1896 sa v bratislavských uliciach objavilo prvé osobné auto. Patrilo obchodníkovi s vínom Jánosovi Palugyaimu. Ale bežne sa nevesta a s ňou aj svadobčania prepravovali autom až v druhej polovici 20. Storočia, kedy sa stávali postupne autá súčasťou klasickej rodinnej výbavy.

Ešte do konca 80-tych rokov 20. storočia určovala výzdobu auta v ktorom sa viezli mladomanželia sediaci **bábika na kapote**. Bábika mala často šaty nevesty, alebo to pristo bolo malé dieťa. Bábika bola vlastne zástupným symbolom úkonu plodnosti – kedysi patrilo medzi archaické svadobné zvyky zvyk posadiť si do lona nevesty malé dieťa – chlapčeka, či dievčatko, podľa toho, či si mladý pár prial ako prvé dieťa chlapca, alebo dievča.

Bábika na aute symbolizovala v kolóne vyzdobených áut svadobčanov auto v ktorom sa viezla nevesta. Autá tvoriace svadobný sprievod obyčajne trúbili. Dnes je pre mladý pár široký výber svadobných áut od starých veteránov, cez kabriolety (pri výbere ktorých nevesta občas pozabudne na dĺžku a šírku svojich šiat), až po limuzíny a veľké terénne off roady. K autám, ktoré sú synonymom solídnosti, luxusu a elegancie nepochybne patria aj autá značky BMW.

Svadobná doprava vo svete i u nás.

Dopravné prostriedky boli, tak ako v súčasnosti automobily, zosobnením stavu a postavenia, sedliaka, meštana, šľachtica či cirkevného hodnostára.

História

V 4. tisícročí pred n. l. sa začína používať najväčší objav ľudstva – koleso. Koleso a prvé vozy s kolesami začali najskôr používať Sumeri. V Európe je koleso známe od 3. tisícročia pred n. l. Na dopravu sa používali na Níle lode s kombinovaným pohonom vietor – ľudskou silou. Mnohí panovníci využívali prácu otrokov. Jednu rímsku galériu poháňali otroci



Tlačová správa

Dátum 23. apríla 2021

Téma Mesiac máj - lásky čas. Vývoj svadobného transportu.

Strana 3

pomocou až 50 vesiel . Práve Marcus Antónius prišiel za Kleopatrou na rímskej galére a ona ho vítala na slávnostnom povoze.

Antický svet (Rimania) napríklad používali na dlhšie trasy nosidlá. Prenášaná nevesta bola v polo ležiacej polohe, obyčajne bol na nosidlách upevnený baldachýn, a ona sa mohla rozhodnúť, či ju budú okoloidúci vidieť, alebo nie. Antické nosidlá sa premiestňovali aj s nevestou pomerne rýchlo, aj klusom.

Nosidlá sa v Európe využívali ešte aj v 17. Storočí, aj keď mali už iný tvar a prenášali nevestu v sediacej polohe. Nosiči mali cez rameno prevesený remenec, ktorým sa prenáša zaťaženie a rukami ovládali nosidlá. Vzhľadom na takéto rozloženie hmotnosti na prácu postačujú dvaja nosiči, ale pri pomalejšom chôdzi.

V ázijskom svete sa nevesty prepravovali na malých bárkach – džunkách – po vode a po súši boli veľmi rozšírené svadobné čínske a japonské rikše. Rikše mali veľký priemer ľahkých špicových kolies a stačil jeden človek, ktorý ich ovládal. Na severe Európy sa na svadby chodievalo na saniach, ale i na korčuliach. Svedčia o tom archeologické nálezy z Ruska a Škandinávie. Korčule boli vyrobené z dlhých zvieracích kostí. Do nich boli navŕtané diery na pretiahnutie remienkov, ktoré sa potom uväzovali okolo nôh. Hladký povrch kostí umožňoval dobrý pohyb po ľade. Predpokladá sa, že korčule vznikli na území dnešného Fínska, kde je najviac veľkých jazier, po ktorých sa ľudia mohli na korčuliach lepšie pohybovať ako pešo. Staroveké korčule však neboli príliš rýchle. Ťažná sila zvierat bola až do 19. storočia n. l. základným pohonom, ktorý výraznou mierou ovplyvňoval pozemnú dopravu a poľnohospodársku výrobu.

V súčasnosti sa medze sa nekladú ani v oblasti alternatívneho svadobného transportu. K oltáru vás nemusí priviesť len svadobná limuzína, ale aj kone, sane, balóny, kolobežky či bicykel pre dvoch.

Ak sa beriete v kraji, ktorý nemá o sneh núdzu, mnohí si zaobstarávajú ako svadobný odvoz sane. **Sane** boli bezkolesový dopravný prostriedok pohybujúci sa kĺzaním. Rozšírené boli v horských i nížinných oblastiach Slovenska. Patrili k tradičnej súčasti vybavenia roľníckych hospodárstiev. Používali sa pri vyvážaní hnoja, na dopravu krmiva, pri ťažbe dreva, uhlia, železnej rudy a najmä v zárobkovom povozníctve. Pred vybudovaním železničnej a autobusovej siete sa nimi v zimnom období zabezpečovala i doprava osôb (návšteva mesta, lekára, jarmoky, trhy, svadba, pohreb). Na oje, upevnené v prednej časti saní, sa podľa druhu záprahových zvierat pripínal konský postroj alebo jarmo. Spodná časť saní sa chránila podbitím drevom alebo železným ráfom (kovový pás). Vrchná časť saní sa upravovala podľa druhu nákladu. Sane vyrábali a o ich údržbu sa starali sami roľníci,



Tlačová správa

Dátum 23. apríla 2021

Téma Mesiac máj - lásky čas. Vývoj svadobného transportu.

Strana 4

zvyčajne v zimnom období. Kované časti zhotovovali kováči. Na výrobu saní sa vyberalo ťažšie, masívnejšie drevo (jaseň, hrab, buk).

Už v roku 1893 Ján Čaplovič opisoval prevážanie nevesty takto:

„V svadobných domoch pripravili spolu 2 koče (vozy). Vyumývané, vymastené, kone vyčesané, na ohlávkach koňov boli podperené vyšívanými bielymi ručníčkami a v lete aj kvetmi. Keď sa už všetci poschádzali, nasadli do kočov a so spevom aj s mladým zaťom vyšli zo dvora. K svadobnému domu šli opačnou stranou, aby pochodili všetky ulice, či na prázdno a či už s duchnami. Kone hnali, a keď zvedavci vychádzali na ulicu, ulamovali z koláča a rozhadzovali zvedavcom na ulici. Prevážanie nevesty sa deje u Slovákov v nádherne vystrojenom voze. Predná a zadná časť voza je vyzdobená mladými jedličkami, vysokými na dve siahly. Ich vetvičky sú bohato ozdobené stuhami a perami. Pri prednom strome stojí nevesta, v prostriedku je jej rúcho a na tom periny. Ostatok vyplňajú ženy, ktoré spievajú až do zachrípnutia. Na druhom voze je muzika. Mužskí jazdia na koňoch a strieľajú z pištolí. Niektorí majú fľaše s medovou pálenkou a ponúkajú divákov. Ženy vyhadzujú z voza koláče.“

Dopravné prostriedky používané v Uhorsku môžeme rozdeliť do týchto kategórií:

1. Kočiare
2. Bričky
3. Sane
4. Úžitkové vozy

Najstaršie zachované doklady o používaní dopravných prostriedkov máme z obdobia rímskej ríše. Vtedajšie vozy sa nazývali podľa počtu koní ktoré ich ťahali čiže biga - dva, triga - tri, quadriga – štyri kone.

Na dlhé cesty sa používali vozy, ktoré ťahali dva kone, ktoré mali kozlík (miesto pre pohoniča). Je zaujímavé že už v tomto čase existovala tzv. „točňa“, ktorá sa v období ranného stredoveku stratila a vozy boli ťažko ovládateľné. Točňa je polootočná náprava, ktorá umožňovala lepšie manévrovanie vozov na strany pri väčšej rýchlosti.

Na konci 17. a začiatku 18. storočia, pri potrebe na prechádzky kočom bohatých šľachticov po parkoch či lesoch, vznikla „caléche“. Bol to luxusný kočiar, ktorý takmer nikdy nemal kozlík. Presné kolesá mali iba polovicu veľkosti zadných. Kočiar mal vlastne iba na popruhoch zavesenú luxusnú sedačku s vysokou opierkou. Práve tento typ kočiaru sa používal aj na príchod nevesty na sobáš. Po sobáši už novomanželia odchádzali spoločne



Tlačová správa

Dátum 23. apríla 2021

Téma Mesiac máj - lásky čas. Vývoj svadobného transportu.

Strana 5

napríklad vo veľkom kočiari Viktória , ktorý bol pre štyri osoby. Aby sa doň pohodlne usadila nevesta vo svadobných šatách viezli sa v ňom len novomanželia. S kočom sa jazdilo po relatívne dobrých cestách a ťahali ho štyri kone.

Na svadby sa využíval aj **Coupé** čo bol typ kočiara pre dve osoby, luxusného charakteru. Mal vždy strechu a dvere po oboch stranách. Takmer vždy mal vzadu stojisko pre lokaja alebo drevenú bedňu na kufre. Kozlík bol pomerne nízko. Používal sa na prepravu v meste, ale existuje i cestovná verzia. Cestovalo sa s ním však skôr na menšie vzdialenosti, max. 50 km. Kočiar vždy ťahali iba dva kone.

Už v polovici 18.storočia sa stretávame s najluxusnejšou formou kočiarov typ **Berlina**. Berlina je typ koča vždy uzavretého, pre dve až štyri osoby, najčastejšie však iba dve. Verzia pre štyri osoby sa nazýva vis-a-vis. Koč ťahali vždy štyri kone. Svoju majestátnosť si Berlíny zachovali až do príchodu automobilizmu.

V Uhorsku ako i inde v Európe platili určité nepísané zásady, toho kto mohol používať aký druh kočiara. V období od 15 do 17. storočia sa vytvorila spoločenská hierarchia, ktorá sa odrazila aj v tom, kto mohol nosiť zbraň, aký typ oblečenia, prezentácie sa na verejnosti a k tomuto patrilo i používanie dopravných prostriedkov. Vysoká šľachta a duchovenstvo používala tie najväčšie kočiare. Baróni a grófi mohli zapriať maximálne štyri kone. Nižšia šľachta používala obvykle (až na malé výnimky) bričky. Do bričky sa zapriahali dva kone. Jeden typ bričky má svoje korene v dnešnom Bernolákove.

Gróf Eszterházy bol dobrý a náruživý poľovník, ktorý vylepšil v 30. rokoch 19. storočia mladší typ koženého vozu pre potreby rýchlej jazdy po lese, na prechádzky a presuny v rámci majetkov v blízkosti jeho kaštieľa v Bernolákove. Tak vznikla **brička zvaná Eszterházy** alebo aj Czeklezer (Cseklisz je pôvodné pomenovanie Bernolákova). Tento typ sa veľmi rýchlo udomácnil a používala ho nižšia šľachta až do príchodu automobilu. V tejto bričke sa mohli viesť štyri osoby, vo väčšom prevedení, ak pán išiel s kočišom a tento nekočiroval kone, tak bola malá sedačka oproti zadnému veľkému sedadlu. Brička už mala blatníky a brzdu na zadných kolesách. Na predných blatníkoch alebo na prednej časti karosérie boli na každej strane po jednom svetle. Práve takáto brička bola aj svadobným prostriedkom nejednej meštianskej, či zemianskej dcéry pri jej svadbe v druhej polovici 19. storočia.

Bohatý sedliaci či remeselníci používali takzvanú úžitkovú „**mäsiarsku**“ **bričku**. Bola určená pre dve až šesť osôb. Zadné sedadlá sa dali dať dole aby sa zväčšil úložný priestor. Bričku ťahali dva kone.

Tlačová správa

Dátum 23. apríla 2021

Téma Mesiac máj - lásky čas. Vývoj svadobného transportu.

Strana 6

Sediaci používali **rebriniaky**, boli to jednoduché vozy s oddeliteľnými bokmi a zadným čelom. Bol to plne úžitkový voz, vozilo sa ním seno, zožaté obilie či tovar na trh. Na rozdiel od klasických kočiarov a vozov často pohonič išiel vedľa voza a odtiaľ ho kočiroval. Rebriniak ťahali kone i voly.

Prvé kočiare mali karosériu pripevnenú priamo na podvozok, tento spôsob bol však pre cestujúcich veľmi nepohodlný. Až objavením listových pier v tvare písmena „S“ a neskôr „C“ v 16. storočí napomohol rozvoju kočiarov. Vznikajú rôzne druhy kočiarov a saní. V období baroka a rokoka v 17. a 18. storočí boli rozšírené najmä **veľké karosy** zdobené bohatou rezbou, zlátením a maľovaním. Kočiare boli síce krásne no s postupným vývojom sa stávali pre čoraz ľudnatejšie mestá nepohodlnými. Pre svoju veľkosť boli príliš ťažkopádne a po mestách nebolo jednoduché s nimi jazdiť. Vývoj v tomto období so sebou prináša aj zlepšenie stavu vtedajších ciest, postupný rozvoj cestovania a preto veľké robustné karosy na cestách postupne nahrádzajú ľahšie kočiare.

Skutočnou revolúciou vo vývoji kočiarov sa stal vynález anglického výrobcu kočiarov Obadiaha Elliota, ktorý v roku 1804 zostrojil **elipsovité listové perá**. Tieto perá boli pripevnené priamo na karosériu kočiaru, čo zlepšilo stabilitu a najmä zvýšilo rýchlosť. V druhej polovici 19. storočia nastáva rozmach poštových služieb, a tým aj dopyt po nových druhoch kočiarov, začínajú vznikať nové továrne na ich výrobu. V roku 1902 bolo v Rakúsko – Uhorsku 386 tovární na výrobu kočiarov. Medzi najznámejšie patria Schustala and co. v Kopřivnici, Marshall v Pressburgu, V. Brozik a Syn v Plzni, Jacob Lohner vo Viedni a ďalšie.

Začiatok 20. storočia sa stáva začiatkom konca výroby kočiarov. Postupne začína výroba automobilov, ktoré sú však svojím tvarom veľmi podobné kočiarom. Sú to vlastne **kočiare s motorom bez koní**. Asi najznámejším je prvý automobil vyrobený v Kopřivnici – Präsident. Kočiare sa vyrábali až do roku 1945 i keď vo veľmi malom množstve.

Medzi najobľúbenejšie **cestovné a svadobné kočiare**, ktoré šľachta využívala patrili:

Berlina – je typický, luxusný cestovný kočiar pomenovaný podľa mesta Berlín. Má zatvorenú karosériu s dvoma sedadlami oproti sebe.

Calesch – štvormiestny otvorený kočiar so sklápacou strechou.

Coupé – je polovičnou verziou Berlíny, jedna sa o luxusné dvojmiestne prevedenie.

Galawagen – luxusné kočiare určené pre bohatých šľachticov a panovníkov.



Tlačová správa

Dátum 23. apríla 2021

Téma Mesiac máj - lásky čas. Vývoj svadobného transportu.

Strana 7

Landauer – najobľúbenejší kočiar s dvoma koženými sklápacími strechami oproti sebe.

Glaslandauer – od klasického Landaueru sa líši presklenou prednou časťou

Mylord – štvorkolesový kočiar so sklápacou strechou a pevným kozlíkom.

Victoria – Je podobná Mylordu , určená hlavne pre dámy. Má odnímateľný kozlík.

Vis- a- Vis – štvormiestny, otvorený prípadne polokrytý kočiar so sedadlami oproti sebe.

Stavanie májov.

Máje sa stavali ako výraz úcty a často aj prejav lásky voči dievčatám. Stavali ich mládenci v noci z 30. apríla na 1.mája. Boli to často 5 -10 metrov vysoké kmene stromov. Keďže sa stavali takmer každej dievčine pred domov, tak samozrejme každý mládenec, sa snažil tej svojej dievčine ako prejav svojich citov postaviť čo najvyšší a najkrajší máj. Stromy boli často odkôrované a na špici kmeňa bol pripevnený ihličnatý, alebo listnatý asi 1,5 metrový vrcholc ozdobený rôznofarebnými stužkami. Používalo sa drevo brezy, sosny, smreka. Niektorí mládenci si dali s prípravou mája naozaj pomerne veľkú námahu a pripravovali ho aj mesiac dopredu, maľovali ornamentmi kmeň stromu a všetko to robili potajomky, pretože postavený máj bol pre dievča prekvapením. Dievčatá mládencom poďakovali za máj bozkom, pierkom, ktoré nosil mládenec zastoknuté za stuhou klobúka. Pierko mohlo byť uvité zo zelených rastlín, kvetov, halúzok a vydržalo práve počas majálesu. K stavaniu májov sa v niektorých oblastiach Slovenska viažu aj piesne, ktoré sa pri nich spievali - to bolo najmä tam, kde spolky mládenčov stavali bez rozdielu všetkým na vydaj súcim dievčatám máje.

Zdroj: Katarína Nádaská (autorka je historička a etnologička)

Kontakt:

BMW Slovenská republika

Milan Stupka

Corporate Communications Manager

Mobil: 00 421 903 28 34 97

E-mail: milan.stupka@bmwgroup.com

www.press.bmwgroup.com/slovak



Tlačová správa

Dátum 23. apríla 2021

Téma Mesiac máj - lásky čas. Vývoj svadobného transportu.

Strana 8

Média web stránka: www.press.bmwgroup.com/slovak

Facebook: <http://www.facebook.com/BMWGroup>

Twitter: <http://twitter.com/BMWGroup>

YouTube: <http://www.youtube.com/BMWGroupview>

Google+: <http://googleplus.bmwgroup.com>

BMW Group

BMW Group je prostredníctvom značiek BMW, MINI, Rolls-Royce a BMW Motorrad najväčším výrobcom prémiových automobilov a motocyklov na svete. Okrem toho ponúka aj produkty značkového financovania a služby mobility. BMW Group prevádzkuje 31 výrobných a montážnych podnikov v 15 krajinách a predajnú sieť so zastúpeniami vo viac ako 140 krajinách.

BMW Group zaznamenal v roku 2020 celosvetový predaj viac než 2,3 mil. osobných automobilov a viac než 169 000 motocyklov. V hospodárskom roku 2020 činil zisk pred zdanením 5,222 miliardy eur, celkový obrat dosiahol výšku 98,990 miliardy eur. BMW Group k 31. decembru 2020 zamestnával po celom svete 120 726 spolupracovníkov. Úspech BMW Group sa vždy zakladal na vizionárskom myslení a zodpovednom konaní. Ekologické programy a sociálna udržateľnosť preto tvorili integrálnu súčasť stratégie spoločnosti v rámci celého hodnotového reťazca. BMW Group sa vždy vyznačoval komplexnou produktovou zodpovednosťou a významným prístupom k ochrane zdrojov.

BMW Slovenská republika – priamy zástupca výrobcu na Slovensku

BMW Slovenská republika, ako priamy slovenský zástupca výrobcu BMW Group v Mníchove, vznikol v roku 2006. Spoločnosť sleduje stratégiu dlhodobých partnerstiev pre dlhodobu udržateľnú predajnú a servisnú sieť. BMW Slovenská republika ponúka na slovenskom trhu špičkové automobily, motocykle a prémiové služby. Sieť partnerov tvorí: Desať autorizovaných predajcov a servisov automobilov značky BMW - Auto Palace a Group M v Bratislave, Lion Car v Banskej Bystrici, Dunauto v Dunajskej Strede, Rija Bavaria v Nitre, T.O.B. v Trenčíne, Bavaria TT v Trnave, MD Bavaria v Žiline, Regnum Bavaria v Prešove a Regnum Košice v Košiciach.

Jeden autorizovaný Servis-only servisný zástupca značky BMW, spoločnosť Auto Motiv, v Bratislave.

Dvaja autorizovaní predajcovia MINI so servisom značky v Bratislave a v Košiciach.

Štyria predajcovia motocyklov BMW so servisom v Bratislave, Banskej Bystrici, Košiciach a v Žiline.

BMW Financial Services Slovakia, s.r.o., je priamy zástupca celosvetovej divízie BMW Financial Services poskytujúcej finančné a poisťné produkty v rámci skupiny BMW Group.