

Synopse přednášky LIDÉ NA CESTÁCH

Téma FORMANI

- Výrazným profesním fenoménem od středověku až do druhé poloviny 19. století bylo formanství, jehož největší rozvoj nastal budováním státních říšských cest. Tyto snahy započaly v druhé polovině 18. století a výstavba hlavních silnic byla ukončena v polovině 19. století.
- Druhá pol. 19. stol. - soumrak formanského řemesla; formany později vytlačila železnice a zůstalo pouze drobné povoznictví – špeditérství, kdy od vlaků koňské potahy rozvážely už pouze lokálně zboží.
- S rozmachem automobilů, koňské povoznické potahy nahradila drobná doprava nákladními auty. A tyto nákladní auta – později velké kamiony se začaly vracet na dálkové trasy při rozvozu zboží, materiálu atd. S rozvojem kamionové dopravy nastala nová éra dálkových dopravců – tedy lidí trávicích značnou část svého života na cestách rozvozem cizího zboží. Takže ačkoliv se proměnila forma, podstata tohoto zdroje obživy zůstala zachována.
- Forman – z němčiny *fuhrman* – vozka, kočí
- Formani - lidé, kteří se na cesty vydávali z profese. Označování jsou zvláště ve starší době jako *landkočí*.
- V 16. století byli pevně organizováni v ceších a *kočovský* pořádek z roku 1576 jim také dovoľoval obchodovat s koňmi a vlastnit nejvýše tři kotčí vozy
- Po vzniku pošt se formané coby dálkoví přepravci stali nejvážnější konkurencí v přepravě listovních zásilek, peněžních hotovostí a cestujících.
- Vedle cechovně organizovaných formanů, se zejména v raném novověku po utužení poddanských povinností, začali objevovat formané poddanští, kteří jezdili se zbožím v rámci svých robotních povinností.
- Rozvoj formanství z řad venkovských obyvatel nastal po zrušení nevolnictví, kdy se poddaní mohli začít svobodně pohybovat za hranice panství. Došlo k obrovskému nárůstu profesionálních formanů z řad venkovského společenství.
- Rozvoj formanství byl spjat i s rozvojem a budováním cest.
- V roce 1775 vzniklo ředitelství pro stavbu silnic, které v 90. letech vypracovalo velkorýsý projekt přestavby všech hlavních cest na umělé štětované silnice široké deset metrů, aby se vyhnuly dva plně naložené formanské vozy, k uskutečnění tohoto záměru došlo až po napoleonských válkách, zejména ve 20. a 40. letech 19. století. Čechy se staly jednou ze zemí monarchie s nejhustší silniční sítí.
- Vedle císařských silnic byly budovány i silnice dominikální, jejichž výstavbu podporoval stát udělováním práva vybírat mýto jednotlivým vrchnostem, které silnice na svůj náklad budovaly.
- V roce 1836 byl schopen přepravit forman s formanským vozem taženým šestisprežením 3600 kg nákladu a v roce 1844 zásluhou vyšší kvality vozovky dvojnásobek, a pokud vybavil vůz koly se širokými obručemi, pak až trojnásobek.
- Na venkově se bylo možné setkat se dvěma typy povozníků – stálými, kteří sídlili zpravidla v malých městečkách a na těch větších vesnicích, a dále s povozníky, kteří si povoznictvím vydělávali pouze příležitostně. Byli to zpravidla zemědělci, kteří v zimních měsících, když na polích nebyla práce, využívali volna a koňské potahy a přivydělávali si.
- Formané byli nezcestovanější skupinou venkovského obyvatelstva, která v řadě případů poznala nejenom Čechy, Moravu a Slezsko, ale i ostatní země monarchie.

- ❖ Linhartová, S.: *Formanským povozem s devíti koňmi do Vídně roku 1826*. Český Lid 30, 1930, s. 122
- ❖ J. Hons: *Dějiny dopravy na území ČSSR*. Bratislava 1975.
- ❖ M. Halavačka: *Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce*. Praha 1990.
- ❖ Jirásek, A.: *Formané*. Český lid 2, 1893, s. 370 - 374.
- ❖ Chutěj, L.: *Valašští formani*. Naše Valašsko, 8, 1943, s. 134 - 136.
- ❖ Janotka, M. – Linhart, K.: *Zapomenutá řemesla*. Praha 1984, s. 135 – 145.