

PROMET V KMEČKEM GOSPODARSTVU NA ŽIROVSKEM

MARIJA STANONIK

I. PROMETNA SREDSTVA

Pri njih obstaja diferenciacija glede na to, kakšna moč upravlja z njimi. S tega vidika jih je mogoče razdeliti na dvoje vrst: na take, ki jih vleče človek sam in druge, ki jih vleče vprežna živina. Kadar so predvidena za človeka, so manjših mer in teže; največ so se nekdanj s takimi oskrbovali bajtarji, ki si niso mogli privoščiti vprežne živine in so se zato morali zanašati le na lastno moč, a jo tudi zmogli, saj bi si drugače morali pomagati z izposojjo vozil in živine. Seveda so marsikdaj tako tudi storili. Poleg raznih vrst sani so to večinoma vozila, ki imajo obvezno kolo — to starodavno imenitno napravo, s pomočjo katere se je začel nesluteni človekov razvoj in napredek v prometu.¹ Zato je mogoče prometna sredstva razvrščati tudi po kriteriju števila koles, ki jih imajo posamezna vozila: eno, dve (sem in tja tri) in največkrat štiri.

1. Eno samo samcato kolo

je dalo ime *samokolnici*. V Žireh so ji do nedavna pravili »*laderfar*« (iz nem. das Rad — kolo; fahren — voziti, peljati; po zakonu disimilacije se je prvi fonem r- nadomestil s fonemom l-²), še danes pa se zanjo pogosto sliši ime »*karjuola*« (iz it. carriola — samokolnica).³ Po starem je narejena iz lesa in njen starejši tip ima »polno kolo«, kar pomeni, da je narejeno iz celega kosa lesa tudi kolo, ki je zavarovano z železnim obročem, da se ne razsuje. Novejši tip ima kolo s pestom in špicami. Tako se že tu glede na material pojavlja kombinacija lesa in železa, kar je lastnost vseh vozil polpretekle dobe. Izdelava današnje samokolnice ima še druge variante. Lahko je njihovo edino kolo celo iz železa ali pa je iz kovine celotno vozilce in zato tako rekoč neuničljivo. Videti je neokretno in težko, vendar je vožnja z njim sorazmerno pripravna, ne le zato, ker je kolo pritrjeno nanj s pomočjo ležaja, ampak predvsem zato, ker je tudi potisnjeno precej nazaj pod njegovo ohišje, tako da večino teže tovora pada nanj, medtem ko so jo pri starih samokolnicah pretežno nosile roke voznika. Vmesna stopnja v tem razvoju je gumijasto kolo, ki so ga sprva nadevali samokolnici z lesenim ohišjem, vendar je šele nova konstrukcija resnično olajšala vožnjo z njo. Nekdaj so rabili samokolnico predvsem za spravlanje gnoja iz hleva na gnojišče in pri bajtarjih za prevoz gnojnice

na vrtove in bližnje njive, jeseni pa za prevoz majhnih količin poljskih pridelkov do doma.^{3a}

2. Vozila z dvema kolesoma

Pričujoča obravnava se odpoveduje vprašanju o zaporedju njihovega nastanka, ga pa uzavešča. Njihova različnost v Žireh nima razloka dokajšnjo prožnost prebivalcev pri sprejemanju raznih vplivov in tudi iznajdljivost posameznih gospodarjev kot naročnikov teh vozil in njihovih izdelovalcev. Osnova teh vozil je vedno rahlo kvadratasta oblika ohišja, ki je obvezno iz lesa. Obodi pa so tisto, po čemer se med seboj razločujejo. Lahko so iz desk in imajo spredaj oje na križ, kar pomeni, da je skozi podolžno os ojesa pretaknjen okrogel količek ali pa nanjo pribita ploščata letvica. Za ta kratek ročaj drži, kdor vozilo vleče — primerno pa je, da pri tem sodelujeta dva. To je *kripa*. Njene stranice so oblikovane tako, da je spredaj malo nižja od zadnje. Druga vrsta krip sestoji iz lesenega dna, obod pa je iz pokončnih letvic na vsaki strani in zgolj pre-



Eden od načinov vlačanja kripe, 1986

čne letvice spredaj in zadaj. Ima oje ali pa (v)ojnice. Take kripe je videti po gričih in so verjetno lažje za prevažanje, vendar pa ne pridejo v poštev za vožnjo razsutega tovara, kakor je to pri kripah z obodom iz desk, ampak le za krmo in praprot.

Iz krip z lesenimi obodi so se prejkone razvile »truge«; to so pravzaprav kripe večjih mer, vendar pa z ojesom, ki je prirejeno za vožnjo z vprežno živino. Človek sam jo prepelje le priložnostno. Ta priprava za transport ima že tudi preprost mehanizem za odpenjanje z ojesa: ko se truga dvigne, se tovor, npr. krompir iz nje lažje vsiplje.

Naslednja vrsta prevoznih sredstev z dvema kolesoma, ki jih vleče človek sam, so t.i. *vozni koši*. Tudi ti imajo dno iz desk, obod pa je spleten iz gabrovih ali drenovih šib, in to okrog jesenovih količkov, ki so vstavljeni v dno ob njegovem robu.⁴ Vsaj po Žirovskem vrhu ima kripa z lesnim obodom le oje, medtem ko je pri kripah z letvicami in voznih koših mogoča alternacija med ojesom ali (v)ojnicami. Če ima vozilo (v)ojnice, se navadno voznik vpreže vanje, jih potisne na pas in prime za njihova robova, tako da vleče koš s celim životom in rokama hkrati. Če kdo pomaga, lahko poriva oz. potiska koš le zadaj, tako, da se z rokama upre v njegov rob ali tovor, ki je nanj naložen; največkrat je to trava. Prazen ali malo naložen koš pa voznik pelje tudi tako, da se vstopi za prečno letev (v)ojnic, jih prime na robovih in koš potiska pred sabo le z rokama.⁵ Iz samotnega voznega koša se je razvil koš večjih mer za vožnjo z volom ali konjem. Tedaj ima koš ustrezno prirejeno oje ali (v)ojnice za vožnjo z vprežno živino. Ti koši so največ rabili za vožnjo gnoja. Nekateri

jih imenujejo »cizounki«. Pleteni so iz močnih gabrovih vej, dolgi so od 80–100 cm, široki malo manj in visoki okrog 40 cm, s prostornino okrog 1,5 m³. Kmetje so jih posebej rabili za vožnjo gnoja v breg, ker so ti koši imeli vrtljivo pritrjene (v)ojnice ali oje, tako da vprežne živali ni motilo, ko so koš zvrnili in tako naenkrat spravili gnoj iz njega. Pri tem in pri obračanju spraznjene ga koša v pravo lego so prišli še kako prav ročaji, ki jih ima ta koš na vsakem kraju zadaj.

Za nasprotje od voznih ali tudi »gnojnih košev« (= za vožnjo gnoja) je imela le (v)ojnice *priprava*, na katero so položili sod za vožnjo gnojnice; kadar je bilo predvideno, da jo bo vlekel človek, je bila vedno le na dveh kolesih. Ime zanjo zaenkrat ni znano, tudi slabšalno ime »karieta« (iz it. *carretta*) ne, ki je drugače v rabi za vse vrste vozil z dvema kolesoma (tudi bicikel).

In končno je le na dveh kolesih tudi »gik« (= gig), gosposko vozilo za prevoz ljudi. Je s streho ali brez nje in vanj redno vpregajo le konje. Še leta po drugi svetovni vojski je »Petelin« iz Žirov prevažal z njim žirovskega zdravnika dr. Karla Bernika.

3. Vozovi

so v tukajšnjem kontekstu, ki ima pred očmi predvsem kmečko gospodarstvo, najimenitnejši predstavniki *vozil s štirimi kolesi*. Tudi pri njih še obstaja razloček glede na to, ali so predvideni le za vprežno živino ali tudi za človeško moč. Tedaj so manjši in lažji se imenujejo »samotežni vozički«, ker se z njimi vozi »samotež«. Drugi kriterij za velikost in težo vozov je zemljepisna lega do-



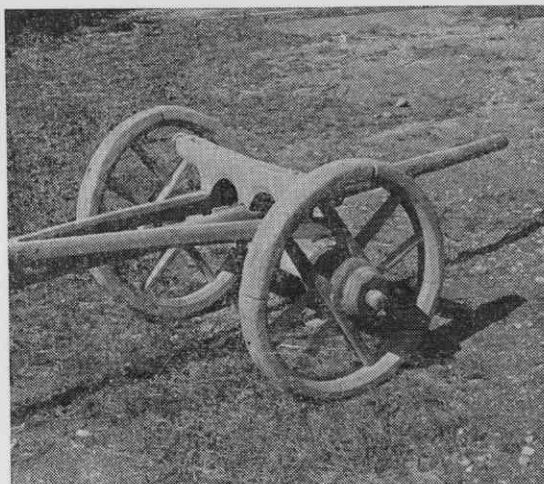
Koš, 1973

mačije. Kmetje v ravnini z majčkeno podcenjevanja omenjajo »revne hribovske vozičke«.

Ivan Potočnik je zapisal spomine starega Seljaka iz Jarčje doline, da so prvotni vozovi imeli svoje dele med sabo vse povezane s »trto«. Celó oje je bilo k vozu kar privezano. Za prve vozove so si preskrbovali kolesa od kakšnih mestnih fijakarjev, ki so jih bili ti odstranili že izrabljenim oz. zavrženim vozilom. Nato šele so začeli kmetje sami delati križevata »kôla«, ki so na deželi štela za kar veliko novotarijo.⁶ Navedeno žirovsko izročilo o »križarjih«, »križavcih« (= križevatih kolesih), »ki so bili brez vsakega železja«,⁷ se presenetljivo lepo ujema z dognanji Gorazda Makaroviča, da je ta vrsta kolesa »stranska, regresivna razvojna oblika kolesa z radialno razporejenimi prečkami« in je »nastala kot samouški izdelek« v razmerah socialne diferenciacije kmečkega življenja.⁸

Na Žirovskem še hranijo taka kolesa kot priče preteklosti pri »Krogarju« v Opalah in pri »Kamnšku« v Novi vasi. Gospodar Edo Kavčič ve povedati, da so jih, po hišnem izročilu, pri njih nehali rabiti v začetku 20. stoletja, a je kljub temu znal o njih še marsikaj pojasniti: jesenov les zanje je moral biti sekan pravega meseca in dneva in osušen v »rajfnku« (= dimnici). Očetov stric, ki jih je delal, je špice prekuhal v bukovem pepelu in preden jih je nabil v pesto, je tisti del špice, ki je prišla v pesto, pomočil v apno, z namenom, da bi bila bolj obstojna. Za pesta je najboljši nagnojev les, drugače pa je za vse dele voza prihajal v poštev le jesenov. »Platiše« (platišče) je kos oboda kolesa. Križevato kolo ima štiri platišča. Leseni vložek, ki drži skupaj dvojne platišče tako, da je vsajeno v njuni izvrtini, se imenuje »mozniček«. Širina platišča pri ohranjenih Kamnškovih »križavcih« je 12 cm, debelina 8 cm, izvrtina (ϕ , fi) za špico v platišču je približno 30 mm. Dve vzporedni prečki v obravnavanih kolesih sta ploščate oblike in gresta skozi dve okrogli, ki sta ob pestu navzkriž prvima dvema. Pri enem od ohranjenih koles še ni nobene železne sestavine, pri drugem je v pestu železen vložek.⁹

In sedaj tvegam poskus, da bi predstavila imena in funkcijo delov, iz katerih je sestavljen voz, ki je bil do uvedbe traktorja poglavitno prometno sredstvo v kmečkem gospodarstvu. Zavedam se nekvalificiranosti, s katero se lotevam naloge; zato naj vse pomanjkljivosti, ki jih bodo pri opisu ugotovili v predmetu bolj večji, pomenijo predvsem



Voz s križevatimi kolesi, Nova vas 1982

izziv, da bi se s problematiko spoprijeli sami in nalogo bolje opravili.

Je pa za to skrajni čas. Ne le, da nekdanji uporabniki, ki so edini lahko ustrezni informatorji, že danes ob marsikaterem vprašanju v zadregi obstanejo, ker se marsičesa ne spomnijo več ali niso prepričani, da vejo prav. Pa še ni minilo dvajset let, ko so bili z vozovi tako rekoč dan na dan na poti. Če je bilo pred desetimi leti,¹⁰ vozove še videti v kozolcih ne le kot alternacijo traktorju, ampak tudi kot priključke nanje, je sedaj to že izjema. Večinoma jih je najdevati ne le opuščene in zapuščene, temveč razdrte in razbite med »staro šaro«, tako da jih tudi le za študij ni več kaj prida.¹¹ In vendar bi jih bilo vredno obdelati tako z njihove tehnike, da ne rečem arhitekturne kot geografsko-zgodovinske plati.¹²

Pri vozovih je torej treba najprej ločiti »spredn« in »zadn kanc« (= sprednji in zadnji konec). A informatorji pri tem poznajo vsaj dve generaciji vóz: lesene in železne, kakor jih sami imenujejo. Starejše izvedbe so imele lesene vse dele »ohišja«, od tod tudi naziv »leseni voz«. Njegov sprednji konec sestavljajo naslednji deli: »padôš«,¹³ ki se na vsaki strani zožuje v lesena podaljška z imenom »štuml«. ¹⁴ Nanju sta nasajeni prednji kolesi s pomočjo pesta. Izvrtina v pestu ni enakomerna, ampak konusne oblike, tj., z notranje strani je večja kot na zunanji strani kolesa. Taka oblika je prirejena obremenitvi podosi. Njena debelina se manjša v sorazmerju z manjšo obremenitvijo. Po zatrtjevanju izkušenih podos v pestu, torej »štuml« »nič ne trpi« (od teže voza). Nad podosjo je »polica«, ki je oblikovana zrcalno kot podos, le da je brez štušl. Med podos in polico sta ob vsaki strani zatakajena »tra-

klna«, ki se pred vozom združita ob ojesu v obliki črke V, tako da s »*pouzo*« (polza; samostalnik od glagola polzeti), ki je zadaj za podosjo pod »*souro*« (= soro), tvorijo enakovrtni trikotnik. Starejši vozovi so imeli samo traklne, polza je dodana šele njihovim izboljšanim variantam in med krmiljenjem voza polži pod soro v levo ali desno. Tako preprečuje, da se prednji konec voza ne »zvrta naprej«, medtem ko je zasluga »*zajca*«, to je lesene prečke (pozneje jo nadomesti železna) med traklnoma pred podosjo in polico in se nanjo sora naslanja, da se voz ne »zvrta nazaj«. Namesto »*zajca*« so pozneje začeli vstavljati med polico in »*oplen*« železen ploščat obroč, po katerem drsi opleni. Tedaj je sora krajša, medtem ko je pri zajcu toliko daljša, da se končuje pod njim.

Nad polico je »*ridof*« ali »*oplen*«, ¹⁵ ki je nosilec zgornjega dela sprednjega konca (voza), če bi hoteli iskati vzporednico podosi. Zgornji in spodnji del sprednjega konca sta povezana skupaj s pomočjo »*jeglince*«; to je lesen zatič v službi vijaka in je zabit v sredo ridofa in police. Vendar ta dva dela nista spojena skupaj na trdo, ampak ima jeglica tudi funkcijo osi, okrog katere se vrtili ridof/oplen, da je voz mogoče »*krniti, obračati*«. Ridof štrli malo čez polico, tako da je lahko na vsaki strani le-tega v luknjo v njem vtaknjena »*ročica*«, ki ima nalogo držati lojtrnico k vozu. Sprednji ročici segata do spodnjega dela »*ridofa/oplena*«. Da se ne zatikata vanj ali ne butata v kolo, mora biti na primernem mestu malo izbočena. Domačini pravijo, da mora imeti »malo rame«, da se lepo usede v odprtino. Za izboljšavo štejejo, kjer sta v ridof in ročico prevrtani luknji in vanju vstavljen zatič. To je zagotovo preprečilo, da bi ročica kakor koli nagajala, kar bi imelo za posledico težave pri krmiljenju voza, ki se je tedaj rad kaj hitro zvrnil.

Oje ali »*štanga*« je vdeto med stikališče traklnov spredaj s pomočjo jeglice, ki je v vodoravni legi vzporedno z zajcem pretaknjena skozi vrh traklnov in konec ojesa. Medtem ko nekateri ločijo funkcijo ojesa in štange, pri drugih raba omenjenih imen alternira brez precizirane funkcije. Pri poljskih vozovih je oje praviloma pregibno, da se prilagaja terenu, ki teče enkrat navzgor, drugič navzdol itd. Pri furmanskimi vozovi, ki so rabili za dolge vožnje, pa je bilo oje nepregibno, kar pomeni, da se ga tudi med mirovanjem voza ni dalo postaviti na tla, ampak je ostalo pridvignjeno od tal okrog 0,75 m. To je konjem olajšalo vožnjo s tem, da jim ni bilo treba ob težkih tovorih nositi še ojesa, saj je »samo stalo pokonci«. Ven-

dar je to prihajalo v poštev le za vožnjo po cesti, katere višinska razlika se spreminja komaj opazno. Za poljsko vožnjo pa taki vozovi niso (bili) primerni, ker »bi bila štanga še zmeraj pokonci, ko bi živina bila že na nižjem in bi jo zato privzdigovalo. Zato ni naključje, da so vozove s takim ojesom rabili največ za vožnjo hlovov s konji, v tiste s pregibnim ojesom pa so vpregali vole, ki so rabili predvsem za vožnjo po domačiji, medtem ko za daljša pota niso prihajali v poštev. Po pričevanju oje ostaja od tal po zaslugi že omenjene povze, kar je njena druga vloga. Drugi zagotavljajo, da ostaja pridvignjeno zaradi »*štangltruogarja*«, to je neke vrste nosilca, ki teče vzporedno ob zunanji strani traklnov. Pregibnemu ojesu nekateri rečejo oje in nepregibnemu štanga, drugi pa prvemu štanga in drugemu »*trda štanga*«. Oje ima spredaj za vprego živali eno ali dve približno 0,5 m dolgi verigi, imenovani »*štangkietni*«. Pri težkih tovornih vozovih »*tajslnih/tajslnih*« se imenuje ta veriga »*tajslca*«.

Opisana diferenciacija ojesa je priča precejšnjega razvoja samo enega elementa voza, saj je stari Seljak, ki ga Žirovci hranijo v spominu kot »*živo kroniko*«, vedel povedati, da so bile »*štange*« v času križevatih koles »iz razcepljene bukovine«. ¹⁶

Že omenjena sora ima nalogo povezave sprednjega in zadnjega konca voza. Teče v sredi cele njegove dolžine in spredaj povezuje še podos in polico pravokotno na jeglico, ki je vpeta tudi vanjo. Zadaj sora povezuje zadnjo podos in opleni, ki je po obliki enak oplenu ali ridofu spredaj. Zadnji konec je sprednjemu v marsičem komplementaren, le da je nepregibljiv in zato v premikanju v vsem sledi sprednjemu koncu. Sestavljen je iz podosi, oplena in dveh traklnov. Med seboj jih spaja lesen zatič, imenovan »*muznik*«. Naloga zadnjih traklnov je prek sore voditi zadnji konec voza. Zadnja tretjina sore moli iz zadnjega konca voza in je tako njegov najdaljši del, ker sta končna dela traklnov, pretaknjena skozi zadnjo podos in opleni precej krajša in služita za ročaj pri prestavljanju voza; lahko pa se v ta namen prime tudi zadnji konec sore. Tudi zadaj je z notranje strani lojtrnice na vsaki strani v opleni nasajena ročica tako kot spredaj, le da sta ti dve ročici 10–20 cm daljši in segata skozi opleni, a to ne ovira krmarjenja voza. Prednost daljših ročic je, da pri hitri vožnji (fijakanju) ne izpadajo iz oplena. Kljub temu imajo spodaj zaradi varnosti še lesene zatiče. Zgoraj pa je lojtrnica pri-

trjena na ročico s »trto«. To je iz vrbe (najboljša je beka) zviti obroč v obliki elipse in se jo naredi tako, da se vrbovo šibo sesuče po celi dolžini, da se zmehča in se jo potem lahko zvija v potrebno obliko. Sčasoma so namesto nje v ta namen uporabili vrv, verigo ali primerno močno žico. Poleg ročic so vozovi starejše izdelave imeli zadaj še »akl«, ki je tekkel od »šteslna/štesnna« na kolesu navzgor do iste višine kot ročica, le da je utrjeval lojtrnico z njene zunanje strani.

Omenjeno je že bilo, da so kolesa nasajena na »štuml«, to je podaljške na oseh, s pomočjo pesta. Na notranji in zunanji strani ima pesto tudi nekakšno varovalko; to sta dve železni »puši«, dolgi okrog 5 cm, na vsakem kraju pa je zavarovano še z dvema »rinkama« (= obročema). Da se kolo ne sname, je končni del podosi (štuml) na zunanji strani kolesa prevrtan, okrog je nasajena »šajbca« (= varovalka) in skozi njo vstavljen zatič, ki se imenuje »osnik«. Najprej je bil lesen, iz dreva, pozneje ga je zamenjal železen. Osnik je kot nekakšen žebelj, ki se zatakne v »štuml«, da se kolo ne sname. To, kar je pri lesenih vozovih podos, je pri železnih »akštuk« z »akso« in tudi ti imajo na koncih varovalno kapico, ki ji pravijo »štesl«. ¹⁷ Skozenj in »akso« je prav tako zataknjen zatič, vendar ima sedaj obliko nekakšnega kavlija, ker je malo ukrivljen, »da ga ne vrže ven«, zato mu v tem primeru več ne rečejo osnik, drugega imena pa zanj tudi ne poznajo in ga le opisujejo. Za lažji tek so koles v pesteh nekaj mazali s »šmiram/šmieram«. To je kolomaz iz loja, svinjske (nesoljene) masti in saj; v Žireh so ga delali nekateri domačini. ¹⁸

Obod kolesa je sestavljen iz »platišč« (= platišč) ¹⁹ in zavarovan z železnim obročem ali po domače »šino«. Pri kolesu z radialnimi prečkami ali »špicami«, sta v eno platišče vedno vsajeni po dve špici. Kolesi zadaj sta vedno večji kot spredaj. To se ne vidi le iz obsega oboda, ampak tudi iz števila špic in platišč. Vedno imata po eno platišče in dve špici več kot prednji dve kolesi. Primer: če ima prednje kolo osem špic, jih ima zadnje deset. Tedaj ima prvo štiri platišča, drugo pa pet. Zadnji kolesi sežeta malo nad spodnji rob lojtrnice, sprednji pa morata biti nižje, da je voz mogoče »rajdati« oz. »kreniti« (= krmiliti, obračati, premikati levo in desno). Po drugem pojasnilu sta prednji kolesi 1—2 oz. 2—3 cm nižji od vrha ridofa, da mu nista v napoto pri obračanju oz. zavijanju. Izkušnja je tudi pokazala, da se voz manj prevrača, če so špice v njegovih kolesih nameščene iz pesta v platišča oboda »malo na

ven«. Na splošno pa se kolesa večajo v sorazmerju s težo in velikostjo vozov, kar pomeni, da se pomnoži tudi število platišč s špicami.

Ob vsaki strani ima voz praviloma montirani tudi dve lojtrnici — s pomočjo že omenjenih ročic — zato so včasih rekli »oblojtran voz«, pozneje pa se je ustalilo »lojtrni voz«. Sprva sta bili lojtrnici brez »cvekov« in sestavljeni le iz dveh lat, ki sta bili med sabo spojeni le na vsakem kraju. Vendar že ime pove, da je lojtrnica podobna »lojtri«, torej lestvi, kar pomeni, da tudi sestoji iz bolj ali manj gosto nabitih klinov v dve vzporedni lati; praviloma so tu bolj gosti kot pri lestvi, da se krma ali sadovi zemlje ne vsipljejo z voza. Medtem ko je bil star način oblojtranja voza z ročicami in aklnom, je bil novejši s »španglnom«. To so počezne lesene prečke — tanki trami ali debelejšie deske, ki so povezovale lojtrnice, da se niso poveznile navzdol.

Čeprav so bile posamezne izboljšave voza omenjene že sproti pri obravnavi njegovih posameznih delov, je treba posebej poudariti, da je najpomembnejši razložek med stariimi lesenimi vozovi in poznejšimi železnimi ta, da imajo železni namesto lesene podosi železen »akštuk«, ki je vdolan v leseno »akso«. Posamezne dele voza povezujejo med seboj železne vezi in »obimki« (= objemki). Lesene jeglice in mozničke nadomeščajo kovinski vijaki in spojke. Zato so železni vozovi bolj zdržljivi in prenesejo večje obremenitve oz. težo. Toda glede na uporabo so občutljivi vozniki med obema vrstama vozov zaznali razločke, ki niso dajali prednosti enim ali drugim avtomatično, npr. tisti bolj po starih merah bi mogli trditi, češ: »kar je bilo dobro za očeta, je dobro zame,« drugi bi se nad tehničnimi novostmi navduševali a priori. Ne, pač pa so oboji dobili nekaj hvala in nekaj graje. Takole: leseni vozovi so nekako bolj voljni »za po gmajnah, po tistem kamenju manj rukajo, čeprav bolj nerodno, trdo tečejo. Železni vozovi tečejo bolj, a tudi bolj tresejo, zato so primerni le za na cesto, kjer je bolj gladka podlaga«.

Najbolj preprost način zaviranja pri vožnji je bil z »zavirounca/zavierounca«. To je veriga, ki je zapeta okrog sore in se vleče navadno malo po tleh. Ko pa nastopi sila, njen drugi konec ovijejo okrog platišča in jo med dvema špicama zapnejo nazaj. Tako se kolo več ne vrti, le drsa po tleh, premagovati mora večji upor in voza ne podi več tako navzdol. Zavira vedno le kolo zadaj. Stoječi voz v bregu so skušali obdržati v mirovanju ali si to zagotoviti še dodatno tako,

da so pod njegova kolesa podložili dovolj debele kamne. Praviloma je to pomagalo.

Starejše variante vozov za ljudi, t. i. »*zapravljivčki*«, so imeli za zaviranje posebne »*cokle*«; to je lesena priprava, ki jo je bilo po potrebi ročno priviti h kolesu, da je zato moralo upočasniti svoje vrtenje. Poznejši vozovi, bodisi za tovor ali ljudi pa so že imeli »*žlajfe*«, poseben mehanizem, ki se je tudi še ročno privil, in to k obema kolesoma spredaj in spet sta se vrteli bolj s težavo, ker nista imeli prostega teka. Pri nekaterih vozovih so bili »*žlajfi*« (tudi) zadaj.

Na lojtrne vozove so poleg poljskih pridelkov in žita največ nakladali seno, za kar je bila potrebna pravcata strokovnost, da ne rečemo umetnost. Zato je bilo to navadno domena gospodarjev ali njihovih najbližjih namestnikov. Nakladanje sena je torej potekalo takole: najprej so naložili spredaj na vsakem kraju dva »*vogla*«. Nato so dali enako dva »*vogla*« zadaj. Potem so dali »*zavogel*« in »*po sredini*« ali »*na sredo*«, da sta se oba »*vogla*« spojila. Dalje se je polagalo »*vrste*« ob vsaki strani voza, vedno od sprednjega proti zadnjemu koncu. Pravilo za to polaganje je bilo, da se je nakladavec postavil čim bližje voza in pri samem pologu moral pomeriti palčnik na lojtrnico (to je moglo držati le po Žirovskem, saj imajo po zatirjevanju informatorjev vile »*paučnik*« le tod, že po Poljanskem so brez njega). Če bi ga položil preveč na zunanjo stran, bi bil voz povešen in je obstajala nevarnost, da bi se pri vožnji zvrnil. Pri polaganju palčnika na levo stran zgornje lojtrnice pa je bil obložen voz preozek in s tem, se razume, premalo izkoriščen.

»*Vrste*« je bilo treba pokladati v plasteh tako kakor opeko: nova plast sena je vedno pokrivala del prejšnje; tako so se »*vrste*« držale lepo skupaj. Preden je bila položena zadnja »*vrsta*«, so dali »*vogale zadaj*« in položili še zadnjo »*vrsto*« na vsaki strani, da sta omenjene »*vogale zadaj*« utrdili, drugače bi spolzeli na tla. Od zadnjega konca proti sprednjemu pa je »*nakladanje po sredini*«, to so vmesne plasti sena in povezujejo »*vrste*« na levi in desni strani. Nato spet sledijo »*vogli*« spredaj, »*vrste*« od sprednjega konca proti zadnjemu, »*zadnji vogli*« in na novo od zadnjega proti sprednjemu koncu »*po sredini*«, dokler ni naloženo vse seno, ali (če ga je preveč za en voz), po oceni, ni že dovolj visoko naložen, ker drugače preti nevarnost, da bi se na vožnji zvrnil. Navodila za nakladanje je dajal tisti, ki je tlačil ali »*klačil*«, zato »*klačec*« (= tlačavec). Tudi to je moral biti izkušen človek, navadno je bila

to gospodinja ali po izkušnjah njej najbližja pomočnica, domača hči ali dekla itd. Odgovor, za kaj je tlačavec vodil nakladanje, je tudi v tem, da je marsikdaj hkrati nakladalo več ljudi in zato niso mogli vedeti eden za drugega, kako daleč je že arhitektura njihovega dela.

Nazadnje je treba voz še »*povezati*«. Spomini starega Seljaka veljajo še vsaj za drugo polovico 19. stoletja, za nekatere podatke pa prejkone za čas še dlje nazaj,²⁰ zato so Žirovci njegove izjave zelo spoštovali. Vestnosti Ivana Potočnika se je zahvaliti, da je ohranjen tudi drobci v zvezi s spravljanjem sena, saj je po njegovih zapiskih povzeta vednost, da so po starem »senene vozove povezovali s konopelnimi vrvmi, ki so jih izdelovali doma.²¹ Vedenje sogovornikov o posameznih področjih tukajšnje obravnave pa ne sega čez okvir 20. stoletja, tako tudi o spretosti povezovanja ne. Po njihovem pripovedovanju poteka takole: na lojtrnici zgoraj na vsaki strani voza je nameščena veriga z imenom »*žlajdra*«. Ti dve verigi je treba speti skupaj in to tako, da sta spojena člena približno 0,5 m nižje od višine naloženega voza. Vanjo se vtakne in enkrat obviije z njo lesena lata »*žrd*«. Ta je zmeraj iz čim lažjega lesa. Najboljša je iz smrekove sušice — smreke, ki se posuši na stebli. Drugače pa jo je treba posekati Jernejevega meseca (avgusta) in to stare lune. Žrd je spredaj obdelana tako, da je 10—15 cm od začetka okrog in okrog malo vdolbena, da ta zareza loči pri njej nekakšno »*glavo*« in »*konec žrdi*«. V ta žleb se natakne zanka dveh verig. Ta zanka, kot že rečeno, mora biti nižje od tovara, zato da se s pomočjo žrdi krma stisne in se tako prepreči njeno stresanje pri prevažanju. Na koncu povezovanja spredaj dva krepka nakladalca potisneta žrd čim bolj nazaj, tako da zadaj moli približno 1 m čez naloženi voz. Tu se nadaljuje drugi del povezovanja voza. Na desni lojtrnici je privezana »*urov*« (= vrv za povezovanje) in v obliki pentlje natakljena na pripadajočo ročico. Na omenjeno »*urov*« je pritrjena t. i. »*klobasa*«, ki je vedno v veliko veselje otrokom. To sta v bolj ali manj okroglo ali elipsasto obliko zraščeni dve gabrovi veji, ki sta se bili začeli drgniti, se ranili in sokovi ene veje so se začeli prelivati v drugo. Če se kaj takega ne posreči najti, je treba »*klobaso*« izdolbsti ali izžagati, masikdaj pa so si pomagali z leseno kljuko. Zadaj se vrže »*urov*« najprej z desne čez žrd na levo, se ovije okrog leve lojtrnice in pretakne skozi »*klobaso*«, dobro zategne, da se »*zadnji vogali*« (sena) potisnejo čim bolj skupaj. Nato se vrže »*urov*«

čez žrd nazaj na desno in čim močneje zategne, ovije se jo okrog desne lojtrnice in nazadnje okrog žrdi, da zateg ne popusti. Tlačivec na vozu pomaga pri povezovanju spredaj in zadaj tako, da čim bolj pritiska na žrd od zgoraj navzdol; vendar je zadaj v nevarnosti, da ga žrd morda ne bi udarila v glavo, če bi se pri zategovanju vrv utrgala, zato nazadnje prav hitro stopi malo vstran. Bolj ko zategujejo, bolj se namreč žrd krivi in stiska seno pod sabo, bolj »trdo je voz povezan«. Lepo naložen in povezan voz je bil nekdanj znakma skrbnih in dobrih gospodarjev.

Tako se je po Žireh nakladalo seno do uvedbe »nakladalk«, ki kot eden od priključkov k traktorjem, opravljajo to delo s pomočjo motorja skoraj same, saj ima celoten postopek v rokah le voznik. Tudi pri otavi ni drugače, medtem ko se je včasih nakladanje otave močno razločevalo od nakladanja sena.

Otavo so namreč metali v »ratujne«, kar je šlo veliko hitreje in tudi nobene spretnosti ni bilo treba za to, zato so jo tudi tlačili navadno le otroci, ki še za grabljenje niso bili dovolj godni. Na Dobračevi je še živo izročilo, da je to novost prinesel z Vipavskega v Žiri eden od prejšnjih »Županov«, ki se je bil priženil sem iz Črnega vrha (nad Idrijo). Med prvimi so jo osvojili pri Tinčnu in Potočniku, a ta jo je že tudi izboljšal. Namreč, »ratujne« je razširil. Ta pridobitev se je zdela Žirovcem tako pomembna, da se je Valentin Poljanšek, eden najbolj zaslužnih moderatorjev žirovskega napredka, namenil o njej poročati v javnosti.²² Nekdanji gospodarji so se čudili, da Poljanska dolina niti »u/ratujn« ni kopirala. Čisto drug način nakladanja na vozove, podobne »u/ratujnam« poznajo v Logatcu in na Vrhniki.²³

Lojtrni vozovi se praviloma rabijo v kmečkem gospodarstvu za vožnjo po domačem svetu, vendar so sem in tja rabili tudi za večje razdalje, za romanja in izlete. Tako so se l. 1935 z njimi peljali na evharistični kongres v Ljubljano iz Žirov na osmih vozovih in to 200 ljudi.²⁴ Med drugo svetovno vojso ko so se vozili z lojtrnimi vozovi mladinci na prireditve v Cerknju,²⁵ in še l. 1955 so se peljali z njimi učenci nižjih razredov na izlet v bolnico Franjo.²⁶

Današnji otroci so prikrajšani za sladkost »obešanja« na soro in vožnjo na njej vsaj za nekaj metrov trdega pešačenja po makadamski cesti — četudi bi voznik zamahnil z bičem nazaj in se je bilo tedaj treba bliskovito pognati z nje v beg, kar je včasih pustilo potolčena kolena in komolce. Če so bili

zaprošeni, so sicer vozniki čisto radi privolili, da se »smejo malo peljati«, toda vloga »slepega potnika« je med dečki veljala nekaj poguma in razposajenosti in zato tudi ugleda.

Po potrebi so vozovom lojtrnice odstranili in ga z nekaj dodatnimi spremembami pripravili za vožnjo peska v posebej za to namenjenih »trugah«. Kadar pa so lojtrnice zamenjali z ustrezno dolgimi deskami, je bil voz pripravljen za vožnjo gnoja. Drugače so imeli veliki kmetje tudi »gnojne koše« na štirih kolesih in so bili prav tako pleteni kot samotezni — iz gabrovih vej ali drenovih šib — in dolge kvadraste oblike. V sredi so imeli približno 1 m široko odprtino, ki so jo po potrebi zaslonili z žaganico. Tudi za vožnjo gnojnice z vprežno živino so obstajale posebne vozne priprave na štirih kolesih. Za vožnjo živega tovara, največkrat prašičev in telet pa so na ustrezno pripravljen voz namestili »kurnik«, v katerega so zapodili žival po močni deski, ki so jo s tal prislonili na voz.

Za vožnjo tovorov na daljše razdalje so nekdanj poznali predvsem dve vrsti vozov:

»Tajsl« (pl. tajslni, tajznni) ali »aksar« je težak voz, namenjen za težke tovore, v glavnem žagovce in trame. Po prepričanju informatorjev naj bi bili to enaki vozovi kakor je Janez Jalen v svojih Vozarjih opisoval parizarje.²⁷ Imeli so visoke ročice, okovane »legnarje« in »prično«. Legnarji²⁸ sta dva drobna, navadno jesenova hloda ali trama v prečnem premeru 12–15 cm kot del voza (»tajslna«) vzdolž med sprednjim in zadnjim oplenom, da tako dajeta podlago za nakladanje raznovrstnega tovara, pač predvsem hlodov oz. žagovcev in tramov. Za legnarje se v Žireh sliši tudi ime »rimlni« ali »cum-patek«. »Prična« je viseča shramba pod vozom v obliki nekakšnih nečk ali preprostega zaboja za verige, odeje, furmanski dežnik, malico, orodje in druge drobne stvari, ki jih je voznik jemal s seboj na pot ali tudi za manjše »paklce« (= pakete) iz trgovin/e. V velikosti približno 1 × 1 m je bila nameščena s (štirimi) verigami, pač na vsakem kraju. Že po tem se vidi, da so bili ti vozovi primerni samo za ceste, saj bi se po gozdnih poteh takale prična zadevala ob kamne ipd. Visoke ročice so bile potrebne, da so zadrževale na vozu trame ali hlode, da se niso posuli z njega, čeprav so bili tudi z verigo pripeti na voz prav po zaslugi že omenjenih legnarjev. »Tajsl« se je obravnavalo kot težak voz in predpisano je bilo, da mora imeti tablico z naslovom in luč, tj. laterno s svečo ali pa karbidovko. Njegova kolesa so imela

debele »šine«, očitno predebele, kakor je razumeti iz okrožnice Kraljevske banske uprave²⁹ dravske banovine, da je treba na tovornih vozilih — vozovih torej izmenjati platišča, ker bo po 1. 4. 1939 uporaba starih prepovedana, in to zaradi zaščite javnih cest in varnosti na njih. Zato je strogo opozoriti kolarje, kovače in morebitne druge obrtnike, naj več ne izdelujejo voz z nepredpisanimi platišči, ampak samo taka v smislu čl. 18 Uredbe o zaščiti javnih cest in varnosti prometa na njih.

»Trajnar/trenar«, vojaški voz so Žirovci spoznali v prvi svetovni vojski zaradi njim dovolj bližnje soške fronte. I. Potočnik je zapisal 1. 1916: januarja tukaj trenarji s konji in vozmi. So po večini Bošnjaki. So na odihu. 16. 3. 1916: Zopet trenarji pri nas.³⁰ Po njegovem so »trenarji«, tj. oddelki za preskrbovanje vojske dali ime tudi vozovom, ki so jih pri tem rabili.

Število vozov na posamezni kmetiji je pričalo o njeni trdnosti in premožnosti. Tako jih je bilo pri Smrekarju v Smreču kar sedem, na eni od dobračevskih kmetij so jih našteali pet. Čeprav so bili nekako specializirani za različne potrebe, so jih ob košnji vse priredili za vožnjo sena oziroma otave.

Za vožnjo hlodov ali tramov, ki so bili dolgi nad 6 m, je bilo treba »voz stegniti«, tj. podaljšati ali »sakseb uziet« (= razstaviti). To se stori tako, da se potegne jeglico iz prednjega konca voza in pahne njegov zadnji konec s soro vred nazaj, vmes pa dá »sovarca« (sovrica, tj. krajša sovra). Z jeglico se jo privije v ridof prednjega konca, okrog drugega konca sovrice pa se ovije veriga, ki gre nato čez naloženi les (žagovci ali trami) in se nato »našpona« (= napne) »z rajkлом« in nato se veriga zapne na drugem kraju sovrice. Enako se naloženi les učvrsti na voz »z rajkлом« tudi zadaj. Za »rajkl« rabi dovolj debela hrastova ali bukova mladica, ki je od napora navadno napeta skoraj kot lok. Za prevoz lesa se voz podaljša z ukrivljeno sovrico, ki tako omogoči, da ostaja »štanga« pokonci in je konjem ni treba nositi, za vlačenje ali »ulačvo« lesa pa zadošča navadna, ravna sovrica.

Ko so pri tovornih vozovih kolesa iz lesa in z železnimi obroči začela zamenjavati gumijasta kolesa, so ti vozovi začeli dobivati ime »gumiradl«, »gumar« in ko je lojtrnice in legnarje zamenjala ravna ploskev iz desk, so jim začeli praviti »diera«. Te so bile posebno pripravne za nakladanje raznih vreč ipd. Za takšne potrebe so nekaj rabili »zapravljivček« ali »fedrovce«, vendar so mu pri

posameznih hišah rekli tudi kar »vozičk«, prav tako kot navadnemu lojtrnemu samotnemu vozu. Zapravljivček je imel montiran le en sedež (za dva), zadaj pa je bilo mogoče naložiti vreče ali dodatne sedeže. Z njim so včasih vozili tudi travo. »Kolesn« (= koleselj) pa je bil predviden samo za vožnjo ljudi. Od kočije se loči po tem, da nima strehe, medtem ko jo kočija ima.

Kolikor daleč nazaj sega spomin pripovedovalcev,³¹ so vozove delali domači mojstri. Največkrat v tej zvezi omenjajo »Štefkovega Frenca« z Vrsnika, »Bendeta« iz Nove vasi in »Markotovega Jakoba« s Sela. Prva dva sta bila »bagnarja« (= kolarja), (tretji pa kovač). Napravila sta vse, kar je bilo potrebno novega: voz, kolesa, in to na domu naročnika. S seboj sta imela poleg drugega tudi »draksler« (= stružnico). K hiši so ju povabili po potrebi, niti vsako leto ne, saj so se gospodarji manjših popravil lotevali tudi sami. Zahtevnejša pa so raje prepuščali tem samoukom ali »na pol mojstrom«, kakor jih je označil eden od sogovornikov. K Potočniku je prišel eden od njih zadnjikrat še malo pred drugo svetovno vojno in ostal pri njih približno štirinajst dni. Tedaj je naredil poleg vozička tudi fijakarske sani.

Za konec tega poglavja je treba kaj reči še o terminologiji.³² Kaže, da je slovenska, da ne rečemo slovanska, prvotnejša, z izpopolnjevanjem posameznih delo in tipov vozov pa je vdiral v predmetno besedišče tuja terminologija, praviloma nemške izposojenke. Vendar to še ni vse. Hujša stvar je v tem, da je marsikdaj nejasno, ali gre za negotovost informatorjev ob poimenovanju posameznih delov voza ali za uresničevanje pregovora »vsaka vas ima svoj glas« v tem smislu, da imajo eni in isti deli v različnih vaseh drugačna imena. Toda, to še razumem. To, kar me bega, je, da informatorji omahujejo v poimenovanju posameznih delov in se zato dogaja, da se en in isti naziv sliši za različne dele voza. Npr. za enega je »štesl« varovalna kapica na pestu, za drugega pa zatič, ki drži to kapico na njem, da ne zdrsne z osnika. Eni ločijo spredaj »ridof« in zadaj »oplen«, drugi pa pravijo, da sta »ridof« in »oplen« eno in isto, vendar pa oplenu zadaj ne bodo nikoli rekli oplén. Takih in podobnih terminoloških zagat, s katerimi sem se srečevala na terenu, je precej.

Tudi zaradi njih štejem pričujoči poskus bolj za pobudo, da bi se bolj poklicani zadeve lotili temeljiteje, in to čim prej. Drznem si reči, da čas z nobenim drugim predmetom materialne kulture ni tako hitro pometel kot prav s prometnimi sredstvi. Preveč

»zagradijo« (= preveč prostora zavzamejo), da bi jih bilo dovolj samo zavleči med staro šaro, tudi razbiti jih je bilo treba — da ja ne bi morda preveč očitno bodli v oči in zbujali dvom v naprednost gospodarjev.

Če je tukajšnja predstavitev, ki je po sili razmer ostala zgolj pri vrhu, navrgla slutnjo o njihovi funkcionalni raznoterosti, krajevnih variantah glede na njihovo zemljepisno lego in oblikovalno tradicijo, ki ji težko sežemo do dna, in tehnični iznajdljivosti njihovih izdelovalcev, je nemara vendarle dosegla svoj namen.

II. VPREŽNE ŽIVALI

1. Voli

Po pričevanju informatorjev so bili na Žirovskem daleč nazaj najpomembnejša vožna živina voli. Starejši ljudje so jim pripovedovali, da so imeli konje le pri »Županu« in »Potočniku« na Dobračevci in na drugem koncu pri »Jureču« v Brekovicah in »Hlevišarju« v Hlevnem vrhu. Po trdnjih kmetijah so imeli tudi po več parov volov hkrati. Najmanjšim in najmlajšim so rekli »junčki« in jih je bilo treba začeti privajati na vožnjo prej, kakor ob letu njihove starosti. Prej če se je začelo voziti z njimi, bolj so bili »pitovni« (= ubogljivi, priljudni, udomačeni), starejši ko so bili, težje jih je bilo priučevati na vožnjo. Preden so se navadili prav stalno voziti, so bili stari dve leti.³³ Za uk je bilo treba dveh krepkih mož. »Bilo je težko, ko je žival 'šemasta', težko jo je ukrotiti, da se navadi hoditi po poti. Če je kdo hotel zrediti junca, ga ni smel preveč 'matrati' (= mučiti, utrujati). Kmetje so zatorej imeli tudi po tri pare volov. Ene »težke«, ene »lahane« (= lahke) in en par so učili. Še več jih je imelo po dva para: ene »težke« in ene manjše. Povprečno so imeli »ene vole« pri hiši 6—8 let, včasih pa tudi 15—16 let, kadar so se jim posebno priljubili in so bili zanesljivi pri vožnji. Kadar se iz različnih vzrokov ni posrečilo volov zrediti doma, so priučene tudi kupovali; seveda je bila temu primerna tudi njihova cena.

Za vožnjo gnoja, brananje ali prepeljavanje voza je zadoščal v vpregi le en vol. Za oranje sta bila vedno potrebna dva — tudi zato, ker enega ni bilo mogoče »rihtati« (= voditi), da bi šel lepo po brazdi. Tudi za vožnjo težkih voz je bilo treba vpreči par volov. »To je bilo počasno delo. Dva sta morala držati vola... A stari junci so bili dobri (= navajeni). Furman je hodil pred njimi 'magari' (= celó) 3 metre.

Pri Erženu /v Žirovskem vrhu, op. M. S./ je šel junc za furmanom, ko je ta šel po vseh štirih po bregu navzgor /pomeni, da je bilo zelo strmo, op. M. S./, pa sta speljala«.

Kadar je bilo treba med eno in drugo vožnjo stati, so vole »vahtali« otroci, ki še niso bili za kakšno bolj zahtevno delo. Ali, kakor je nekdo povedal: »Po tem se vé, kdo je najbolj en drek pri hiši, kogar dajo živino vahtati pri delu zunaj.« Za odganjanje obadov in drugega mrčesa, (= »pojanje muh«, »muhanje«) so vzeli v roke kakšno dobroolistnato vejo, drugače pa so za priganjanje rabili »brezovec«/»brezovko«. Za »žleht«, »naukretno« (= sitno, muhasto, trimasto) živino je bilo treba palice, ki so jo včasih vzeli kar iz butaric, za pripravno živino so se zadovoljili le s tanko šibo. Poleti, ko je vabila paša, je bilo treba dati na gobec »torbe«, »korbce«, tj. nagobčnike, drugače je »nisi mogel spraviti iz trave«. Lesene, iz krojenih viter so delali sami, kupivne so bile iz železa. Dobro navajeno govedo pa niti ni bilo treba paziti (morebitna možnost paše je ni premamila).

Tako kot drugod so tudi po Žirovskem včasih vole vpregali v »trde« ali »muss jarme«. Sem in tja se jih je dalo še videti v času po prvi svetovni vojni, čeprav so ti jarmi za živali mučni, ker so bili za obe vprežni živali iz enega kosa (tj. en jarem za par volov), le kambo ima žival vsaka svojo. Jarmi so iz brezovega lesa in oblikovani komplementarno v obliki črke S, tako da je njegovo težišče nižje od tistega dela, ki ga nosita vola. Kambi sta ovalni in iz jesenovega, kostanjevega ali bukovega lesa, skratka takega, ki se dá »upregati« (= upogniti, kriviti). Nadevanju jarma in kambe volom okrog vratu se pravi »uklepanje vola« (»Vola je treba ukleniti!«). Tedaj se nasadi kamba na jarm tako, da se jo pretakne skozi dve luknji in ko njena konca na drugi strani jarma pogledata skozi, se skozi zatakne »zatka« (= zatič), »cvek«. Enako se to ponovi s kambo za drugega vola. Drugo ime za kambo je »lacn« (= locen). Naslednji korak je vprega živine. Dokler so bili v rabi trdi jarmi, niso poznali »štrang« (= iz debelih vrvi spleteni pripomočki, ki so del enojnih jarmov) in »driklcev«. Oje voza ali »čvetier« (= dodatno oje pri pripregah) so naslonili na najnižjo lego trdega jarma in ju pritrdili med seboj z »ročem« ali »jarmico«. To je že omenjena zanka iz »trte«, le da je za ta namen debelejša in po enih podatkih iz gabrove ali bukove veje, po drugih pa iz gabrove, brezove ali tudi kostanjeve, če ni bilo drugega. Spre-

daj in zadaj za jarmom sta bila skozi oje pre-taknjena dva količka, imenovana »pregelj«, katerih naloga je bila oje tako utrditi, da je nepremično slonel na jarmu in je živina lahko vlekla voz naprej ali ga pomikala nazaj. Preglji so bili sprva drenovi, nato pa so jih zamenjali železni. Tudi jarmi sami so sčasoma dobivali železne vložke in obroče, kar naj bi jih okrepilo in to je privedlo tudi do drugačnega načina vprege. Nekateri jarmi so imeli v sredi z železom okovano luknjo, kamor je bilo zatakiniti oje; skozi vzporejeni luknji jarma in ojesa so zataknili »zatko« ali »pregelj«, ki je v tem primeru opisan kot železen rogljiček. Za različna opravila so rabili različno velike jarme. Za oranje so jemali bolj široke, za vožnjo po poteh pa bolj ozke. Vendar je bila vprega s trdimi jarmi hudo naporna, »včasih so se voli tako vlekli narazen, da se je vse skupaj zvalilo po bregu«.

Polagoma so se iz trdega jarma razvili enojni jarmi, zato »samci« ali »jarmički«. V lesu in okovju pač ni bilo razločka glede na prejšnje, nujno pa so morali imeti za vprego tudi »štrange«, verige, »driklc« in za vprežen par še en »driklc« in »vago«. Spomin oživlja, da sta jarme za žirovske potrebe izdelovala domača mojstra oče Blaž »na par Vidk« in »Metež v Jarčji dolini. Jermene je po potrebi naredil »zatler/zakler«, »štrange« so se dobile v trgovini. Jarmi kakor jarmički so bili tudi okrašeni z raznimi zarezi ali preprosto izrezljanimi motivi, a ni jasno, ali zato, da bi se ločili med seboj ali zato, da bi bili lepši.

Priložnostno so prihajale v poštev za vprežno živino tudi *jalo ve telice*, ki so jih radi ocenjevali, da so v ta namen pripravnejše, a prav tako močne kot voli. Vpreganje *krav* po Žireh ni bila splošna navada niti pri bajtarjih. To je zmeraj veljalo bolj za nekakšno posebnost kot samoumeven izhod v sili. Če voznje ni bilo mogoče opraviti samotež, so to storili z izposojeno živino, ki so jo potem navadno odslužili z delom. Morda pa so samostojnosti na ljubo pri nekaterih hišah (npr. pri »Žnidarčku« na Dobračevi, »Šemaniku na griču«) navozili gnoja na njive in le-te zorali z domačimi kravami. Zakaj so jih rabili kot vprežno živino tudi na tako veliki kmetiji kot je Potočnikova na Dobračevi, ni jasno; zdi se, da bolj iz študijskih namenov kakor iz potrebe. Ali pa zato, ker so bili konji zavzeti s furmanstvom? Medtem ko so jih drugod kakor govedo na splošno, vklepali v jarem, so pri Potočniku nadevali kravam poseben — kravji komat.³⁴

2. Konji

Preden se v našem okviru zadržimo ob njih, še beseda o njihovih malih sorodnikih, oslih. Na Žirovsko le od časa do časa zaide kakšen. Tako si ga je v petdesetih letih oskrbel »Potresin« v Mrzlem vrhu zaradi vožnje mleka v dolino, nekaj let zatem ga je za najrazličnejša opravila kupil tudi »Prvičen« na Selu. Vedno znova napravi veliko veselje otrokom, tako da je zaradi njih prišel celo v literaturo,³⁵ resni odrasli pa to skromno žival jemljejo bolj z rezervo.

Drugače je s konji. Ti so vedno veljali za prestižno žival.³⁶ Po izročilu so po žirovskih domačijah svojčas imeli le po enega konja za delo na polju, le v plug so vpregali par. Tedaj so si konje med sabo izposojali. Če se dá shajati, je vprega z enim konjem seveda bolj rentabilna. Vendar se pripovedovalci spominjajo, da so v nasprotju z Gorenjsko, kjer so v ta namen rabili vozila z (v)ojnicami, po Žireh, kljub temu da je bil vprežen le en konj, uporabljali vprego kot za dva konja, torej vozila z ojesom oz. »štango«. Tako so po potrebi vedno lahko vpregali tudi par.

Bolj splošno so po Žireh začeli imeti konje po prvi svetovni vojni, ko je bilo lahko priti do njih. Eden od žirovskih dijakov v Idriji jih je domov pripeljal kar osem, ki so pobegli ali zapuščeni tavalili ob poti.³⁷

Za konje so gospodarji lepo skrbeli, posebno da so bili primerno podkovani. Pozimi so morali biti, kakor so govorili, »ostro kovani«, kar pomeni, da so imeli na podkvah spredaj kos (2 cm²) ostro ošpičenega jekla na zunanji strani. Dejali so, da je konj ostro »grifan«, ima ostre »grife«. Na notranji strani podkve niso bile nikoli ostro kovane, ampak so bile ravne, da konj ni ranil nog, ko je stopil. Poleti je bila podkev pravokotna, topa, neošpičena. Podkev se je hitreje zrabila na ledeni, trdi cesti; če je bila masa, po kateri je konj hodil, mehka, pa manj. Pozimi je zdržala ena podkev en mesec, poleti pa dva do tri mesece. Ta letni čas je bilo tudi treba spodrezovati roževino na kopitu. Če je bilo dobro kopito, je podkev bolje obstala na njem. Med podkovskimi kovači, ki se ga najstarejši še spominjajo, je bil v Žireh Janez Peternelj.³⁸ Kot izučenega, ki je imel tudi živinozdravniški tečaj, so ga kmetje še posebej cenili. Konj pa je bilo že tedaj veliko, samo pošarskih sedem ali osem. Po strokovnosti te vrste se je lahko meril z njim Janez More v Kovačevem klancu, ki je vztrajal pri svoji obrti do srede šestdesetih let našega stoletja, podobno Janko Starman.

V tem času se je začelo sunkovito zmanjševati število konj, tako da še preostali trije kovači (Stanovnik v Žireh, Starman in Jezerše na Selu) niso imeli z njimi dosti dela.

Nadvse pomembna konjska oprava je komat. Ločijo se glede na težko in lahko vprego. Za prvi primer je blazinasta podlaga, imenovana »laibkiss« (iz nem. der Leib — telo, život; das Kissen — blazina;) ločena od komata. Tako se konju najprej nadene prek glave »laibkiss«, nanj pa prek vratu konja komat. Lahki komati imajo omenjeno blazino, ki je iz platna ali usnja in polnjena z žimo ali morsko travo, fiksirano na komatu na njegovi spodnji strani. Drugače je komat sestavljen iz lesenega ohišja v obliki nekakšne klobase. Tvori ga dvojje »kleište«, ki sta spodaj na konici okovani s posebno spojko, na vrhu pa se povežeta z jermenom. Naloga »kleište« je, da se lahko komat po potrebi razteza. Na vsaki strani posamezne »kleište« je zvrtna luknja in vanjo vstavljena železna »rinka« (= obroč). Iz njiju tečeta podaljška, ki rabita za pripreganje konja k vozilu. To so že omenjene »strange«. Na njihovem koncu je spet železnka »rinka« za pripenjanje »drikla« ali »vage«. Sčasoma so komat izpopolnili tako, da so dali konju prek hrbta širok usnjen jermen, pod njegove prsi pa ožjega. Prvi se imenuje »rukren«, »ukrem« (iz nem. der Rücken — hrbet; der Riemen — jermen;), spodnji, ki je pod trebuhom, pa »pangut«, »pangert« (iz nem. das Band — vez, trak; der Gurt, pre/pas; (konjski) podprog.³⁹) »Strange« pri konju tečejo skozi usnjeno cev z imenom »štuc«. »Rukren« ima nalogo voz/ilo vleči in »nazigovati« (= pridvigovati), zasluga »štuc« pa je, da se konj z vozilom lahko pomika tudi nazaj, »pangut« pod pasom konja pa povezuje oba »štuc« med sabo. Če so »štuci« krajši, grejo strange še skozi »nožnice«. Drugo ime za »štuce« je »zajklplietari«.

Kako se konja okomata? V večini Slovenije se komat nasadi na glavo, v Žireh pa, so poudarjali sogovorniki, se ga nadene konju z njegove hrbtne strani takole: od zadaj ga daš na ramo (konja), enako rukren. Z levo roko držiš na desni komat, z desno roko vržeš rukren konjem čez hrbet, nato se pa z obema rokama komat natakne na »laibkiss« in zapne. Pod vampom konja se zapne še »pangut«. V hlevu je konj privezan k žlebu z jermenom, ki se imenuje »aftra«, za delo pa se mu jo zamenja z »guzdo« (= uzda). Razloček med »aftro« in »guzdo« je ta, da ima »guzda« še »žvale« ali »brzde«, ki se konju vložijo v gobec in vozniku omo-

gočajo, da ga lahko »komandira«. Od tod je prešlo metaforično v vsakdanjo govorico: »brzdaj se«, »obrzdal se je« ipd., kar pomeni obvladati se. Komat je opremljen še z »bruskietna« (iz nem. die Brust — prsi; die Kette — veriga;) in pri vpreganju se spneta »bruskietna« in »štangkietna«, ki je na ojesu spredaj in je dolga približno 0,5 m. Če je voz predviden za enega, samčastega konja, je le ena, za dva konja sta potrebni seveda dve »štangkietni«.

Za lahko vožnjo, npr. za vožnjo zapravlječkov ali za slavnostno vožnjo, konji niso vpreženi v prave komate, ampak imajo le »šire«, kakor pravijo jermenom, ki nadomeščajo komat.

Komate navadno hranijo na kljukah pri vhodu v hlev, da so takoj pri roki, ko priženejo konje iz njega. Pomembno je le, da se ne močijo. Mestu, kjer so obešeni, so včasih dejali tudi »cajhkama«. Imeti dober »cajh«, je pomenilo tudi dober komat. Maks Oblak, »Skalar« z Dobračeve uporabljala en komat, ki je bil izdelan kmalu po prvi svetovni vojni, drugi, ki je še prav tako dober, pa je še starejši. Njuna blazinasta podloga je narejena iz usnja in ržene slame. Izdelal ju je še žirovski »zakler« (iz nem. der Sattler — sedlar) Kolenc iz Žirov.

Vajetim žirovski furmani rečejo »vájvode«. Za enega konja je to jermen v obliki črke U. Če sta bila vprežena dva konja, se je eden imenoval »vajvodni« in drugi »zraunsk« (ker je bil zraven, poleg). Nikoli niso imenovali konj levi ali desni; Tisti, ki je bil bolj živahen, je bil »zraunsk«, ta slabši, ki ga je bilo treba bolj priganjati, pa »na vajvodah« oz. vajetih. Na omenjeno opredelitev in funkcijo je torej vplivala kvaliteta konja. Sčasoma so vajeti izpopolnili tako, da so z njimi usmerjali oba konja hkrati. To so dosegli s tem, da so že omenjenim vajetim v obliki črke U nekako na sredi dodali še dva jermena, ki sta prekrizana tako, da je levi »kraicigl« ali jermen vpet v komat desnega in desni »kraicigl« ali jermen v komat levega konja. Ta tehnika omogoča, da voznik s potegi vajeti oba konja vodi v isto smer. Kadar potegne levo stran vajeti, dodatni jermen oz. »kraicigl« stori, da potegne v levo stran ne le glavo levega, ampak tudi desnega konja v paru. Ko potegne k sebi desno stran vajeti, usmeri v desno ne le desnega konja, ampak s pomočjo dodanega »kraicigl« tudi levega. Tudi fraza »imeti, držati se na vajetih«, v pomenu obvladati, zadržati se, izhaja iz konkretnega območja človekovega delovanja, tj. iz ravnanja z živalmi.

Po presoji informatorjev so nazivi za konjsko opremo nemški in nekateri tudi madžarski, kar naj bi njihovi uporabniki prinesli od vojakov. Vendar je treba dodati, da se v nekaterih podrobnostih tudi ta terminologija spreminja tako rekoč iz vasi v vas, kar kaže na aktivno razmerje do nje in ne le na golo prevzemanje.⁴⁰

III. O RAZMERJU DO VPREŽNE ŽIVINE

Z konec poglavja o vprežni živini še kaj o razmerju do nje, predvsem v luči razločevanja med voli in konji. Dokler je bilo na kmetijah dovolj in preveč ljudi, kar pomeni, da je obstajala agrarna prenaseljenost, je bil vol bolj rentabilen. Nikomur in nikamor se ni mudilo; hlapci in dekle so počasi povozili z njimi, vole so opitali in jih že stare prodali. Z voli se je vse obdelalo in še prirediti se je dalo pri njih. S konji je drugače. Konj je moral zaslužiti, kar je snedel, pri njem se ni priredilo. Sto let nazaj so imeli veliko volov in še pred prvo svetovno vojno so jih imeli večinoma, po hribih še do nedavna. Ponekod pa so vpregali za oranje skupaj vola in konja. Toda čeprav je izkušnja učila, da je konj »štrevsast«, da se po bregu zvali, je torej manj stabilen kot vol, so jih tudi po gričih začeli imeti vedno več. Ob pomanjkanju ljudi je čas začel postajati dragocen, konj pa je bolj hiter kot vol. In tudi bolj »kardihten« (= ugleden, časten); a tudi zapravljev.

Konji so vozili tudi balo in »ohcet« (= novoporočence) in tedaj je bila njihova oprema »obcirana« (= okrašena) s svetlečimi se okroglimi ploščicami (= »šajbami«), raznimi čopki in zelenjem, česar voli niso nikdar doživeli. Še iztrebke, konjske fige, so gospodinje iz hiš ob cestah vedno skrbno pobirale, ker so jih cenile za rože na vrtovih — še posebno, kjer doma ni bilo gnoja — medtem ko se za goveje niso zmenile.

Medtem ko se vola uklene in konja okomata, tj. prvemu nadene jarem in drugemu komat, je treba obe živali še vpreči/pripreči, tj. pripeti k vozu. Spređaj se to uredi s pomočjo »štangkietne«, zadaj pa je na ojesu močna kljuka, kamor je zataknjena »vaga«, ki je za samčasto vprežno žival, bodi vola bodi konja, pogosto trdo nameščena, za par pa mora biti premična, kar tudi daje tej pripravi pravi pomen imena (vaga). »Vaga« ima na vsakem koncu kljuko, na kateri se natakneta »drikla«, ki sta potrebna, kadar je v voz vprežen par. »Drikla« imata namesto kljuke dva »glida« (= členka) in »knieblc« (zatič v obliki črke T), kar je vi-

deti kakor konček verige, s katero se spneta »drikla« na vsaki strani »vage«.

Vole se prignja in usmerja z izrazi »yi« (= naprej), »eya« (= stoj, obstani), »curik/cirik« (= nazaj stopi, se prestopi), »štikny« (= nazaj ga potisni), »les« (= k sebi), »le k seb, le k seb« (= le k sebi), »yout« (= od sebe). Zdi se, da je za vole to izrazje bolj poljubno kot za priganjanje in usmerjanje konj, čeprav je temeljna terminologija pri obeh enaka: »yi« (= narej), »eya« (= stoj, obstani), »bistayor/bist« (= na levo), »yout« (= desno), »cruk/curik/cirik« (= nazaj, »yoolt« (= ne smeš)).

Imena obe vrsti živali dobivata navadno po barvi svoje kože. Voli bele barve so zato Belini, oker barve Ciki, rumeno rdeče barve z belimi lisami Šeki in črni Muriji, konji pa (rumen/kast/e barve) Folki, (rdeče barve) Prami, (rjavkaste barve) Fuksi, (bele barve) Šimelni, (črne barve) Švarci in (belo rdeče barve) Tolerji. Tudi pri imenih je opaziti, da doživljajo konji več osebnih simpatij svojih gospodarjev, saj jim ti dajejo poleg vrstnih⁴¹ še posebna imena kot so Ričko, Ceza, Pubi pa tudi Mica, Zora, Frančka ipd.

Navadno se je tovore velike »peze« (= teže) prevažalo s parom volov ali konj. V izrednih primerih, posebno po klancih pa je prišel v poštev »furajt«, firšpat« (= pripraga) z dodatnim številom ustreznih živali. Najpogosteje so prvemu paru dodali še enega, kakor je razumeti stavek: »Po klancih so furajtali v četverni vpregi za kljuko (nič verige),⁴² ki ga je po pripovedovanju že omenjenega Seljaka zapisal I. Potočnik. Iz njega zremo še za eno podrobnost: da za priprago v času, ki je precej pred obdobjem, kot ga zajema tukajšnja obravnava, še niso rabili verig, ampak so vole priklenili k vozu s pomočjo trdega jarma in »čtvier/čvetier« (= dodatno oje), ki je dobilo ime po številu volov. Bilo jih je četrto, od tod tudi števniki samostalniki.⁴³ Kljuka, ki jo omenja Seljak, je »zatka« ali »pregelj«.

Drugače so si pomagali tudi tako, da so vole, ki so več vozili in po hudem terenu, podkovali. Kadar pa so konjem naložili več kot je bilo prav, torej pretežak tovor, so jim zavezali oči, da so ga hoteli potegniti ali se sploh premakniti.

Pravijo, da beli konj tistemu, ki ga vidi, prinaša srečo. Vsak bi bil rad »isker kot konj«, nihče pa ni »zabit« ali »počasen kot vol«.

Praviloma tudi vprežna živina praznuje tedaj kakor človek, vendar se izrecno ne »fura« tudi na postni dan, drugače se potem živina bode (= bije z rogovi). Za poseben,

»konjski praznik« oz. pravilneje: praznik konj »se šteje sveti Martin, ker jaha šimlna«.

Čeprav iz navedenega ni mogoče zanikati priznanja o koristnosti volov, tudi ni mogoče utajiti dejstva, da so po priljubljenosti vedno za konji. Ugotavljanje, zakaj je tako, pa prepustimo drugi priložnosti.

OPOMBE

1. Kaj Birket-Smith, Putovi kulture, Zagreb, 1960, 80, 153, 221 sl.

2. Da je ta jezikovna zakonitost v žirovskem narečju živa, priča primer hišnega imena, ko je iz »Hribčar« nastalo ime »Hlibčar«.

3. Glej Italijansko-Slovenski slovar (sestavil Anton Gtrad), Maribor—Trst, 1967, 92.

3a. O koših in podobnem prim: tudi Marija Rutar, Nekaj o nekdanjem prometu na Tolminskem, Jadranski koledar, 1974, 175.

4. Nekateri principi tega pletenja so enaki tistim pri pletenju sušilnic za koruzo v Medimurju. Prim. Koš ili koružnjak u Medimurju, Zbornik za narodni život i običaje, knjiga 45, Zagreb, 1971, 341—342.

5. glej op. 3a.

6. Ivan Potočnik, rokopis s črnilom v zvezek za šolsko rabo, na prvi strani datum 7-8/9, 69, str. 74. Hrani ga hči Marija Gantar.

7. Glej op. 6, 23.

8. Gorazd Makarovič, Križevato kolo na Slovenskem, Slovenski etnograf, XVIII—XIX, 1965—1966, 30.

9. Marija Rutar opisuje izdelavo kolesa, vendar ni jasno, ali gre za kolo z radialnimi prečkami ali za križevato kolo. N. m. 175.

10. Pred leti so bili po kozolcih še potisnjeni vstran, vendar še vsaj za rezervo; sedaj jih je večinoma dobiti le še na kozolcih, in to navadno razstavljene, zaradi česar že vrsta njihovih delov manjka; ali pa so že popolnoma razsuti.

11. Po naključju sem iz ene od šolskih radijskih oddaj jeseni 1. 1986 izvedela, da imajo vozove razstavljene v muzeju na Ptuj. Po njihovem opisu sodeč obstajajo marsikakšni razločki med tamkajšnjimi in tukaj opisanimi.

12. Zaslužili bi tako skrbno obdelavo po tehnično-arhitekturni plati, kakor se je to zgodilo pri kozolcu in tudi po zgodovinsko-geografski, kakršne so razprave o plugu.

13. Narečna izgovorjava zastavlja vprašanje, ali je ta termin treba poknjžiti v podos ali v podvoz. Informatorji sami v tem колеbajo in nimajo jasnega stališča. Zato na podlagi dejstva, da pri tem vsi rabijo ženski spol, torej *tista podos*, sklepam, da gre za podos.

14. Posamezno je za ta del voza slišati tudi izraz osnik. Vendar ni več mogoče preveriti, ali gre za sistemsko poimenovanje (na ravnini language) ali je to prisoditi nepreciznosti zaradi pozabljenosti (na ravnini parole).

15. Tudi tu raba niha. Eni govorijo le ridof, drugi ločijo spredaj ridof in enakemu delu zadaj pravijo opln. Drugi pravijo da sta ridof in opln eno in isto.

16. Glej op. 6, 23—24.

17. Tudi ta termin pri različnih informatorjih ne pomeni ene in iste stvari pri kolesu voza.

18. Enih od njih se je zato prijel hišno ime pri »Šmierovcu«.

19. Platišča pomeni sestavine, dele kolesa. Razplatiti = razstaviti. Prim. F. Prešern, Razplátiti srce so... (Neiztrohnjeno srce), Pesnitve in pisma, Lj. 1962, ur. A. Slodnjak (Kondor), 44. Isti koren ima beseda záplata.

20. Franc Gantar, »ta star Selak« (roj. 4. 12. 1876 — umrl 29. 3. 1976), kmet.

21. Glej op. 6, 24.

22. Valentin Poljanšek je žirovske »uraturjune« takole opisal: V Žirovski dolini imamo za spravlanje otave na svojevrsten način oblojtrane vozove in sicer tako, da postavimo vrh navadnih lojtric še posebne, 1 m široke lojtre, tako imenovane »uraturjne«. Te postavimo na dva počez položena »legnarčka«, tako narazen, da stoje od zunanjega roba voznih lojternic še za 25—20 cm na ven. »Legnarčki« morajo biti primerno zarežani, da se spodaj na vozne lojtre in zgoraj na »uraturjne« lahko z žico dobro pritrdijo. Spredaj in zadaj zvežemo »uraturjne« s »križi«, to sta po dve letvi na koncu okovani s primernim nastavkom, ki jih navzkriž nasadimo na »uraturjne«. Dobro je tudi, da jih z lesenim klinom zataknejo, da se ne snemajo. Dolgi so križi po potrebi tako, da so »uraturjne« nekoliko razveznjene po priliki 1,50—2 metra. Izdelane so »uraturjne« iz tanjših lat in tankih, toda precej gostih klincov, da niso pretežke.

Na tako prirejen voz delavci veliko hitreje nakladajo. Na vozu ni potreba posebno zmogljive osebe, tudi otroci lahko tlačijo. Končno pa pri nas takih voz niti ne povezujemo, zvrhane z 800—1000 kg otave naložene vozove vozimo domov, ne da bi se kaj raztresalo. (Kmet iz Žirov), Brazda, I, 1934, = Žirovski občasnik, 4, 1982, 85.

23. Ivan Potočnik: »V Logatcu in na Vrhniki imajo čisto drugačen način nakladanja. Ogrodje imajo spredaj in zadaj, na podolžni strani pa sproti dvigajo deske, kolikor se viša naloženi voz.« Ustni vir, jeseni 1. 1976.

Prim. tudi risbo Janeza Bogataja, Glasnik SED, Lj., 1972, št. 3, leto XIII, 21.

24. Župnijska kronika Žiri 139. Pisali so jo Žirovski župniki Janez Vidmar, Anton Logar in daleč največ Ivan Pečnik.

25. Ivanka Suler, rubrika: Naši rojaki. Delo, življenje, glasilo tovarne obutve Alpina Žiri, št. 11, letnik XVIII, Žiri 1979, 16.

26. Avtopsija.

27. Janez Jalen, Vozarji, slovenske večernice, zv. 109—111, Celje, 1958—1960.

28. Slovar slovenskega knjižnega jezika III, Lj., 1975, geslo: legnar.

29. Okrožnica VIII. No 2708/1 z dne 23. aprila 1938. Sresko načelstvo Logatec jo je 30. aprila 1938 pod številko 4898/1 poslalo Združenju obrtnikov Žiri. — Dokument hrani avtorica pričujoče obravnave.

30. Prim. op. 6, 48—49. To ni originalni Potočnikov vir, ampak si ga je med drugimi prepisal iz »Žniderčkovega dnevnika« (glej n. m., 38—58). V uvodu tega prepisa na kratko označi avtorja kronike: »'Žnidarček', krojač, ki nam je v naši mladosti delal »cajhaste hlače« in tudi kaj boljšega, je kronološko zapisoval razne dogodke, pa prav na kratko...«

31. Kot že rečeno, zajema le 20. stoletje, nazaj v 19. stoletje sega le izjemoma.

32. Prim. tudi terminologijo za del dolenjske pokrajine v prispevku: Jaka Müller, Kovačnice in kovači na spodnji Slivnici, Zbornik občine Grosuplje, 11, Grosuplje, 1980, 246—249. Primorsko zastopa za ta del diplomska naloga Brigitte Krapež na katedri za dialektologijo slavističnega oddelka Filozofske fakultete v Ljubljani z naslovom: Otlški govor, Lj., 1984 (odlom: Vozovi in vozarjenje, 108—128).

33. Jože Kržišnik »Kristan«: »Sedaj bi dve leti starega junca nobeden ne 'rihtal'« (= veliko bolj močan in zrejen je, kot so bili pri teh letih nekdanj). Ustni vir, Selo, pozimi 1975/76.

34. Ivan Potočnik je razložil, da ima konjski komat dva dela, kravji pa le enega in je pod-

ložen, da je mehak, in spodaj odprt. Pripomnil je še, da so imeli pri hiši celó neko nemško knjigo, v kateri piše, kako je ta komat nastal.

35. D. K. (= Darina Konc), Franckov vosuček, Pionir, št. 6, 1957—58, 186—189. (Pripoved je napisala žirovska učiteljica in se nanaša na žirovsko okolje in Francek je žirovski deček.)

36. Prim. Angelos Baš, Ljutomerske konjske dirke, Maribor 1976, 174.

37. Ivan Potočnik, ustni vir, pozimi 1975/76.

38. O (podkovskih) kovačih v Žireh prim. Franc Temelj, Nastanek in razvoj kovinarstva v Žireh, v: 30 let tovarne elementov za avtomatizacijo, Klavdivar, Žiri, letnice ni, 7—18.

39. Nemško-slovenski slovar (sestavil France Tomšič), Lj., 1964, 327.

40. Za terminologijo z Dolenjske prim. risbo Janeza Bogataja v Glasniku SED, Lj., 1972, št. 3, leto XIII, 18.

41. Prim. še op. 36, 78.

42. Glej op. 6, 24.

43. Način te vrste pripreganja zna še nazorno opisati pripadnik mlajše generacije dipl. inž. agronom. Srečo Leskovec iz Smrečja (rojen 1946).

DELOVANJE PARTIZANSKE TERENSKE LEKARNE BOBER OD DECEMBRA 1943 DO OSVOBODITVE

MARIJA PERKO

Začetki terenskih partizanskih lekarn se ujemajo s formiranjem prvih partizanskih čet leta 1941. Ker so bile prve skupine borcev razmeroma majhne, je bila temu primerna tudi potreba po sanitetnem materialu. Predvsem so potrebovali sredstva za prvo pomoč za skupine okoli dvajset ljudi. S potrebnim sanitetnim materialom so jih oskrbovali civilni lekarnarji, zdravniki, babice, bolničarji, drogeristi, ortopedske delavnice, tovarne za izdelavo zavojnega materiala in veliko število aktivistov OF, ki so material zbirali in dostavljali partizanom. S tem namenom je bil junija 1941 v Ljubljani ustanovljen zdravniški matični odbor OF, katerega naloga je bila pridobivanje, skladiščenje in odpošiljanje sanitetnega materiala partizanom ter za zbiranje tistega sanitetnega materiala, ki je bil po kapitulaciji stare jugoslovanske vojske skrit na različnih mestih. Taka organiziranost sanitetne službe je bila mogoča do kapitulacije Italije. Jeseni 1943 pa so se razmere bistveno spremenile, saj je naraslo število partizanov, obliko-

vale so se nove enote, hudi boji v nemški ofenzivi pa so pustili veliko ranjencev. Zaradi potreb po sistematičnem oskrbovanju partizanskih enot in bolnišnic ter civilnih zdravstvenih ustanov je sanitetni oddelek pri Glavnem štabu Slovenije, ki ga je vodil dr. Franc Novak-Luka, začel z organizacijo farmacevtske službe. Na pobudo novo nastale apotekarske sekcije pod vodstvom mr. ph. Janeza Varla so na terenu ustanavljali prve partizanske lekarne.¹

Temelj partizanski lekarniški službi je bil postavljen s terensko lekarno Bober ob koncu decembra 1943 v Beli krajini, ki je bila praktično osvobojena od konca leta 1943 in je dajala vse možnosti za delo lekarniške službe. Terenska lekarna Bober je bila neposredno podrejena sanitetnemu oddelku pri Glavnem štabu Slovenije, ki je tudi dal pobudo za namestitvev lekarne v opuščeni zidanci na Stražnem vrhu, oddaljenem približno šest kilometrov od Črnomlja. Za vodjo lekarne so imenovali mr. ph. Dalibora Vrankoviča, ki je do tedaj delal v lekarni