

Janko Samsa
»Zlatega prahu« je vedno manj

Prevoznništvo in vinarstvo –
 slovenski značilnosti v miniaturah

Človek, ki si že od mladih nog nekaj želi in to tudi doseže, mu je to poklic in hobi hkrati, in na tem področju največ ustvari. Mnogo več pa nas je takih, ki smo krenili tja, kjer so bile možnosti, in to glede na gmotni položaj družine, iz katere izhajamo. Človek se tako peha skozi življenje, najprej za preživetje, in če postane to znosno, manjka še hiša, avto, lep dopust, pa ne vem še kaj. Ko tako hiti, se ne spomni več na to, kaj bi ga res sprostilo pa tudi duhovno obogatilo. Šele ko »ležaji« zaškripljejo, mora nekaj pehanja opustiti. In glej ga zlomka! Kar na lepem ugotovi, da se dá tudi drugače živeti. Še več! Kar naenkrat ostane dovolj časa tudi za duševno sprostitvev. Tako je bilo tudi z menoj.

Obdelava lesa mi je bila pri srcu od nekaj. Že v osnovni šoli sem se pri predmetu »ročna dela« vedno preizkušal v rezljanju lesa. Že takrat je nastala tudi kakšna vozu podobna igrača.

Poklici mojih prednikov so bili zelo različni - od mizarja, kovača, gostilničarja, trgovca, muzikanta do cestarja. Vsi so imeli tudi improvizatorski dar, saj navsezadnje različna dela in potrebe na kmetiji človeka silijo v iznajdlivost. Kmečki voz pa mi je bil vedno blizu in že od mladih nog sem ga občudoval. Kaj vse se je vozilo z njim in kako lepo se je bilo peljati z njim! Ko je življenjsko pehanje popustilo, me je spomin nehote ponesel v otroška leta. In ustavil sem se ravno pri njem, pri vozu. Saj res - voz! Kje pa je naš? Nekdo ga je kupil, ni ga več. Kje pa je sosedov? Predelali so ga v gumarja in je nato končal nekje na odpadu. In kje je oni tretji? »Pokopali« so ga, ko so kupili prikolico za traktor. Čedalje širše sem iskal, rezultat pa je bil podoben – vozovi izginjajo. Pri pogovoru z otroki sem vedno naletel na vprašanje: »Kaj je to? Kakšno je bilo to? Za kaj so rabili to? Ne predstavljam, kakšno je bilo to?« In ravno to mi je dalo vzpodbudo za to, kar počnem sedaj. Da bi vozove opisoval, ne pride v poštev, saj pri nas prvijo da Čič ni za barko, in jaz spadam med tiste »Čiče«. S pisanjem se ukvarjam le toliko, da si zabeležim tiste nujne podatke o izvoru, starosti, namembnosti in druge posebnosti, značilne za vsak eksponat. Lotil sem se vozov in tudi nekaterih drugih predmetov na povsem drugačen način. Izdelujem miniaturre originalov. Na tak način ni bilo v Sloveniji prevoznništvo predstavljeno še nikoli. Za tako predstavitev sem se odločil tudi iz

drugega razloga. Ko otrokom doma ali v šoli dopovedujemo o stvarih, ki jih ne poznajo, to tudi navadno hitro pozabijo. Večina otrok si namreč sploh ne predstavlja, kakšna je stvar videti v resnici.

Moji miniaturi izdelki so v celoti kopije originalov. Prepričan sem, da izdelek naredi na otroke večji vtis, kot še tako podrobno opisovanje. Morda začnejo tudi brskati po literaturi in se jim počasi razkriva, kako so živeli naši predniki.

Vse vozove izdelam v enakem merilu (1:7), zato da se že na miniaturi vidi, kako veliko je bilo to in ono.

Kar se tiče vozov, sem se odločil za dve veji:

- a) posebnosti iz vse Slovenije,
- b) podrobna predstavitev Krasa, pa tudi Brkinov in Pivke.

Naše kraško prevoznništvo ali furmanstvo ni bilo nikoli podrobno predstavljeno. Tako že nekaj let iščem in zapisujem podatke in domača imena za vse predmete in posamezne dele vozov in drugih kmečkih orodij. Zapisujem pa tudi vse ukaze in izraze, ki so jih furmani uporabljali. Nekaj sem jih napisal v priloženem slovarčku. Zelo sem bil vesel, ko so mi ob moji razstavi v Sežani izdelali katalog, kjer sem te predmete skiciral in opisal z domačimi, predvsem kraškimi in brkinskimi imeni. Lepo se zahvaljujem gospodu Aleksandru Peršolji, ki je to realiziral.

V katalogovi spremni besedi je g. Peršolja zapisal:

»Vrnimo se v tisti čas in iz njega prinesimo v našo zavest in našo resničnost vse tisto, kar nam je dajala domača zemlja. Bogatejši bomo in bolj domači in bolj Kraševci. Ohranili bomo lepote kraške besede, in ohranjeni bodo ne le spomini, ampak tudi resničnost.«

S temi besedami je zadel bistvo mojega delovanja – ohraniti resničnost!

Na teh straneh predstavljam le nekaj mojih izdelkov, za temeljito predstavitev potrebujem še časa. Prepričan sem, da mi bo tudi to enkrat uspelo.

Najprej nekaj skic z opisom posameznih delov voza z imeni, ki so jih uporabljali na Krasu in v Brkinih.

I. VOZovi IZ ŠIRŠE SLOVENIJE

Ob vsakem vozu, ki ga izdelam v miniaturi, želim zabeležiti čim več podatkov, pa ne le tehničnih, ampak tudi zgodovinskih.

1. Furmanski parizar iz Petrovega Brda

Star je okoli 120 let in je last družine Zgaga iz Petrovega Brda. Z njim so vozili vino s Primorske na Gorenjsko, nato gradbeni material ob gradnji Bohinjske proge, pa spet vino iz Vipave v Trst in Ljubljano. Originalni voz je iz zelo odpornega nagojevega lesa. Večina ostalih voz je sicer iz jesenovega ali gabrovega lesa. Je tipičen gorski furmanski voz. Za takratne razmere je bil to luksuzni voz.

2. Težak gozdarski voz – Petelinje pri Pivki

Narejen okoli leta 1960. Naročil ga je Ludvik Adam, koval pa ga je Franc Adam, oba iz Petelinj. Je tipičen gozdarski voz, brez prve zavore in brez pouze. Prva prema je bila namenjena vleki lesa iz gozda. Hlod so na sprednji strani naslonili in zvezali na prvo premo, zadaj pa je drsal po tleh. Tako ni bila potrebna zavora, pa tudi v napoto ni bila. Voz so nato na poti sestavili in les peljali domov ali na žago. Zavora je bila samo na zadnji premi.

3. Furmanski voz – pivovarna Laško

Na novo narejen voz za reklamne namene. Verjetno je narejen po kakem tujem vozu, saj pri nas ni bilo namenskih voz za prevoz piva. Navadno so kar navaden voz priredili za te potrebe.

4. Furmanski voz za prevoz hlodovine – Lokavec nad Ajdovščino

Furmanski gozdarski parizar je bil namenjen za prevoz hlodovine iz Trnovskega gozda na žage v Lokavcu in Ajdovščini. To ni gozdarski voz. Zadnja prema (trakelni) so podaljšani in trdno vezani na suro, da je voz močnejši. Ima dodatne širše opline, da so lahko naložili več hlodov. Zaradi strmih klancev ima zavore – žlajfe na obeh premah. Voz je last »Društva za oživiljanje lokavškega izročila«.

Parizar je splošno ime za velike močne vozove. Ime se je razširilo verjetno iz ravnin okoli Pariza. Za ravninske predele so značilni močni vozovi s širokimi kolesi, da se je voz čim manj pogrezal v mehak teren. Parizar je bil za kmečka dela pretežak. Uporabljali so ga le za daljše prevoze tovorov.

5. Težki parizar – Loke pri Kromberku

Nekoč je bil last Gašperja Hvaliča iz Loke, sedaj je last Goriškega muzeja. To je furmanski parizar za težke tovore. Leta 1922 so z njim vozili zvonove za ponovno obnovljeno cerkev na Sveti Gori nad Novo Gorico. Vleklo ga je osem parov konj.

6. Ročni voziček – Union

O starosti in prvem lastniku nisem našel podatkov. Uporabljali so ga le za prevoz piva do bližnjih gostiln. Sedaj je last pivovarne Union in je v njihovem muzeju.

II. VOZovi S KRASA

7. Zelo močan voz – škalon iz Vrhovelj

Izdelan okoli leta 1920 za nekega furmana iz Trsta. Okoli leta 1930 so ga kupili Križmanovi v Vrhovljah pri Sežani in ga obnovili z močnejšim kovanjem, tako da je zdržal prek 20 ton tovara. Rabili so ga za prevoz težkih kamnitih skal iz kamnoloma v Repentaboru. Voz je dobro ohranjen še sedaj. Ta pa ni bil najmočnejši v tem kraju. Škalon v sosednji vasi Voglje je namreč zdržal prek 30 ton. Tudi štiri stebre za Banco di Napoli v Trstu so nekaj metrov iz kamnoloma (java) do ceste peljali s tem vozom. Za banko je bilo naročenih šest stebrov, a so zaradi velike teže uspeli prepeljati le štiri. Vlekli so ga s šestimi pari volov.

8. Lojtrnik – Žirje

Narejen v začetku stoletja. Štefanovi v Žirjah so ga kupili okoli leta 1930 za potrebe na kmetiji. To je lojtrnik, naložen z ruhami. V ruhah so prevažali steljo in seno.

9. Lojtrnik z žbrinco

Srednje težak voz iz Dutovelj, last Rajka Štoka in narejen leta 1920. Lojtrnik, na katerem je značilen kraški koš za listje – žbrinca.

10. Srednje težki kmečki voz – bendima – Dutovlje

Isti voz, last Rajka Štoka iz Dutovelj, prirejen za trgatev – »bendimo«. Naložen je s »čebromi«, v katere so nakladali obrano grozdje za prevoz domov, kjer so grozdje stresli v »bednje«. »Čebromom« so po nekaterih vaseh rekli »ornca«.

11. Ročni voziček – kulerčka – Brežec

Leta 1950 jo je kovač v Famljah obnovil za Bajdla na Brežcu v Vremski dolini. Kulerčka je tipičen kraški ročni voziček za razne domače potrebe. Zanimivo je to, da v nekaterih vaseh kulerčke sploh niso poznali. Tam so imeli navadno vozičke, zbite iz desk. Ime kulerčka je nastalo iz besede kolo, po domače kulu. Dokaz za to je tako poimenovanje kulerčke kot tudi imena za druge ročne vozičke z imenom kulca. Tudi voziček »plužna«, ki je vlekel plug za oranje, so imenovali tako.

III. STISKALNICE OZ. PREŠE NA SLOVENSKEM

Prevozništvu oz. furmanstvu je naša stara nekdanja slovenska dejavnost. Lahko pa se pohvalimo še z marsičim. Drugo tako področje, ki me je zamikalo, je vinarstvo. Mogoče je zaradi vina tem področju ustvarjalna domišljija verjetno večja, kot pri vozovih. Koliko različnih tipov stiskalnic so se domislili in izdelovali. Vzrok je lahko tudi v tem, da so vozove v glavnem izdelovali izučeni mojstri – kolarji ali bognarji. Stiskalnice oz. preše pa so v glavnem izdelovali sposobnejši ljudje kar doma, razen zahtevnejših. Opazil pa sem, da sta dva osnovna tipa stiskalnic in sicer osnovni tip zahodne Slovenije in osnovni tip stiskalnic jugovzhodne Slovenije. Ščasoma se je to vedno bolj mešalo, vendar npr. uteži – kvihta niso v zahodni Sloveniji nikoli uporabljali.

12. Preša – Vipava – zahodna Slovenija

Značilna zahodnoslovenska preša, narejena v Vipavi 1846. Sedaj je last Agroinda Vipava.

13. Preša – Dolenjska – jugovzhodna Slovenija

Narejena je bila leta 1888 v Jelševcu na Dolenjskem. Na tej kmetiji je še danes. To je značilen primerek iz jugovzhodne in vzhodne Slovenije.

14. Preša – Bela krajina

Ročna preša na tri vijake in tri koše. Doma je bila v Beli krajini. Izdelana je bila v drugi polovici 19. stoletja. Na kmetijah so bile potrebe različne in to je primerek prilagoditve naprave svojim potrebam. Preša je sedaj last Tehniškega muzeja v Bistri.

15. Preša – Buckovi v Neblem

Stara je blizu 300 let. Izdelovalec je neznan, vendar je njegov vklesani znak na kamnitem koritu popolnoma enak kot na izdelkih pri gradu Miramare v Trstu. Od tod je tudi ugotovljena starost preše. Še vedno je last Buckovih iz Nebla v Goriških Brdih.

16. Preša – Vipava (300 let)

Nekoč je bila last neke vipavske kmetije. Sedaj je last Agroinda Vipava. Stara je okoli 300 let. Za takratne razmere je bila prava mojstrovina. Kot pri večini preš tudi pri njej prevladujejo deli iz hrastovega lesa.

Ne bom razlagal svojih načrtov. Veliko jih je. Po mojih dosedanjih izkušnjah so ti izdelki vzbudili veliko pozornost in upam, da bo tako tudi vnaprej. Bralcem, posebno pa obiskovalcem mojih razstav, želim veliko paše za oči, pa tudi to, da bi se jim ob pogledu utrnil kak lep spomin na otroška leta, preživeta na kmečkih domovih. Lahko rečem, da smo Slovenci bili in še vedno smo podeželski narod. Tisti, ki imamo kako leto več, pa se še vedno spominjajo lepih stvari, ki so »živele« na naših domačijah.

Od malega sem zahajal v prostore, kjer je ob vdoru sončnih žarkov zažarel ta »zlati-prah lesa. Tudi sedaj, v zadnjih letih, iščem te prostore. Teh je še nekaj, vendar »zlatega prahu« je vedno manj. Žal še vedno preveč govorimo, a dediščina propada. Škoda. Še nekaj ljudi je, ki so se s temi starimi obrtni ukvarjali, in ti vedo še marsikaj zanimivega iz naše bogate furmanske in vinarske preteklosti. Prav od njih sem se naučil tehnološke dela. Zvedel sem veliko starih imen in izrazov, pa tudi marsikatero sedaj že skoraj pozabljeno zgodbo iz tistih časov. Naj na koncu omenim nekaj starih mojstrov, ki so mi s svojim vedenjem priskočili na pomoč:

pok. Stane Dolgan	– Nova Sušica – kovač
Jakob Volk	– Vremski Britof – kovač
Albert Čepar	– Barka – mizar
Rajko Štok	– Dutovlje – kmet in vinogradnik
pok. Franc Vitez	– Divača – kolar
Tone Umek	– Lokev pri Divači – kolar
Alojz Guštin	– Vrhovlje – kamnosek in vinogradnik
Mirko Turčinovič	– Dol pri Vogljah – kamnosek
Jože Mahnič	– Griže – vinogradnik
Alojz Sorta	– Kodreti – kmet in vinogradnik
pok. Anton Prelc	– Barka – sodar, oglar, kolar in kovač – vse samouk
Boris Blažko	– Lokavec – oblikovalec v Goriškem muzeju, vnet zbiralec starih voz in opreme in velik ohranjevalec furmanskih običajev v Lokavcu nad Ajdovščino

Slovar narečnih besed

V slovarju ne razlagam izrazov za posamezne dele, ki so jasno označeni na skicah

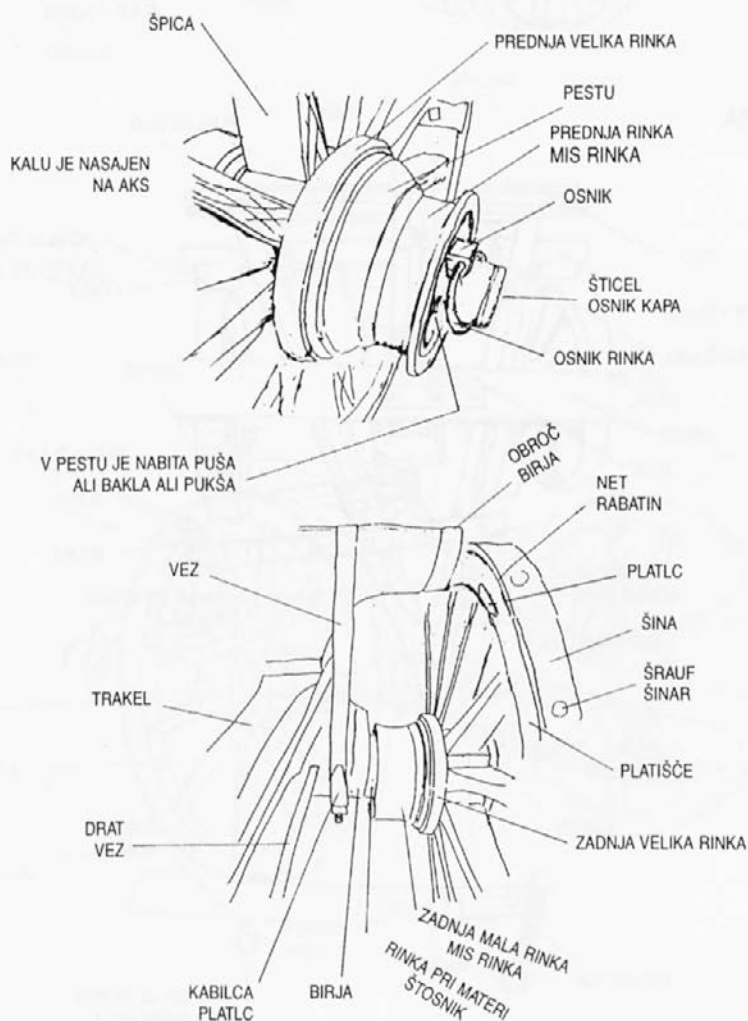
aks	– os, osovina
balancin	– vaga pri vozu
bedenj	– velika lesena posoda, zgoraj odprta, kjer vre grozdje za mošt
bendima	– trgatev
birja	– majhen kovinski obroček
bognar	– kolar, izdelovalec lesenih delov voza
brentač	– lesena sploščena posoda za nabiranje grozdja, ki jo nosijo na hrbtu
cvek	– žebelj
čebbron	– lesena posoda, široka 60 cm, visoka 80 cm. Pet do sedem jih je naloženih na voz in v njih vozijo grozdje domov
drat	– žica
farajt	– vožnja s pripregami (pred osnovno vprego)
farajtati	– vleči voz z več kot parom živine
farajtarca –	
vaga in rinka	– dodatki na sprednji strani ojesa za vprego dodatnih priprežnih živali

furman	– vodnik vprežnih živali
gvint – kvint	– navoj na vijaku
iglica, jeglica	– lesen ali kovinski klinček ali sornik, lahko tudi v vlogi osi
jabku	– jabolko ali okrogel ročaj (navadno iz medenine), pri zavori voza
java	– kamnolom
kalu – kulu	– kolo
kajla	– stožčasto oblikovan klin ali zagozda
ketna	– dolga veriga
klada	– lesen kos (kos drevesnega debla)
	– tnalo ali tudi prečni masivni kos lesa pri prešah
kontrapez	– vzvod
koritu	– korito (leseno, kovinsko ali kamnito)
kovanje	– splošen izraz za kovinske dele
kviht	– utež
kulca	– voziček, plužna – voziček pred plugom
kijc	– lijček za tekočine
nafa	– posebna majhna lesena posoda z ročajem – pomožna posoda pri pretakanju vina
net – rabatin	– zakovica
obut	– okrogla oblika reber pri prešah, ali lesena »obleka« mlinarskih kamnov
otka	– »lopatica« za čiščenje pluga
pekel	– kavelj
pestu	– pesto – sredinski del kolesa – skozenj gre os
pleh	– pločevina
polenu	– kos lesa
priša	– stiskalnica, preša
pukša – bokla	– puša, del drsnega ležaja, montirana v pesto kolesa
rinka	– okrogel ali ovalni člen verige
roč	– ročaj, držalo
ruha	– iz žakljevine narejen kvadraten kos (navadno 2 x 2 m), na vogalih so prišite vrvice, da z njimi lahko zavežemo naloženo steljo ali seno
šina	– tračnica, velik obroč na kolesu
škalon	– močan voz za prevoz skal v kamnolomu do glavnih cest
šišla	– posebej narejena lesena zajemalka za vino, podobna vejalnici za žito
šrauf	– vijak
štanga	– oje pri vozu, drog ali vzvod
šticl	– klin, zagozda ali konec nekega kovinskega dela
trahtar	– lijček za tekočine
vodzat	– od zadaj
vaga	– tehtnica ali naprava, ki deluje na principu tehtnice
vejenca	– vejalnica za žito in razsuti material
vinta	– vijačni del zavore, preša ali stiskalnica, nekaj za navijati
žbrinca	– koš za steljo
žlajdra	– kratka veriga – običajno dolga do dva metra, na eni strani ima okroglo rinko, na drugi pa kavelj
žlajf, rajs	– zavora (celotna naprava)

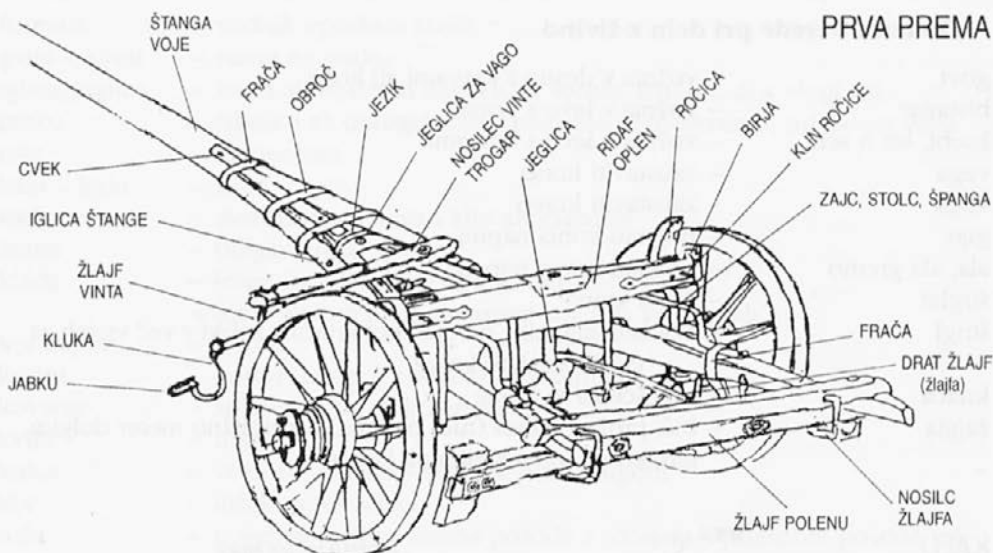
Domače besede pri delu z živino

govt	– vožnja v desno s kravami ali konji
bistagar	– vožnja v levo s konji
hsebi, les h sebi	– vožnja v levo s kravami
vega	– zaustaviti konja
voga	– zaustaviti kravo
gijo	– pognati konja naprej
ala, ala gremo	– pognati kravo naprej
štrglat	– čistiti kravo
štrigl	– železen »glavnik«, narejen kot krtača z zobki v več vrstah za čistiti (štrglati) krave
krtača	– trda ščetka za konje
žajgla	– bič, prožna palica (tudi pletena), s približno meter dolgim jermenom, privezanim na koncu

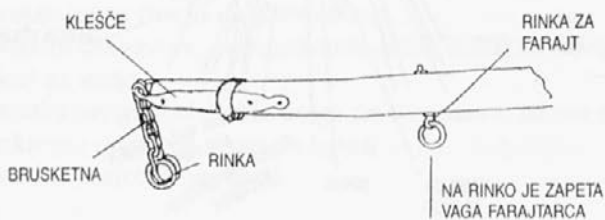
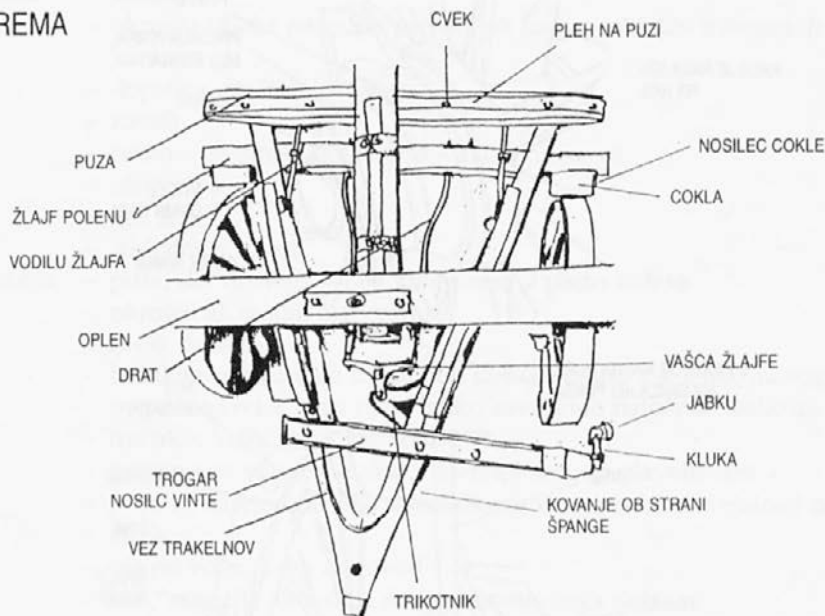
KALU



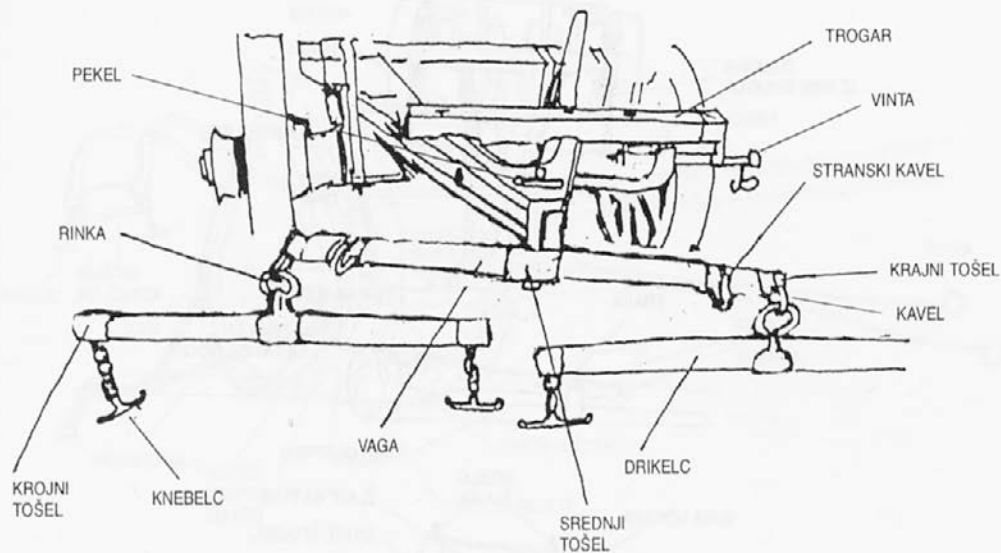
PRVA PREMA



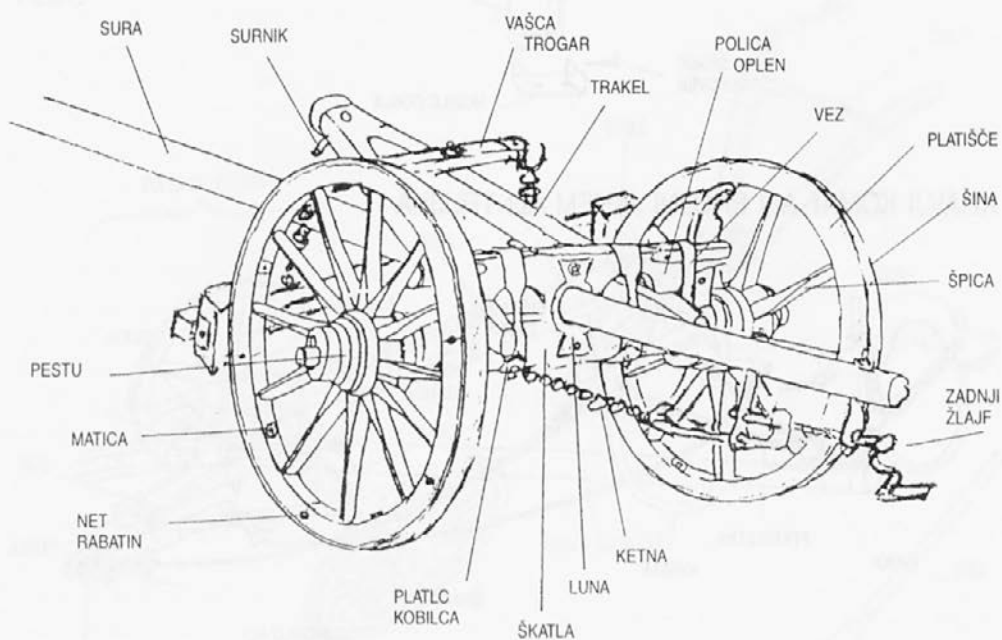
PRVA PREMA



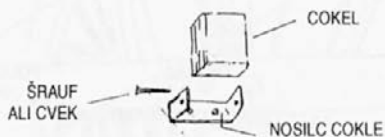
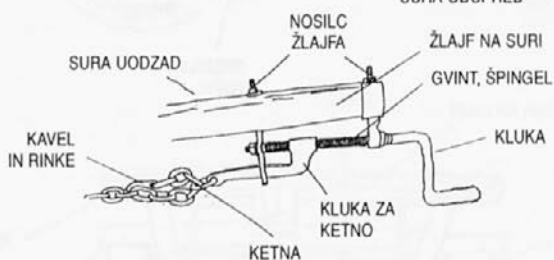
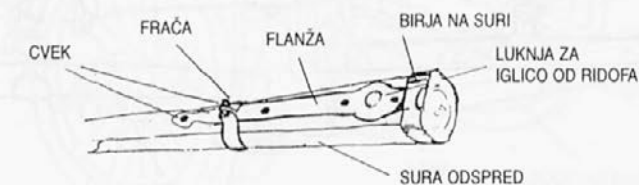
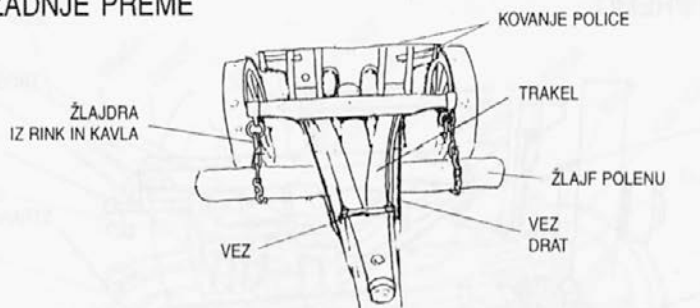
PRED PRVO PREMO



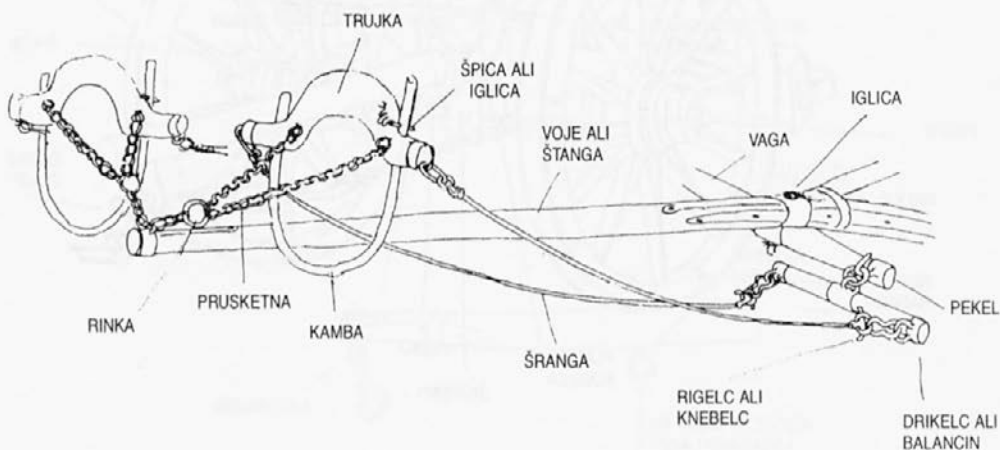
ZADNJA PREMA



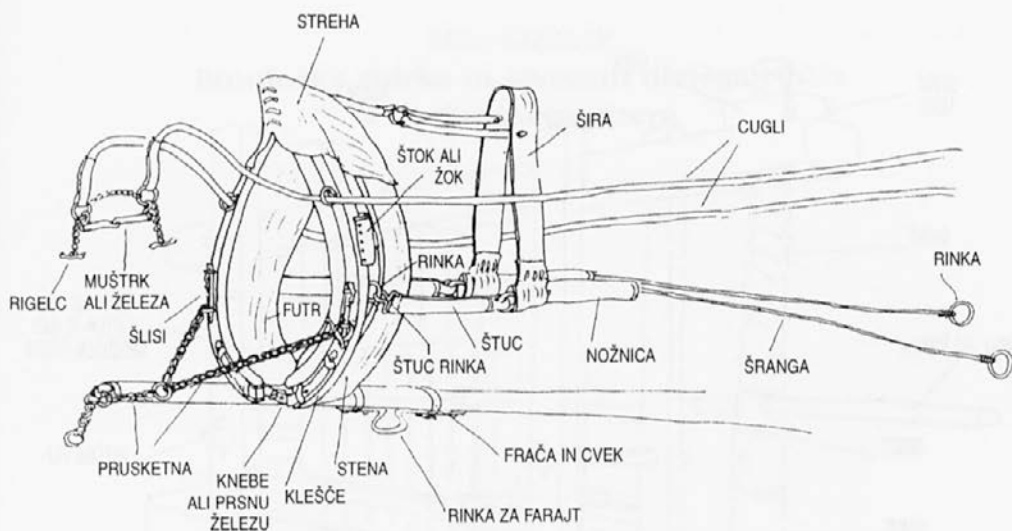
DODATKI ZADNJE PREME



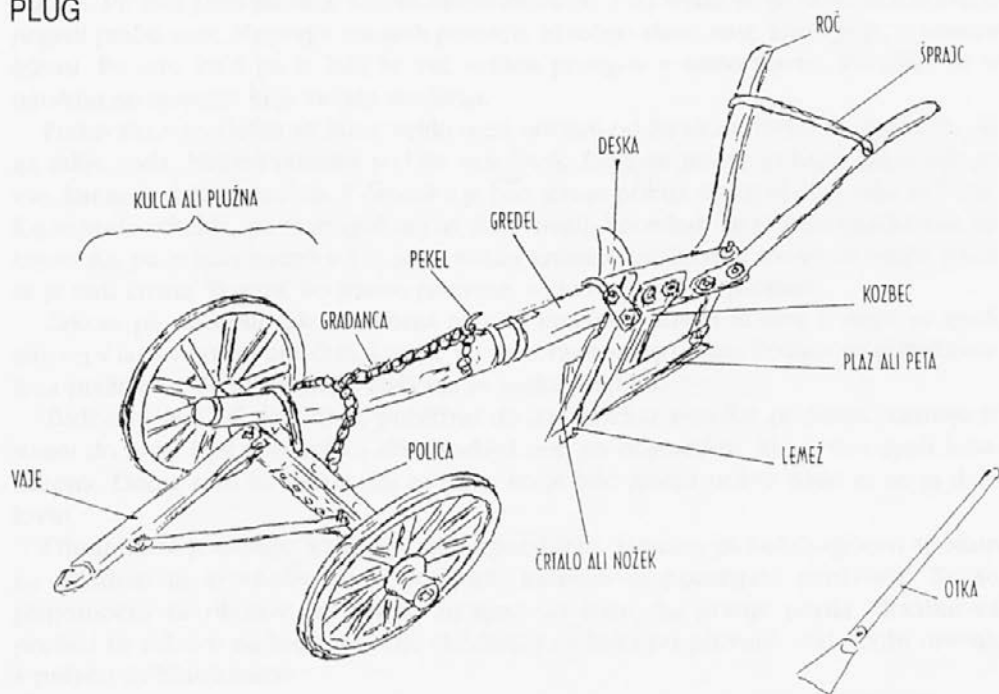
KRAVJI KOMAT ALI ENOJNI JAREM ALI TRUJKA



KOMAT ZA KONJA



PLUG



PREŠA

ZADNJE PŘEŠE

ALJBIH AS TAMON

