
Andreja Žele
Voz na Pivškem

Prispevek predstavlja tehnično-tehnološki opis voza na Pivškem. Objavljena so tudi poimenovanja posameznih delov voza, da bi se tako ohranila tudi narečno obarvana poimenovanja in ostala tudi kot morebitno primerjalno gradivo pri podobnih obravnavah.

In this paper the author gives a technical and technological description of carts in the Pivka area. She also lists the dialectal names for particular cart parts in order to save these words from oblivion and provide material for comparison in any future studies.

O Vozarstvo na Pivškem je imelo glede na pomembne poti, ki so speljane skozi naše kraje, pomembno vlogo. Nekaj o zgodovini prevoznitva je že napisano v dveh knjigah *Ljudje in kraji ob Pivki*, predvsem pa je to predmet nadaljnjih zgodovinskih in etnoloških raziskav. Ta prispevek pa se omejuje samo na voz in na njegove uporabljane različice z namenom, da bi se ohranilo vsaj nekaj narečnih poimenovanj delov voza. Voz je namreč pospešeno izginjal, ko je vprežno živino zamenjal traktor. Z vozom, ki so ga uporabljali za kmečka in gozdarska dela, mnogi tudi samo za prevoznitvo, pa izginjajo tudi narečna poimenovanja za posamezne dele voza. Veliko med njimi je prevzetih, samo narečni izgovorjavi prilagojenih, besed. Prav pa bi bilo, da bi se ohranili vsaj tisti izvirnejši narečni izrazi - nekateri med njimi so posrečene slovenske tvorjenke, ki jasno odslikujejo tudi uporabnost predmetov. Škoda bi bilo, da preprosto izginejo. V novejšem času, ko Slovenci največkrat pospešeno sprejemamo tuje izraze za vse tehnične novosti, ki prihajajo k nam, bi verjetno prav prišel tudi kakšen starejši izraz kot slovenska ustreznica tujim poimenovanjem. Če namreč vemo, da knjižni jezik svoje besedišče bogati in oživlja ravno iz narečij, potem je zamolčevanje starih narečnih poimenovanj za predmete, ki izginjajo, medvedja usluga slovenščini. Živa narečna govorica je izraze včasih tudi zelo posrečeno vključila v različne stalne stave, in so se tako lahko ohranili v različnih pomenih.

1 Pri opisu voza in njegovih delov moram že na začetku poudariti, da so imena posameznim delom voza dali kolarji in kovači.

Osnova voza sta prva in zadnja prema (gl. skici št. 2 in št. 3), ki sta povezani s *soro*. Za izdelavo je bil uporabljan najkvalitetnejši jesenov les. Vsi leseni deli voza so bili tako lepo okrašeni, da je bil izdelek že kár prava obrtna umetnost. Leseni deli so bili kolarsko delo. Mojstri kolarji pa so morali dobro poznati tudi normative mojstrov kovačev, ki so lesene izdelke dobili v nadaljnjo obdelavo. Tako da strokovno okovan voz ni predstavljal samo mehansko trdnega prevoznega sredstva (na takih vozovih so namreč lahko prepeljali zelo težke tovore, kot npr. pet m³ sveže posekanega lesa), ampak tudi umetelno dovršen izdelek. Posamezni odkovki izražajo poleg ročne spretnosti obrtniških mojstrov tudi njihovo posebno ljubezen in nekakšno igrivo pozornost do narejenega.

1.1 Eden osnovnih delov in rezultat takšnega mojstrskega sodelovanja kolarjev in kovačev so bila seveda kolesa (gl. skico št. 4). Ta so imela na prvi premi manjši premer kot na zadnji. Izdelovali so jih iz jesenovega lesa. *Platišča* koles so bila sestavljena iz več delov - *platišče* prvega kolesa pri vozu je bilo sestavljeno iz petih delov, drugo kolo pa iz šestih delov; zato sta prvi kolesi imeli po deset *špic*, zadnji kolesi voza pa po dvanajst *špic*. Os kolesa je bila najprej iz lesa mokovca (nar.: *makôuca*) in so jo mazali s polžem; pozneje pa so jo izdelovali iz kovanega jekla, polže pa so nadomestila tehnična mazila. Lesen izdelek je bil potem pri kovaču okovan z jeklenimi obroči (šinami) in obroči za okrepitev *pesta* (nar.: *péjstu*). V središču pesta je kolar izdelal izvrtino, v katero je kovač vstavil jekleno *pušo* (nar.: *púškšo*), ki je imela vlogo drsnega ležaja.

2 Osnovni voz (gl. skici št. 2 in št. 3) se je uporabljal za vse prevozne potrebe - to so bili predvsem prevozi v poljedelstvu in v gozdarjenju. Glede na namenskost pa so seveda osnovnemu vozu dodali še posamezne dele oz. ga ustrezno priredili (gl. skico št. 1), tako smo dobili različice kmečko-gozdarskega voza kot so *voz z legnarji* (temu so lahko dodali tudi *trugo*), *voz z gnojnim košem*, *lojtrni voz* in *gozdarski voz*.

2.1 Voz z legnarji (gl. skico št. 1) je imel *legnarje*, ki so bili sestavljeni iz dveh jelovih debel, dolgih okoli 2,8 m in s premerom okoli 14 cm. Med tema debloma je bila položena deska.

Voz z legnarji so navadno uporabljali za obiske živinskih sejmov, za prevoz žita v mlin, na legnarjih pa so vozili tudi poljedeljsko orodje, npr. plug, brano ipd.

2.2 Na tak voz z legnarji pa so lahko dali *trugo*, ta je imela prostornino enega m³. Za odvoz gnojnice pa so na legnarje položili podolgovat sod (t.i. *kuskládo*). Truga je bila izdelana iz lesa listavcev - iz t.i. težkega lesa. Odpirala se je z leve in desne strani. Temu se je reklo *vrata*, in bila so na kovanih tečajih. **Voz s trugo** so uporabljali za prevoz peska ali za druge gradbene materiale. Na Pivki oz. v Št. Petru pa so v trugi vozili tudi gnoj.

2.3 Sicer pa je bil za prevoz gnoja namenjen **gnojni koš**, ki je bil v nasprotju s trugo (ta je bila vedno na legnarjih) nameščen neposredno na prvi in zadnji premi (gl. skico št. 1). Vendar je bila prostornina gnojnega koša v primerjavi s trugo nekoliko manjša - gnojni koš je imel prostornino okoli 0,8 m³. Na Pivškem so v vasi Trnje izdelovali in uporabljali tudi precej večje koše za prevoz oglja.

Koš je bil sestavljen iz osnovnega okvirja, ki je bil navadno iz dobrega lesa listavcev, dno pa je bilo prekrito z desko oz. z deskama. *Plot koša* so sestavljale navpične drenove palice, okoli katerih so bile opletene dolge leskove šibe (le-te so bile lahko tudi iz kakšne druge vrste lesa).

2.3.1 Tako legnarji kot koš pa so bili s svojo prednjo stranjo položeni na *rido* (nar.: *rido*) prve preme, s svojo zadnjo stranjo pa na zadnjo premo. Na zadnji strani legnarjev in koša je bil pritrjen kovani element v obliki črke U, ki se je lepo prilegal na polico zadnje preme in tako onemogočal vzdolžno premikanje legnarjev in koša. Prečno premikanje pa je bilo omejeno z ročicami prednje in zadnje preme.

2.4 Vozu pa se je močno povečala prevozna površina z lojtrnicami. Tako so za najrazličnejše prevoze poljščin in tudi drobnega lesa kmetje uporabljali znani **lojtrni voz**.

Lojtrni voz je bil dolg približno 6-7 metrov, *lojtrnice* pa so bile na prvo in zadnjo premo pritrjene z dolgima vijakoma na soro. Slonele so na *špangeljnih*, in sicer tako, da so bili zunanji *lojtrniki* rahlo dvignjeni pod kotom glede na vodoravnico.

V času spravila sena in otave je bil lojtrni voz nepogrešljiv na naših cestah. Takrat so proti razsipanju uporabljali *žrd* - to je približno 8 metrov dolg jelov, gladko obdelan vrh, ki so ga položili na sredo tovara in ga na prednji in zadnji strani povezali z vozom. Še danes radi povejo, da so na tako opremljen voz - seveda tisti, ki so to znali - naložili tudi do dvajset centov sena in ga potem povezali z žrdjo, okrog pa ga še trikrat opasali s tanko vrvjo, ki se ji je reklo *opasivnica* (nar.: *opasivnca*). Za takšno naložitev voza so bili potrebni vsaj trije možje, ki so na vozu dobro pretlačili seno. Tako naložene vozove so vozili v Trst, seno pa je šlo za krmo živini med ladijskim prevozom, pa tudi za krmo konj v tržaškem transportu.

2.4.1 Posebna iznajdba pa so bile prednje in zadnje lojtrice (*lojtrce*), ki so poenostavile nakladanje sena in žita, saj žrd ni bila več potrebna. Njeno vlogo pa sta prevzela dva jelova količka (*koučka*).

2.5 V Javornike pa so naši kmetje hodili z najenostavnejšo izvedenko voza, ki jo glede na namenskost lahko poimenujemo **gozdarski voz**. Za tovorjenje hlodovine namreč zadostujeta že prva in zadnja prema, povezani s soro (nar.: *suro*). Tako so les na rampah čez *lege* skotalili na voz. Potem so ga trikrat povezali z verigami (na prvi in na zadnji premi ter na sredini); verigo so ovili tudi okoli sore. Na desni strani voza so potem vsako verigo posebej še napeli s *pókrčem* (tj. bukova ali leskova veja, dolga okoli 2,5 m in debela okoli 6-7 cm). Hlodovino, dolgo nad 6 metrov, pa so nalagali na vozove, ki prve in zadnje preme niso imeli povezane s soro. V teh primerih je bila na prvi premi *zakrivljena sorica* (gl. skico št. 1), na zadnji premi pa sora - tista pač, s katero so prišli v gozd. Povezava med prvo in zadnjo premo pa je bila preprosto naložena hlodovina. To so na prednji sorici povezovali z dvema verigama, na zadnji sorici pa z eno verigo, včasih pa tudi z dvema. S pokrči se je vedno napenjalo na desni strani voza.

Zgodilo pa se je, da pri posebno težkih tovorih (navadno pri gozdarjenju) za premagovanje strmih klancev ni zadostoval samo par konj ali volov. V teh primerih so okrog *ojesa* (*štänge*) zavezali verigo, na njen konec, tj. pred vprežene konje, pa namestili vago za *priprego*, t.i. "*furájterico*" (gl. skico št. 5), in potem lahko tako zapregli še en par konj.

3 Da je bilo vozarstvo na Slovenskem dobro razvito, pove tudi podatek, da je večina v besedilu omenjenih izrazov in njihovih pomenskih razlag tudi v Slovarju slovenskega knjižnega jezika, npr. *lojtrca* (nižje pog.), *truga* (2. pomen z oznako nar.), *légнар* (2. pomen), *sóra*, *vaga* (3. pomen z oznako nar.), *rída* (2. pomen z oznako nar.), *pésto*, *púša*¹.

3.1 Nekatera druga poimenovanja sicer niso v besedišču Slovarja slovenskega knjižnega jezika, so pa sprejemljive izglagolske izpeljanke, kot npr. *pókrč* (< - pokrčiti), *pólza/póuza* (< - polzeti), *uópel* (< - openjati).

3.1.1 Lepo pa se tudi v slovarkem besedišču pomensko dopolnjujeta npr. *rída* (2. pomen z oznako nar.) in *rídati* (nar.: 'krmariti, usmerjati').

3.2 Nekaj je tudi prevzetih izrazov, kot npr. *trogar* ('nosilec'), *furájterica* ('pripraga') ipd.

3.3 Vsaj malo tiste zdrave ljudske radoživosti, ki je obenem tudi olajšala in polepšala težko kmečko delo, pa izraža ljudska uporaba nekaj teh "vozarskih" poimenovanj tudi v šaljivejših priložnostih, npr.: "Kaj buo ta, ku je suh ku *dríklc*!"; "Ne buoš mi nič dopovedou, je trd ku *aks*!"; "Suo lušne te susejdove *surce* (šalj.: 'mlada dekleta')! Ma kaj, ku je pršla tista ta stara *póuza* (slabš.: 'nerodna debela ženska') prjec púnje!"

4 V posebno veselje mi je, da se na koncu, namesto navadnega navajanja virov, lahko zahvalim prizadevnemu avtorju skic, g. Borisu Vadnjalu in informatorjema g. Ludviku Šuštaršiču iz Trnja in g. Jožefu Zafranu iz Hrastja.

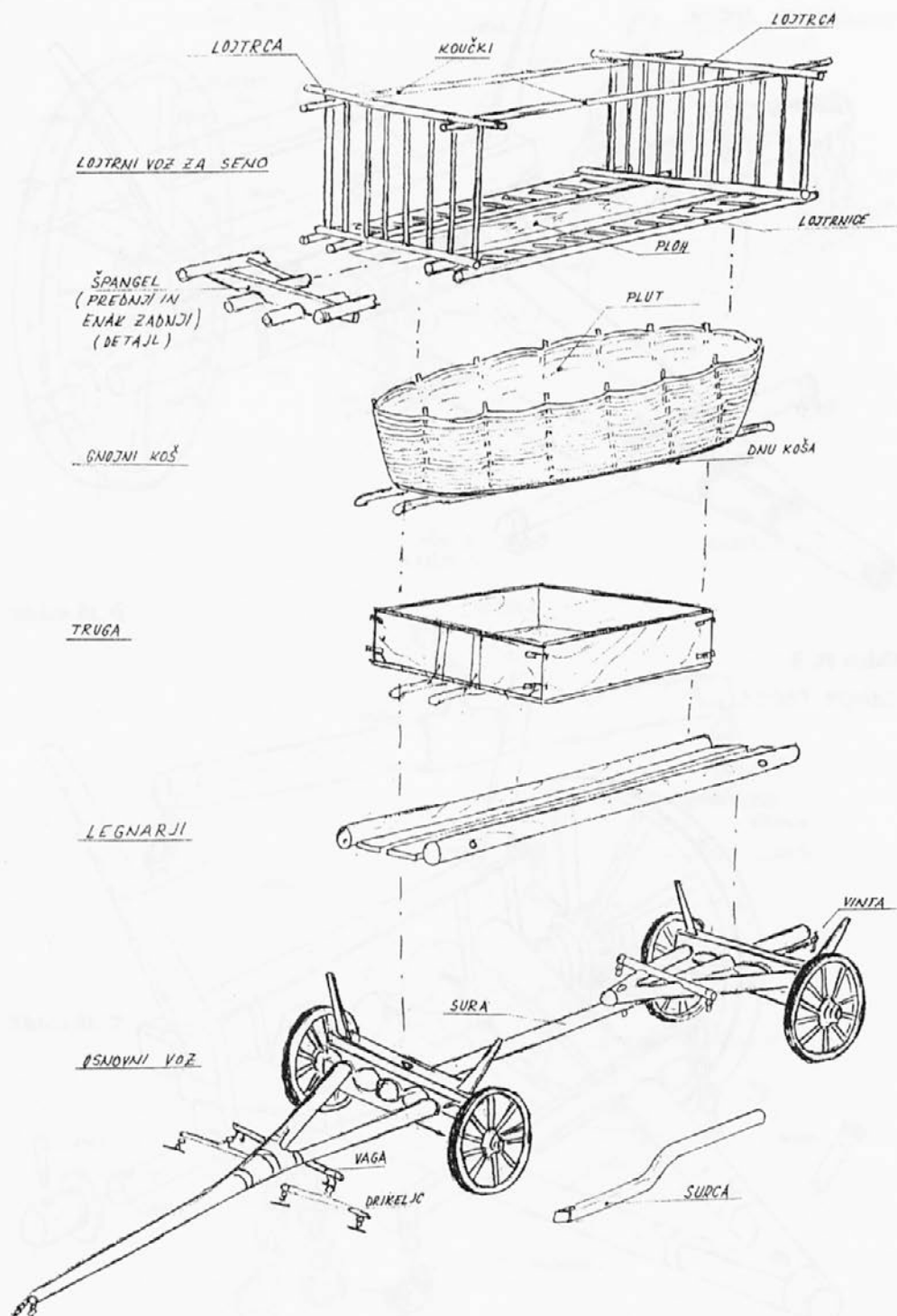
Posebna zahvala za vso tehnično pomoč in za sodelovanje ter svetovanje pri nastajanju prispevka sploh pa gre mojemu očetu Andreju Želetu.

Summary

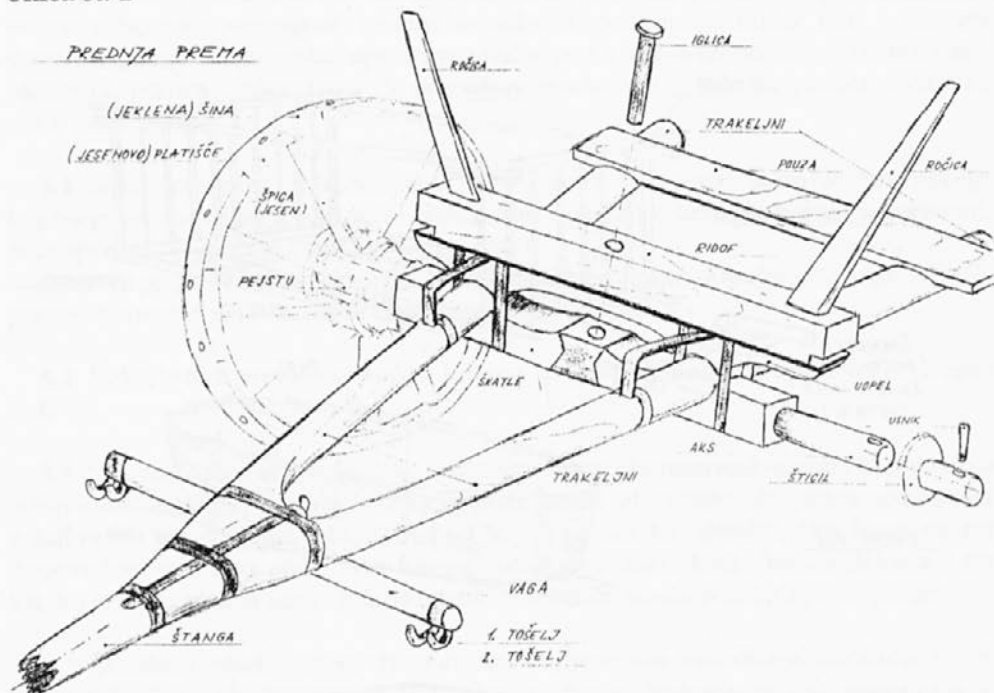
Carts in the Pivka Region

Since the Pivka region was a major traffic thoroughfare, no wonder carting played a major role there. The author draws attention to different cart models and their practical use, emphasizing the dialectal names for specific cart parts. Many such old Slovene words could nowadays quite adequately replace foreign terms. Some carting terminology has been preserved as a figure of speech in humorous proverbs and idioms.

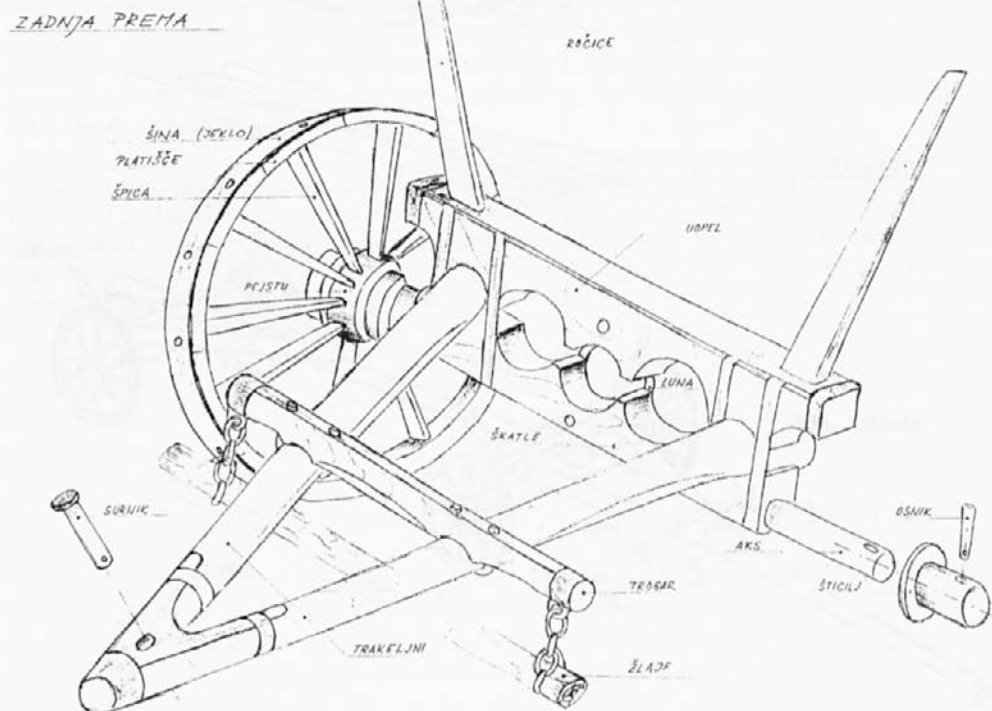
Skica št. 1



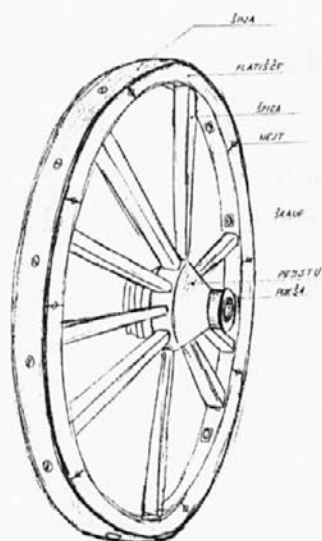
Skica št. 2



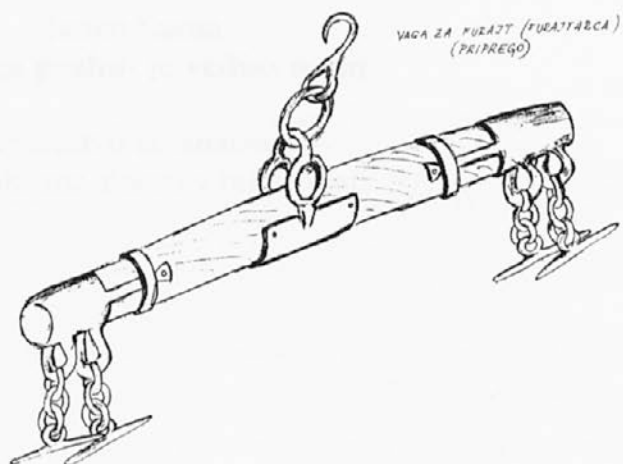
Skica št. 3



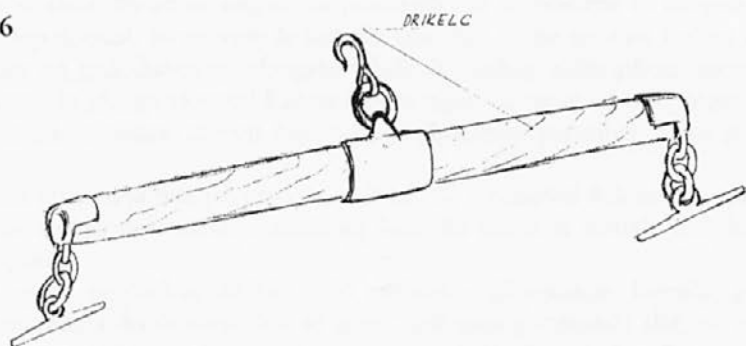
Skica št. 4



Skica št. 5



Skica št. 6



Skica št. 7

