

Lidija Uranič

## "NAJ POVEM, KAKO HITRO ČAS BEŽI, NAJ POVEM, KAKO VSE SE SPREMENI."<sup>1</sup>

### FURMANSTVO IN FURMANI NA OBMOČJU KRANJA IN JEZERSKEGA V PRVI POLOVICI 20. STOLETJA

V nalogi<sup>2</sup> sem skušala zajeti vse vidike, pojave in vzroke, ki so bili ključni za nastanek in zaton tega nekoč vsakdanjega načina prevažanja ljudi in blaga na določenem območju Gorenjske. Nameravala sem ugotoviti spremembe in upadanje te dejavnosti, zanimalo pa me je še, v kolikšni meri se je ta pojav ohranil, če se sploh je, poleg tega pa tudi, kakšno stališče imajo do njega nekdanji *furmani*, njihovi otroci in drugi. Glavni namen naloge pa je bil spoznati ljudi, ki so se s tem ukvarjali, zakaj, koliko časa in za koga so delali - skratka, spoznati njihov način življenja, delo s konji itd.

Naloga temelji na terenskem delu (v krajih Voklo, Tupaliče, Hotemaže in drugod, v mestu Kranju in na Jezerskem), ki je seveda podprto z vsemi vrstami virov in strokovno literaturo.

Za pravilno razumevanje ponekod navajam vire še iz preteklih časov, od nastanka *furmanstva* do konca 19. stoletja.

Furmanstvo kot izrazito prevladujoča dejavnost kmečkega moškega prebivalstva vseh slojev je postalo glavna dejavnost predvsem z razvojem lesne trgovine in z nastankom boljše cestne mreže, od 17. in 18. stoletja naprej. Vrhunec je dosegla na začetku 19. stoletja, z razvojem železnice pa je že začela počasi propadati - najprej se je skrajšala vozna relacija. Vedno bolj so le še prevažali in razvažali blago z železniške postaje do trgovin in drugih porabnikov. Delno se je dalj časa ohranilo v prvotni funkciji le še v bolj odročnejših krajih oz. v krajih s slabo cestno povezavo.

#### 1. FURMANSTVO IN FURMANI

*"Furmanstvo pomeni prevažanje blaga z vozovi in s konjsko vprego na manjše ali večje razdalje. Z razvojem trgovine se je furmanstvo zaradi boljših prometnih povezav od 17. stoletja razvijalo tudi na Slovenskem."*<sup>3</sup> (Videčnik 1988: 169)

##### **Furmanstvo na krajše razdalje:**

Pod tem razumemo vožnjo na odseku dom-gozd-dom ali

dom-gozd-najbližja žaga. *Furmanstvo* na krajše razdalje je najpogosteje vključevalo prevoz treh vrst blaga: oglja, lesa in sena, na območju Jezerskega pa je bilo razširjeno tudi prenašanje mlečnih izdelkov z okoliških planin s pomočjo oslov. Prevoz lesa in oglja je prišel v poštev za morebitni zaslužek, če so vozili za lastnike žag, večje kmete. Če pa so vozili zase iz svojih gozdov, je bil zaslužek v samem lesu, manj v denarju. S tem so se veliko ukvarjali kmetje in *furmani* z območja Jezerskega. Prevoz sena oz. prenašanje s pomočjo oslov je bilo prisotno le na Jezerskem, kjer je imela skoraj vsaka kmetija v lasti katero od okoliških planin v Karavankah.

##### **Furmanstvo na srednje razdalje:**

Nastalo je v drugi polovici 19. stoletja ob dograditvi *Južne železnice*, ki je prevzela določene tovore: premog, žito, les v klatrah itd. Pojavili so se prvi lesni trgovci kot posredniki med prodajalcem in kupcem. To je bilo precej dobro plačano, a zelo težko delo, saj so morali delati v vseh letnih časih in ob vseh vremenskih razmerah, dobrih in slabih. Tudi za vprežno živino je bilo *furmanstvo* (in prevoznništvo) na srednje razdalje precej težje kot na daljše, saj so morali opraviti več *fur*. Sem sodi tudi prevoz blaga do trgovcev in tovarnarjev v mestu in do železniške postaje.

##### **Furmanstvo na daljše razdalje:**

Ta oblika dela je prinašala največ zaslužka, prav tako pa se je zgodilo tudi veliko nesreč. Primer za to je obdobje ob koncu 18. in začetku 19. stoletja, ko so jezerski furmani in nasploh furmani osrednjega dela avstrijske države v Trst vozili les, predvsem hojev in smrekov, bukov, macesnov in hrastov. Predvsem Gorenjci iz Naklega, Podnarta, Podbrezij, z območja Jelovice ter Gorjani in Blejci so pogosto vozili do štirideset metrov dolge jambore, *lantine* in *bordonale*. Večina jih meni, da naj bi Gorenjci, torej tudi Jezerjani, prevažali *lantine* in *bordonale*, ki so jih uporabili za notranje ogrodje ladje, *traverze*. Zaradi tega so morale biti brez grč in dolge najmanj osem metrov. Ves promet je potekal po t. i. *jamborni cesti*. Po njej so v sodih vozili žeblje in železne zakovice - predvsem iz Kamne Gorice in Kropce - ter železo s Fužin na Jezerskem, kjer so bili od sredine 18. stoletja rudniki in topilnice železa. Cilj vseh prevozov so bila pristaniška mesta: Trst (na prvem mestu), Koper, Izola in Piran (Pahor in Hajnal 1981: 82-89).<sup>4</sup>

1 Ljudska.

2 Pričujoče besedilo je nekoliko skrajšani prikaz prve seminarske naloge pri predmetu *Kultura in način življenja Slovencev pri asistentu Vitu Hazlerju v študijskem letu 1996-97*.

3 Prevoznništvo vključuje tudi prevoz ljudi, zato ga v svoji nalogi ne raziskujem, čeprav se ponekod pojavlja ta oznaka, ker so se nekateri ukvarjali z obojim.

4 Uporabljeno literaturo pousod dopolnjujem s terenskimi ugotovitvami.

## 1. 1. LESNI TRGOVCI, LASTNIKI ŽAG

V obdobju 1750-1940 so na območju Kranja in Jezerskega prevladovali nekateri lesni trgovci, lastniki žag in fužin:

**Gilbert Fuchs** je prišel na Jezersko nekje med letoma 1750 in 1775 s Koroške (po ustnem izročilu) in se naselil na območju Lepega broda oz. današnjih Fužin. Prišel je, da bi na več krajih kopal rudo, in to kar površinsko - šlo je za odprte kope ali *štrole*. Prav ti kopi potrjujejo, da so na Fužinah nekoč izdelovali izdelke iz železa, žebelje in železne zakovice, ki so jih v lesenih zabojih in sodih vozili vse do Trsta za potrebe izdelovanja ladij (Mohorič 1969-70: 103-106). Ostala so imena, kot na primer Knapci v dolini Dol.

Fuchs si je postavil tri kovačnice, v katerih je bilo zaposlenih tudi do 150 kovačev. Zaradi zadostne vodne sile so bile vse na vodni pogon. Vse potrebno oglje so pridobivali sami v lastnih kopiščih, saj je bilo bukovega lesa dovolj, kajti Fuchs je bil lastnik velikega dela gozdov v dolini reke Kokre.

Zaradi neprestanega udarjanja s kovaškimi kladivi, ki so jih slišali vse do Jezerskega, je nastal rek: *Če se slišijo na Jezersko fužinska kladiva, bo zagotovo slabo vreme in dež.*

Po končanem obdobju fužinarstva se je družina Fuchs preusmerila na lesno trgovino. Postavila si je dva *gatra*, žagi venecijanki, žagi na vodni pogon, eno na Fužinah, drugo v Preddvoru. Prava lesna trgovina se je razvila okoli leta 1840, vanjo so se vključili marsikateri prebivalci z Jezerskega in nižjih predelov.

Zadnji Fuchs je umrl leta 1918, preostalo sorodstvo pa je posestvo razprodalo in se dokončno preselilo v Avstrijo.

**Franc Dolenc** je prišel iz Škofje Loke, kjer je imel trgovino z živili, v Poljanski dolini pa še kmetijo, na kateri je imel zaposlena dva hlapca, ki sta mu poleg tega pomagala tudi *furati*. V Preddvoru je imel tudi svojo kovačnico, zraven pa še žago. Bili sta na mestu današnjega obrata Jelovice iz Škofje Loke. Eno žago je kupil tudi od Fuchsa, poleg tega tudi 800 hektarjev gozdov na območju Fužin. Leta 1938 jo je prodal kmetu Virniku, p. d. Štularju z Jezerskega. Furmani so za Dolenca radi vozili, saj je bil reden in dober plačnik.

**Stanko Heinricher**, po poklicu čevljar, se je namesto tega raje ukvarjal z lesno trgovino. Pri *furmanib* je bil znan kot slab plačnik. V Leskovcu na Jezerskem si je leta 1905 postavil novo žago s polnojermernikom in gostilno. Njegova družina je imela v lasti tudi žago nasproti železniške postaje v Kranju, kjer so bila severno od nje in v smeri proti Gorenji Savi velika skladišča žaganega lesa. Sem so še pred II. sv. vojno dovažali les od vsepovsod, tudi z Jezerskega in Kokre.<sup>5</sup>

Omenjena sta tudi **Slanc**, Ribničan, po poklicu lesni trgovec, ter **Gorjanc**, ki je imel svojo žago v Kranju, blizu železniške postaje.

Z razvojem lesne trgovine v obdobju med letoma 1840 in 1870 so na Jezerskem postavili žage, vse venecijanke, ki so bile v lasti jezerskih kmetov, npr. **Ofnarja**, **Anka**, **Makeka**, **Štularja** itd.<sup>6</sup>

Vseh naj bi bilo, po ustnem izročilu, okoli osemnajst. Sprva so Jezerjani vozili les v Trst po "*jamborni cesti*", predvsem macesen, ki so ga uporabljali za ladijske jambore oz. *lantine*, pri čemer sta bila najdejavnejša kmeta **Makek** in **Roblek**.

V samem mestu Kranju so *furmani* vozili predvsem za kranjske trgovce in tovarnarje, zidarje - za vse, ki so jih najeli. To so bili trgovci s tekstilom: **Adamič**, **Ahačič**, **Savnik**, **Andrašič**, trgovci s špecerijo ali živili, **Rant** in drugi, sol so vozili za **Batističa**, za trgovino Merkur, ki je leta 1996 praznovala stoletnico delovanja. Tovarne so bile: Semperit - današnja Sava, Intex itd.

Za kranjsko pošto so **Rešetovi** na Jezersko vozili pošto s posebno pošno kočijo, *postiljonom*. Zato jim je pošta med prvimi napeljala telefon, a ne zastonj. To je bilo leta 1929.

## 2. FURMANI

Na zastavljeno vprašanje, koga imajo oz. so imeli za *furmana*, so mi odgovorili, da je bil *furman* tisti, ki je zase ali za druge prevažal tovore, les, pesek, premog itd.

*Furmani* so bili najpogosteje osebe moškega spola, čeprav se je v obdobju med obema vojnama in po II. sv. vojni s tem občasno ukvarjalo tudi nekaj predstavnic ženskega spola.

Poklic se je prenašal iz roda v rod, generacijsko.

Občasni *furmani* so bili kmetje, ki so poleg kmetije hodili na *furngo*. Pri tem so jim kmetijo v glavnem obdelovale njihove žene skupaj z otroki. Bile pa so premajhne (ali družine prevelike), da bi se lahko od njenega izkupička vsi do sitega najedli. Tako je veliko sinov in hčera odšlo od doma "*s trebubom za krubom*". Udinjali so se kot hlapci in dekletke pri premožnejših kmetih, nenazadnje tudi kot *furmani*. Tako je na Jezerskem od dela na svoji ali tuji zemlji leta 1931 živelo 40 % Jezerjanov.

Delo *furmana* je bilo po izjavah sogovornikov in sogovornic za spoznanje svobodnejše od dela hlapca ali dekletke, saj ga gospodar ni mogel ves čas nadzorovati. *Furmani*, ki so delo opravljali kot samostojni obrtniki, so si ga morali iskati sami, a s časom so razpolagali svobodno. Kljub vsemu so vsi imeli skupni cilj: delati, delati, delati, nekaj prihraniti in postati bogatejši.

### 2. 1. ŠTEFAN KRČ, p. d. Rešetov, roj. 1947

Štefan Krč (roj. 1947), p. d. Rešetov, se je rodil v družini, ki se je ukvarjala s *furmanstvom* kot glavnim virom zaslužka (kot obrtjo). *Furati* je pomagal šele v povojnem obdobju, ko je *furmanstvo* delno že izgubilo svojo prvotno funkcijo, ker je v ospredje vse bolj vstopal avtomobilizem. Začel je s trinajstimi leti in delo je bilo za mladega fanta težko. Prav tako kot vsi drugi je moral vstajati navsezgodaj, poskrbeti za konje in nato delati, dokler je bilo treba. To je opravljal do leta 1964, ko so s tem prenehali, ker so si tovarne in drugi nabavili prve traktorje in tovornjake, s katerimi so od tedaj naprej sami prevažali svoje tovore. Po tem je Štefan začel s prašičerejo, konji pa so ostali le še za manjša opravila na polju, a jih z leti niso več potrebovali niti za to. Kljub temu pa je Štefan ostal na neki način zvest preteklemu poklicu, saj so njegovi v osemdesetih letih ponovno začeli s prevozništvom.

Poleg Štefana so pomagali *furati* tudi njegovi drugi bratje in sestre (!), med njimi Ivanka Krč, poročena Kalan.

<sup>5</sup> Več o Fuchsu, Dolencu in Heinricherju glej v Puhar 1995: 292, 294.

<sup>6</sup> Na Jezerskem že od konca 15. stoletja vse kmetije imenujejo s hišnimi nazivi, ki so se ohranili vse do današnjih dni, čeprav so se pritrkili med tem časom že večkrat zamenjali, zato sem jih tudi jaz tako napisala.

## 2. 2. IVANKA KRČ, poročena Kalan, roj. 1925

Ivanka Krč, poročena Kalan, se svojega očeta, ki je začel s *furmanstvom*, zelo dobro spominja. Ker mi je o njem največ povedala prav ona, sem ga vključila v njeno pripoved.

Tisti, ki je v njihovi družini začel s *furmanstvom*, je bil njen oče Janez Krč, roj. leta 1894 na Hujah, ki so danes del Kranja. Njegov oče (zdaj že pokojni) je imel le majhno kmetijo, saj je poleg tega pomagal nakladati in razkladati vagone na železniški postaji v Kranju. Med sedmimi otroki so Janezu namenili nasledstvo kmetije. Zaradi ogromne družine - štirinajst rojenih otrok - je moral najti vir zasluzka, s katerim bo vse preživeljal. Tako je zaradi takrat cvetoče lesne trgovine in razvoja trgovin ter tovarn začel s *furmanstvom*. Kupil si je konje in vozove ter najel ljudi, ki so mu pomagali *furati*. Še vedno pa so obdelovali tudi kmetijo - to so počeli njegova žena in manjši otroci. Vso potrebno hrano za ljudi in živali so pridelali doma. Mati je vedno poskrbela, da pri hiši od hlapcev do dekel ter domačih nihče ni stradal.

Za posle je vedno skrbel oče. Rešetovi so vozili za vse kranjske trgovce tistega časa in tovarnarje. Njihova glavna relacija je bila dom-železniška postaja-trgovine oziroma tovarne. Imel je deset do dvanajst konj, vozove pa v glavnem *tajslne*, težje kmečke vozove, ki so jih vlekli z enim parom konj. Pozimi so včasih *furati* tudi s kratkimi sanmi, *krtiči*. Vozili pa so tudi pesek, premog in žita. Za vse to je imel zaposlenih okoli pet hlapcev - furmanov in dva pomočnika za nakladanje na vozove na železniški postaji. Kljub temu da so bili iz bližnje okolice, so stanovali *pr'Rešet*, kjer so imeli v plačilo všteto hrano, stanovanje in mesečno plačo. Ob veliki noči so hlapci prejeli v dar *bertabe*, predpasnike, dekleta pa rute in pirhe. Ker je bil Rešetov Janez pošten in razumen gospodar, so hlapci pri njem ostajali od štiri do pet let. Dva izmed teh sta bila tudi Tone Kepic iz Kranja in Remic Francel, p. d. *Slavčov iz Struževega* pri Kranju. Rešetovo *furmanstvo* je bilo znano daleč naokoli, saj je bil poleg *Jurja* najpomembnejši kranjski obrtnik, ki se je ukvarjal s *furmanstvom*.

Janez, Ivankin oče, je vedno govoril, naj čim več pomagajo, da bo večina zasluzka ostala doma. Zato so morali pomagati *furati* najstarejši otroci. Ivanka je bila od deklet najstarejša. *Furati* je začela z devetnajstimi leti in delala tri leta. Oče ni popuščal niti lastnim otrokom - edino, kar je naredil namesto njih, je bilo vsakodnevno jutranje dežurstvo pri oskrbi konj, pri katerem so se menjavali vsi *furmani*. Edino olajšanje je bilo, da ji ni bilo treba delati na kmetiji. Tako je vsa svoja mladostna leta preživela zelo delavno, kljub vsemu pa konj ni zasovražila, saj so bili v istem položaju kot ona. Ob delu je spoznala bodočega moža, Rešetovega hlapca - furmana Andreja Kalana. Po poroki je s *furanjem* prenehala, zaposlila se je kot delavka v tovarni.

## 2. 3. ANDREJ KALAN, p. d. Kernov, roj. 1920

Andrej Kalan (1920-1980) se je rodil *Kernovim* iz Voklega. Že kot majhen deček je šel najprej služiti za pastirja, kasneje pa je med drugim *pr'Rešet* opravljal delo *furmana*. Tam je spoznal svojo bodočo ženo Ivanko, s katero sta sprva živela pet let pri njej doma, nato pa sta se preselila v Voklo. Takrat je Ivanka s *furanjem* že prenehala, Andrej pa se je, zopet kot *furman*, zaposlil v Žitu, kjer je z njihovim parom konj vozil žito z železniške postaje v Majdičev mlin pri savskem mostu pod Jelenovim klancem. Že od malega je imel konje nadvse rad, zato mu je bilo delo z njimi v veselje. Čistit in hranit jih je hodil tudi ob nedeljah. V zameno jih je smel

vpredi tudi za svoje zasebne potrebe. V Žitu je delal od leta 1954 do leta 1971. Potem so kupili traktor, konja pa prodali. Večletno vztrajanje pri *furanju* je pustilo na njem posledice, bolezen, ki izhaja iz dela v vseh letnih časih in vremenskih razmerah, ter ljubezen do konj, ki je povzročila, da jih je "*imel za hobi*". Pri hiši so še danes, saj delo s konji veseli tudi sina.

## 2. 4. JANEZ KRČ, p. d. Rešetov, 1930-1982

Poleg Ivanke in Štefana se je s *furanjem* ukvarjal tudi njegov brat Janez. Enako kot vsi drugi je *fural* predvsem na lokaciji dom-železniška postaja-trgovine oz. tovarne.

*Pr'Rešet* lesa v glavnem niso *furati*, razen za domače potrebe. Edino pomembno opravilo je bilo še *oranje snega* in njegov odvoz v reko Savo ali Kokro, kar s pomočjo tovarnjakov delajo še danes. Janez je v tem poklicu ostal vse svoje življenje, le da od takrat, ko se je poročil in preselil od doma k ženinim staršem, ni več *fural* za domače, ampak je kot *furman* vozil za trgovino Merkur, gradbeno podjetje Gradbinec, tovarno Intex, v času obvezne oddaje določene količine lesa kmetov pa je pomagal tudi pri tem. Z vsemi je imel sklenjeno delovno pogodbo. Kasneje se funkcija *furmanstva* spremeni v obliko dela, podobno prevozništvu, le da vključuje tako prevoz blaga kot tudi ljudi. Tega pa *furmanstvo* ne vključuje. Od leta 1955 do leta 1964 je po kranjskih gostilnah za Vino Kranj razvažal zaboje s pijačo. Janez je imel vedno en par konj in dva *gumi-radla*, navadna delovna kmečka vozova, ne več z lesenimi kolesi, ampak z gumijastimi, 16- in 20-colskimi. Med boleznimi je njegovo delo opravljal njegova žena, Slavka Krč, roj. *pr'Govc* na Primskovem. Usluge s konji je opravljal vse življenje, poleg razvažanja se je začel ukvarjati tudi s prevozom izletnikov, takšnih in drugačnih slavljencev, folklornih skupin, častnih gostov pri otvoritvah cest itd. Imel je namreč kočijo, v katero je vpregel par konj. Drugi del svojega življenja pa je posvetil družini in delu na kmetiji.

## 2. 5. TONE KEPIC, p. d. Ta dolg Tone, 1915-1990

Tako so ga klicali, ker je bil velik in močan. Bil je zadnji kranjski *furman*, saj je še leta 1989 kljub boleznim oz. šibkemu zdravju komu naredil uslugo.

Rodil se je v Dvorjeh pri Cerkljah na Gorenjskem, *pr'Pasarf'*, kjer majhna kmetija ni dajala dovolj zasluzka za preživetje enajstih ljudi, kolikor jih je bilo doma. Kot drugi bratje in sestre je šel tudi Tone že kot šestleten otrok za pastirja. Kot petnajstleten fantič pa je začel najprej *pr'Rešet*, nato *pr'Jurj* delati kot *furman*. "*Tega mu ni bilo nikoli žal*," je dejala njegova druga žena Sedonija, ki skupaj s svojo hčerko in vnukinjo živi na Stari cesti v Kranju in se z nostalgijo spominja njegovih *furmanskih* dni. Ob njenem pripovedovanju bi človek pomislil, da je bilo *furmansko* delo lahko in položaj *furmana* vreden zavidanja. Toda ko začne govoriti o vseh nesrečah, ki jih je Tone doživel, se v človeku vzbudijo dvomi. Potem ko se je naveličal udingati pri tujih gospodarjih, se je za nekaj časa zaposlil v Intexu, nato pa, ko je zaslužil dovolj za konja in voz, je šel leta 1950 na svoje kot samostojen *furman* in prevoznik. Vseskozi je imel en par konj in 20-colski *gumi-radl*. Vozil je za vse in vse, kar so mu ponudili: za Projekt, Kamnoseštvo, Standard, kurivo, pekarno in opekarno iz Bobovka, zaboje s pijačo za gostilno Jelen, nenazadnje pa kranjskim prodajalcem zelenjave tudi solato z železniške postaje. Kot je povedala Sedonija, je bil še posebno ponosen na spomenike, ki jih je po vojni postavila po mestu takratna oblast, saj je vse kamne zanje s svojo

vprego potegnil iz kamnoloma prav on (ena klada naj bi tehtala kar okoli 13.800 kg). Ko je bil na svojem, je imel sprva sobico in hlev *pr'Jelenu* v Kranju, nato pa se je po poroki s Sedonijo preselil na Lenardičev klanec - tako se je imenovalo območje okoli Stare ceste. Avtomobila si ni kupil nikoli, le vse konje je imel za primer nesreče zavarovane.

Govoril je: "*Za konjem se vsakdo ozre, za avtomobilom ali traktorjem pa nihče.*"

## 2. 6. FRANC ŠENK, p. d. Govčou, roj. 1935

*Franca Šenka* s Primskovega v Kranju bom izpostavila kot "živo prič" nekdanjega *furmanskega* življenja, čeprav bi lahko začela z njegovim pokojnim očetom *Alojzom Šenkom*, roj. leta 1907. Tudi on se je poleg kmetije intenzivno ukvarjal s *furanjem* desk z Dolenčeve žage v Preddvoru na železniško postajo v Kranju, manj pa po samem mestu - izjema sta bila Merkur (zanj je Franc deset let *fural* po delovni pogodbi) in Zadruha Sloga, za katero so v času obveznih oddaj lesa po II. sv. vojni *prefurali* ogromno hlodov. Alojz Šenk je imel za *furanje* do leta 1957 en par, nato pa dva para konj; oba sta bila vprežena v težje kmečke vozove, ki jih je odkupil od Rešeta. V času *furanja* so imeli vedno "parkiran" še en dodaten voz pred savskim mostom, pod *Jelenovim klancem*.

Njegova sinova Lojze (1933-1967) in Franc (roj. 1935) sta vozila na relaciji dom-žaga-železniška postaja, poleg tega sta občasno vozila tudi pesek iz Police pri Naklem za zidarje, pozimi pa odvažala sneg in v pripravi z drugimi *oral* kranjske ceste.

Alojz je imel šest težjih vozov, menda naj bi imel celo *parizarje* (kar pa skoraj ni mogoče, ker jih v tistem času, razen *pr'Jurj* in na Jezerskem, ni imel nihče, ker ni bilo potrebe po njih). Po II. sv. vojni jih je zamenjal s *gumi-radlji*: kupil je dva 20-colska in tri 16-colske. Nikoli pa ni vozil s sanmi.

Sin Lojze je začel z devetnajstimi leti in delal, dokler leta 1967 ni umrl nasilne smrti, sin Franc pa s sedemnajstimi leti, vse do bratove smrti. Delno zaradi te tragedije, delno pa zaradi moderniziranja tehničnih sredstev se je Alojz Šenk odločil, da bodo s *furmanstvom* prenehali. Intenzivneje so začeli obdelovati kmetijo, sin Franc pa je, čeprav je bil izuččen ključavničar, odšel na delo v Dinos. Leta 1968 so kupili prvi traktor, konji pa so šli počasi od hiše.

## 2. 7. JOŽE SODNIK, p. d. Jenežov, 1894-19..

Jože Sodnik, doma v Tupaličah, je imel v lasti majhno kmetijo, ki ni dajala dovolj sredstev za življenje, doma pa je bilo osem otrok - trije fantje in pet deklet. Na celotnem območju okoli Tupalič, Hotemaž in Luž so prevladovala majhna kmetije.<sup>7</sup> V Tupaličah sta od tega "pravila" odstopali edinole *Mačkova* in *Križajeva* kmetija.

Oče se je s *furngo* ukvarjal poleg kmetije. Vozil je s *samcem*, enim konjem in navadnim kmečkim vozom, za lesne trgovce Dolenca in Slanca, iz Fužin do žage v Preddvoru ali do železniške postaje v Kranju. *Fural* je vse do svoje smrti. Pri hiši pa so konja obdržali do leta 1967, do nakupa trak-

torja. Katarina, moja sogovornica, mi je dejala, da ji je bilo žal za konjem, saj novega traktorja ni znala voziti.

## 2. 8. LOVRO SODNIK, 1922-1987

Lovro Sodnik, p. d. *Mačkov*, se je rodil pri *Jenež*. Priženil se je na eno redkih večjih kmetij v Tupaličah. Že od vsega začetka je tudi on pomagal *furali* les za lesne trgovce in s tem prispeval kmetiji večji dohodek. *Fural* je z enim parom konj in s težjim kmečkim vozom, *tajslnom*.

## 2. 9. JOŽE SITAR, p. d. Karunov

Med Visočani je po ukvarjanju s *furanjem* najbolj slovel pokojni *Karunov Joža*, ki je, tako kot drugi premožnejši kmetje, *fural* s parom konj in *tajslnom*, po II. sv. vojni pa je kupil modernejši *gumi-radl*.

## 2. 10. JOŽE BROLIH, p. d. Križajev, 1898-1973

*Križajev ata* je bil včasih poleg kmeta in *furmana* tudi lesni trgovec. Z lesom je prekupčeval: prodajal ga je trgovcem, organiziral je prevoz na železniško postajo, ga kupoval po naročilu drugih. Vsekakor si je finančno zelo opomogel. Kupil si je par konj, ki sta bila namenjena izključno za *furngo*. Doma pa je imel še kakšnega konja za vsakdanje delo na polju, poleg tega nekaj krav in okoli 15 prašičev. S prašičerejo se sin Janez ukvarja še danes. Tako ambiciozen pa je bil tudi njegov pokojni brat Andrej (roj. 1904), ki je s svojim lastnim parom in *tajslnom* prav tako vozil les za lesne trgovce, pozimi pa je v pripravi z drugimi - šest do osem konj - po cesti od Hotemaž do Kokre *oral* in odvažal sneg. To delo je bilo zelo dobro plačano. Veliko je prepeljal tudi peska iz kamnoloma v Leskovcu. Jožev sin Janez se spominja, da je po II. sv. vojni njegov oče prevozil veliko celuloze za tovarno papirja v Goričanah pri Medvodah ter za ljubljansko tovarno Litostroj.

Jožev brat se je po poroki preselil k ženinim staršem, zaradi pomanjkanja prostora pa konj ni mogel več imeti, zato jih je bil primoran prodati.

Jože je aktivno *fural* do konca II. sv. vojne, nato pa je opravljal manjše usluge tistim, ki so ga prosili.

Pri *furanju* so ga vseskozi spremljale nesreče. Tako si je večkrat zlomil nogo, najhujša nesreča pa se mu je zgodila leta 1958, ko je zaradi nje postal invalid in je vse do leta 1973, ko je umrl, ostal priklenjen na invalidski voziček. Takrat je moral kot majhen devetleten fant vse kmečke posle prevzeti mlajši sin Janez, ki je, kot je dejal, moral primakniti stol, da je konja lahko okomatal ali zajahal. Zato priznava, da je konje skoraj zasovražil, čeprav je po drugi strani ob prodaji, po očetovi smrti leta 1973, za konjem vseeno potočil nekaj solza. Še prej pa je imel tri leta konja in traktor, vendar je, predvsem zaradi pomanjkanja delovnih priključkov, konj prišel "*kot dober delavec*" še vedno prav.

## 2. 11. FRANC JAGODIČ, 1902-1990

Rodil se je na Lužah, na kmetiji, ki je obsegala okoli šestnajst hektarjev zemlje in gozda, z dvanajst glav govedu. Bilo je devet otrok, trije bratje in šest sester. Franc je šel že zelo

<sup>7</sup> Te vasi so nastale že v srednjem veku, ko so bile slovenske pokrajine pod oblastjo nemških vladarjev. Takrat so zemljo podeljevali škofijam - salzburški, freisinski in brixenski - ali velikim plemiškim rodbinam iz Nemčije. Na tem območju so bili znani Andreški grofje z Bavarske. Mnogi nižji plemiči so imeli sebi pokorjene tudi viteze, ki so za opravljanje vojaške službe dobili posest v skoraj vseh vaseh med Kranjem in Kamnikom, predvsem v Šenčurju, Olševku in Vogljah, ter se po vaseh tudi imenovali - na primer vitezi, imenovani po kraju Velesovo, kjer so imeli obširno posest. Tu so leta 1238 ustanovili samostan dominikank pri stari cerkvi sv. Marjete in mu med drugim podarili veliko svoje dedne posesti tudi v Šenčurju in okoliških krajih (Otošec 1988: 147).

zgodaj služiti. Med drugim je pri Heinricherju delal kot hlapec na njegovi kmetiji v Selcah in *fural* njegov les - ne samo do Kranja, temveč tudi do Škofje Loke. V eno smer je tako moral prevoziti 35 km. Največkrat je opravil po eno *furo* na dan, *fural* je štiri leta, vse do poroke leta 1927. Potem je šel delat v tovarno.

Na domači kmetiji na Lužah sta bratu (1897-1965), ki je prevzel kmetijo, pomagala za Heinricherja *furati* še brat Jože (roj. 1907), ki pa se je kasneje izučil za sedlarja in je *furanje* opustil, ter brat Alojz (roj. 1910). Zadnji se je kasneje zaposlil v tovarni.

## 2. 12. ANTON BUKOVNIK, roj. 1913

Anton Bukovnik, še bolj pa njegov oče Andrej, je bil aktivno povezan s *furmanstvom*.

Oba, oče in sin, sta bila po poklicu kovača, toda oče Andrej se je poleg tega - ker je imel dovolj vajencev in otrok - dodatno ukvarjal še s *furanjem* lesa iz žage v Leskovcu (predel Kokre) in Fužin na žago v Preddvoru ali pa desk na železniško postajo v Kranju. Na Fužinah sta že sredi 19. stoletja obratovali žičnica (Brate 1994: 134) in *tracapon*.

Za *furanje* so imeli dva ali tri konje, vozove pa *tajslne*, pozimi sani, *krtiče*.

Anton je začel *furati* s sedemnajstimi leti. Kot sam pravi, mu je bilo to delo v veselje, saj se je lahko naspal in odpočil, čeprav je bilo spanje na vozu z zakonom prepovedano. Najbolj mučno pa mu je bilo dopoldansko delo v kovačnici in popoldansko *furanje*. To je poleg vajeništva opravljal doma, vse do odhoda v uk za pomočnika.

Ker v nalogi obravnavam območje z razvitim *furmanstvom* od Kranja do Jezerskega, sem poskušala dobiti tudi nekaj tamkajšnjih sogovornikov, a nisem imela veliko sreče. Zato sem na začetku bolj omenila kot opisala določene ljudi, ki so se v različnih obdobjih s tem ukvarjali. Kmet Makek je imel na primer vedno zaposlena dva *furmana*, med njima sta bila tudi *Franc Šavs* in *Nace Košir - Kovačov ata*, ki se je nato do smrti ukvarjal z *golcarijo*, delom v gozdu. Pri razvoju Jezerskega so imeli tovarniki in kasneje *furmani* velik pomen, saj so z drugačnim načinom življenja vplivali tudi na tamkajšnje prebivalstvo, ki je bilo precej odmaknjeno od Kranjske in čez Jezerški vrh bolje povezano z Železno Kaplo in drugimi kraji v Avstriji. Še okoli leta 1930 so vozili v Kranj na železniško postajo na *tajslnih* Vaniški *Joža Skuber*, *Slaparjev France*, potomec Anzla, ki je bil od 1870 do smrti 1912 največji in najbogatejši lesni trgovec na Jezerskem in je pri tem prekašal celo Anka in Fuchsa; *Franc Košir* kot samostojen, *privat furman*; kmetje - prek svojih *furmanov* - Ank, Štular, Mlinar, Ofnar, Makek in rodbina Hudin. Med njimi naj bi se Ank na Jezerško preselil iz Tolmina in tukaj začel najprej s žganjekuho, nato zgradil kovačnico (po poklicu je bil namreč kovač), in naposled odprl še gostilno in ustanovil samostojno *furmanstvo*. Med njimi je bila pomembnejša kmetija Štularjevih, kjer so že v 18. stoletju poleg kmetije odprli gostilno in imeli, zaradi same lokacije ob cesti proti Jezerskemu vrhu, vedno na razpolago dva do tri pare volov (!) za *furajtanje*, priprganje. *Furajtanje* se je sploh okrepilo s kovaštvom, saj so oglje, železovo rudo vozili na Fužine in v Železno Kaplo, že narejene izdelke pa na Kranjsko in Koroško. S tem je prevzel glavno vlogo prevoznništva in *furajtanja* Jenko, ki je sredi 15. stoletja za počitek in pomoč utrujenim popotnim trgovcem in tovarnikom postavil veliko hišo sredi dvorišča. Danes jo imenujejo *Jenkova kasarna*.

Štular si je s *furmanstvom* in gostilno tako opomogel, da je kupoval kmetije, predvsem na Koroškem. V prvi polovici 19. stoletja je bil znan prevoznik Luka Štular. On je bil tisti, ki je vozil v Trst žeblje. Na mestu današnje Kazine je kupil tudi hišo in gospodarsko poslopje, skupaj s hlevom za konje.

Znani *furman* je bil tudi Žmitek, ki se je s tem vseskozi ukvarjal poklicno, zanimivo pa je, da je še vse do leta 1970 vozil, vendar samo po Jezerskem, z voli. Tudi na Jezerskem je po II. sv. vojni ta nekoč tako razširjena dejavnost začela propadati. Propad se je začel nakazovati že okoli leta 1900, ko so večino blagovnega prometa prenesli na železnico (leta 1870 je začela delovati gorenjska železnica). Takrat so tudi na področje *furmanstva* in prevoznništva počasi začela vdirati nova tehnična sredstva. Že leta 1900 je bilo na Jezerskem sedem kočij, ki so bile namenjene turizmu, to pa presega število *parizarjev*, ki jih je bilo takrat le še šest. Poleg tega so "izumili" domač avtobus, ki ga je po naročilu Štularja naredil mojster Kogej iz praznega podvozja. Prve prevoze z njim sta opravljal Jezerjana *Štularjev Peter* in Paar, sprevoznik je bil nekdanji kočijaž *Mahlarjev Tonček*. Prvi tovornjak po II. sv. vojni je vozil Joža Karničar iz Babnega vrta, prvi traktor pa je kupil kmet Makek okoli leta 1965. S tem se je počasi začelo razkrajati skoraj štiristoletno obdobje *furmanstva* na Jezerskem.

## 3. DELO

"Bili so časi, ko so se *furmani* pulili za delo, toliko jih je bilo v Kranju." (Dolenc 1985: 8.)

*Furmansko* delo je bilo zelo pestro, na poti se je vedno zgodilo kaj nepričakovanega.

### 3. 1. PODEŽELJE

*Furmani*, ki so vozili les iz Fužin v Preddvor na Dolenčevo žago, so vstajali v zgodnjih jutranjih urah, ker je konj moral dobiti hrano dve uri pred *furo*. Ob tretji ali četrti uri zjutraj so se nato odpravili od doma in zaradi dolge vrste počasi vozili po dolini Kokre navzgor. Bilo jih je od šestdeset do osemdeset vsak dan. Vožnja v obe smeri je trajala okoli šest ur. Vsakogar, ki je šel na pot kasneje, so imenovali "*sončni furman*".

Če je prvo *furo* opravil do enajstih, dvanajstih dopoldne, je šel še enkrat na pot. *Furali* so predvsem hlodovino, smrekov in bukov les ter *klafstre*.

Če so bili namenjeni v Ljubljano ali še celo kam dlje, so tovor prvi dan pripeljali domov, do Tupalič, drugi dan pa že navsezgodaj odrinili naprej. Kajti tudi konj, ki je moral vsak dan vleči velike tovore, ni vzdržal takšne razdalje naenkrat.

Anton Bukovnik je povedal, da mu je voz in vprego vedno pripravil oče že zvečer. Vozili so tudi z *lojtrnikom* - postlan s slamo je bil dovolj udoben za nekaj ur spanja, čeprav je bilo to prepovedano. Na tej relaciji so na speče *furmane* zelo radi prežali žandarji v času "stare Jugoslavije". Za to so morali plačati kazen - Lojze Jagodic se npr. spominja, da bi moral odšteti sedemdeset dinarjev, ampak jih ni, ker je šel rajši za eno noč v arest na kranjski rotovž. Če bi plačal, bi bil ob zaslužek ene *fure*.

Ko so les na Dolenčevi ali Heinricherjevi žagi naložili, so ga stehali na bližnji tehtnici - najprej prazen voz, nato naloženega. Plačani so bili po količini prevoženega lesa. Če

so vozili les v Kranj, so ga tehtali na tehtnici pred kolodvorom ali pri Bežkovi vili. Pozimi, ko so v glavnem vozili s sanmi, *krtiči*, se Anton Bukovnik spominja, da so morali v Kranju pred savskim mostom pripraviti še en par konj, ker je bila cesta že kopna, tako da so se ob vleki zakresale iskre. Zgodilo pa se jim je tudi drugače. Nekoč so, kot pravi Štefan Krč, šli na Jezersko po les, kar redko počeli. A zanimivo je, da so gor in dol vozili pet dni. To pa zato, ker je bil, ko so odpeljali iz Kranja, še sneg, ob vrnitvi pa je že skopnel. Ni jim preostalo drugega, kot da so podkladali drva vso pot do Kranja.

### 3. 2. JEZERSKO

*Furmani*, ki so vozili po Jezerskem in v dolino ter naprej v Ljubljano, so najraje vozili v parih, da so lahko v kokrških klancih *furajtali*, pripravili. Če so imeli *parizarje*, je bilo za *furajt* potrebnih šest konj oziroma trije pari.

Na začetku lesne trgovine so veliko lesa zvozili v Trst. Vsak jezerski kmet, ki je imel veliko gozda, si je prizadeval, da bi ga čimveč in čimbolje prodal. Zato sta bila pri vsaki kmetiji po dva *furmana*, "*ta velk*" in "*ta mal*". Skladno z nazivom se je delila tudi njuna funkcija. *Ta velk* je skrbel za hrano, red pri konjih in za vozove. Konjska *štala* (hlev) je bila največkrat samostojna stavba, saj so bile jezerske kmetije samotne, sklenjene enote.

### 3. 3. MESTO KRANJ

Glavna pripovedovalka o delovnem času na območju mesta je bila Ivanka Kalan, roj. *pr'Rešet*. Njihov delovni dan je bil približno takšen:

Vstajali so že navsezgodaj zjutraj, od štirih do petih, a ne vsak dan, ker so se menjavali pri dežurstvu za hranjenje in oskrbovanje konj za tisti dan. Prvi je vedno vstal oče, ki se je odpravil na železniško postajo pogledat, katere vagon naj bi tisti dan razložili in prepeljali do trgovcev in tovarnarjev. Med tem časom so počasi vstali še drugi, tudi manjši otroci, se pripravili za delo in po očetovi vrnitvi skupaj zajtrkovali; zajtrk je pripravila gospodinja. Ob šestih so se odpravili od doma. Vozili so vsak svoj voz z enim parom konj. Na železniški postaji so imeli vedno "parkiran" še en dodaten voz, da *nakladači* med *furanjem* niso bili brez dela. Ob dvanajstih so se domov vrnili na kosilo, ob dveh popoldne pa se spet odšli *furat* in se ponovno vrnili domov šele po končanem delu.

Delali so, dokler niso bili zloženi vsi vagoni in ves tovor prepeljan do porabnikov. Ponavadi je vsak prepeljal okoli petnajst ton, za kar je potreboval okoli pet do šest fur, saj so na voz lahko naenkrat naložili dobri dve toni. Največkrat so bili vsaj ob sobotah prosti že ob štirih popoldne, ko je v cerkvi odzvonilo konec dela za tisti teden in oznanilo pravo na "*Gospodov dan*", nedeljo.

Tako je bilo v predvojnem obdobju, medtem ko je po II. sv. vojni za *furmane* veljala prepoved vožnje čez savski most in po Jelenovem klanecu od enih do treh popoldne, ker so konji med avtomobili povzročali zastoje. Drugače pa so bili prosti ob nedeljah, od konca kosila naprej. Edino nedeljsko opravilo je še bilo krtačenje in čiščenje konjev. Dela prosti dnevi so bili tudi prazniki, pred II. sv. vojno predvsem poudarjeno čaščenje cerkveni, npr. martinovo, štefanovo itd., po II. sv. vojni pa državni (čaščenje cerkvenih praznikov je bilo takrat tako ali tako prepovedano). A po praznikih je bilo potem še enkrat več dela! Tako se Franc Šenk spominja, da so morali prepeljati tudi osemnajst vagonov! *Furali* so v vsakem letnem času, ob vsakem vremenu (snegu, dežju,

vročini). Franc Šenk pravi, da so v primeru dežja najpogosteje stali *na deri* in pokali z *gajzlo* (bičem) po zraku. To je bil edini način, da so bili manj mokri in tudi manj jih je zeblo.

Rešetovi so na Jezersko večji del leta vozili dvakrat na teden, pozimi pa enkrat, tudi pošto s posebno poštno kočijo, *postiljonom*. To delo je v glavnem opravljal oče, ki je zato moral vstajati zelo zgodaj. Pošto so vozili po običajnih poteh. S prevozi iz Kranja so začeli po letu 1918, prej je bilo Jezersko povezano z Železno Kaplo, s katero je bila že od leta 1885 vzpostavljena zveza z brzojavom.

### 3. 4. PLAČILO

*Furmani* so bili plačani po količini prepeljanega lesa. Če so vozili za Dolenca, so vedeli, da bodo plačani dobro, če za Heinricherja, pa slabo. Pri Dolencu so bili, kot se Tuplčani spominjajo, plačani vsakih štirinajst dni. Lojze Jagodic se spominja, da je za eno *furo* lesa (okoli dve toni desk) v "stari Jugoslaviji" prejel šestdeset dinarjev (delavec je takrat zaslužil okoli dva in pol dinarjev na uro, zidar pa štiri).

Ko je bil les naložen na voz, ga je gozdar ožigosal, količino napisal na listek in ga dal *furmanom*. Ti so te listke hranili do plačilnega dne. Če je *fural* domači sin, je ves zaslužek vzel oče, sinu pa je le ob nedeljah in praznikih dal nekaj denarja za pijačo. Drugi hlapci, ki so pri gospodarju kmetije delali tudi kot *furmani*, so konec meseca prejeli plačo, poleg tega pa so imeli v večini primerov zastoj hrano in stanovanje, pa še darilo so prejeli ob večjih cerkvenih praznikih.

V času prevozov v Trst so *furmani* poleg plačila prejeli tudi t.i. *cirngo*, to je denar za oskrbo konja in *furmana* na poti (namesto malice).

### 3. 5. DELOVNA ETIKA IN NAVADE

Pomemben element za dobro razumevanje med *furmani* je bila stalna pripravljenost na pomoč. *Furmani* so namreč zaradi kolon, v katerih so vozili, drug drugega dobro poznali. Stalno je bila pomoč potrebna pri *furajtanju* ali *forajtanju* v klanec. Najhujša sta bila *Jurjov kvanc* in *Tupalšk kvanc*. Posebno težko je bilo pozimi, ko je bilo na cestah polno snega.

V Kranju in tudi drugod so bili ob cesti, ki se je vila v klanec, izposojevalci konj, s katerimi so lahko *furajtali*. Seveda so morali te usluge plačati.

Med *furmani* je bilo znano, da so vedno pred *furo*, kadar so šli zjutraj na pot, pred konjem naredili križ. To naj bi prineslo srečo. Za srečo so konji na glavi nosili tudi *plint jermene*, usnjene trakce različnih barv.

## 4. KONJI

Konji so bili nekoč edino prevozno sredstvo, če ne štejemo osla in vola, s katerim so lahko v krajšem času, kot če bi šli peš, premagovali daljše in krajše razdalje.

Vedno je - in verjetno bo - veljalo, da se konj v marsičem razlikuje od drugih živali. Najbolj pa pri njem poudarjajo zanesljivost, delavnost in vzdržljivost. Mnogi menijo, da je bolj pameten od človeka. To so sogovorniki večkrat poudarili. Poleg tega je bil na Jezerskem razširjen rek: "*Doma vovar, na cesti pa furman*." Glede na ravnanje z njimi so krožila različna poimenovanja *furmanov*, ki jim niso bila v čast.

Delo *furmana* je bilo nasploh v marsičem odvisno od konja. Od njegove teže je bilo odvisno, koliko kilogramov je bilo mogoče prepeljati z eno *furo*, od njegove poslušnosti število nesreč. Malo *furmanov* je bilo, ki ne bi doživeli nobene.

V prvi polovici 19. stoletja je bilo (po katastrskih občinah) na Hujah šest konj, na Primskovem sedemindvajset, na Sp. Jezerskem deset, v Tupaličah devetintrideset in na Zg. Jezerskem deset (Žontar 1970: 304).

Prav tako so konjerejo spodbujali s premijami. Število konj je bilo od celotne številke živine 22.000 okoli leta 1880 na Kranjskem, samo na Gorenjskem 17 % v primerjavi z govedom, na Notranjskem 9,5 % in Dolenjskem 8,6 %. Na splošno je bilo na Gorenjskem malo vprežne živine, predvsem malo je bilo volov, le 19,1 % od skupnega števila goved.

V obdobju med letoma 1857 in 1869 je bila splošna gospodarska kriza opazna tudi pri reji konj. Porast se je začela šele v obdobju med letoma 1869 in 1880 (Bavdek 1980: 182, 186, 187).

V Kranju naj bi bilo še v petdesetih letih 20. stoletja čez sto konj (Dolenc 1985: 8).

## 4. 1. NAKUP KONJA

Na Jezerskem so imeli vsi kmetje pri hiši nekaj parov konj, nekateri večji pa kar čredo, npr. Roblek. Konjev niso nikoli kupovali, ker je imel doma vsak svojo žrebetno kobilo.

Drugače je bilo po mestih in okoliških vaseh. Prebivalci okolice Kranja so pogosto kupovali konje na različnih konjskih in živinskih sejmih doma in na tujem, npr. v Varaždinu, Kragujevcu, Bjelovarju itd., v samem Kranju pa je bilo največje zbirališče na "sejmišču", pri gostilni *pr' Zlat' rib'*. Že Valvasor je v 17. stoletju omenjal, da so ob *proščenju* za praznik sv. Marka prebivalci Kranja privedli konje za prodajo (Rupel 1971: 228). Z listino z dne 13. junija 1839 je dal Ferdinand I. mestu Kranju pravico do petih letnih in živinskih sejmov, ki se preloži na naslednji dan, če bi bil na omenjeni dan praznik. Najpomembnejši je bil 11. novembra, ki je bil namenjen izključno konjem (Bavdek 1980: 184).

Poleg tega so zanje mešetarili tudi na prostoru za gostilno Jelen, kjer se je v hlevu zbralo tudi do štirideset konj. *Furmani* in kmetje, ki so hodili na ta dan v mesto po opravkih, so se tam ustavili vsak ponedeljek. Na vsakem sejmu so bili prisotni *mešetarji* oz. *gondlarji*, konjski preprodajalci oz. osebe, ki so namesto koga drugega, seveda za določeno provizijo, kupile konja po čimbolj ugodni ceni. Če kmet sam ni znal izbrati konja, si je priskrbel mešetarja. Ponavadi so se kmetje z njimi že vnaprej domenili, ker so se že poznali. Vsak mešetar je že imel svoj "*dober*" ali "*slab glas*". Znani so bili *Rešetov Janez* (čeprav mu je nekoč zaradi slabe izbire poginilo osem konj, kar je bila velika finančna izguba; ponavadi je imel navado kupiti dva konja - enega je obdržal, drugega pa je zamenjal oz. prodal naprej), *Križajev iz Hotemaž*, pa *Mačkov* in *Jenezov* itd.

Konje so pogosto menjavali. Pri hiši so ostali najdlje do pet let. Konj je vzdržal breme *furmanskega* dela okoli deset let. Zato so kupovali kmečke, utrjene, delovne konje. Za *furngo* so bili primerni konji s težo več kot 500 kg. Pasma niso bile tako pomembne, vendar belih konj niso kupovali, ker so verjeli, da je to "*nedeljski, prazničen konj*", saj je bil po njihovem prelep za težaško delo. Verjeli so tudi, da bo tisti dan srečen, če vidiš belega konja. Poleg tega niso kupovali *cigančkov*, konj manjše pasme. Kupovali so črne konje, ki so jim rekli *švarci* ali *švorci*, rjave, imenovali so

jih *prami*, in konje rdečkastorjave barve, ki so jih imenovali *fuksi*. Beli so bili *šimlni*. Imena so jim v glavnem dali po barvi dlake ali z gospodarjevo osebno noto - Ivanka se npr. spominja *Vande, Vilme, Tončke, Mure, Riga, Robija...* Ponavadi so bili nanje zelo navezani.

Konj je bil vreden dve kravi. Ob nakupu so morali kupci paziti na naslednje: da konj ni bil slep, da ni šepal, da ni imel ene noge daljše od druge, da ni imel *platfusa*, da ni imel debelih nog, da je imel zdrava kopita, da ni bil, konec koncev, predivji, ker tak za *furanje* ne bi bil primeren. Vedno so ga preizkusili, tako da so ob njem tekli ali da jih je peljal na krajšo vožnjo. Preizkusili so tudi, kako se obnaša v prometu.

Pred II. sv. vojno sta veljali dve možnosti *kupa*:

1. *zaprt kup*, ko je kupec kupil konja brez možnosti vrnitve;
2. *odprt kup* z možnostjo vrnitve, ko je kupec za konja ob nakupu položil aro, nato pa jo prodajalcu v primeru, da s konjem ni bil zadovoljen, še enkrat plačal. Rok vrnitve je bil osem dni.

Najprej pa so ugotavljali njegovo starost. Za stare konje so veljali tisti, ki so jim počrnilo zobje v starosti od devetih, desetih let naprej. Nekateri so bili zviti in so konjem v zobe naredili luknjice. Na ta način so lahko ogoljufali površnega in slabega poznavalca konj.

Potem ko so konja pripeljali domov, ga je gospodinja najprej poškopila z *žegnano vodo*, da bo z njim sreča.

## 4. 2. STAROST KONJA

Od časa, ko ga kobila povrže, do enega leta je žrebiček. Drugo leto je žrebe, tretje leto postane konj. Ob dopolnitvi treh letih je pravnji za podkovanje. Prvo podkovanje je mučno tako za konja, nevajenega tega opravila, kot tudi za kovača, ki ga mora podkovati. Zato ga je najprej podkoval le na prva kopita, kamor mu je na roževinasti del poleg tega vrezal križ, da bo delo z njim uspešno. To je bil t.i. *krst*. Ob tem dogodku je lastnik konja dal vsem prisotnim za štiri *štefane vina*.

## 4. 3. VZDRŽEVANJE KONJ

Nekoč so gospodarji dobesedno tekmovali, kdo bo imel najmočnejšega konja. V Kranju kroži anekdota, kako naj bi Lenardič in Sirc, p. d. *Jurjev*, tekmovala in stavila, čigav konj bo potegnil več po Jelenovem klancu. Na vozove sta naložila po dve toni, toda ko je *Jur* pripeljal na ovinek klanca, je težji dodal še dve vreči soli in s tem premagal Lenardiča, ki s svojima dvema konjema menda ni prišel niti do Pesjaka. S tem je Lenardič izgubil stavo in konja (Dolenc 1985: 8).

Da so lahko konji toliko potegnili, so jih morali njihovi lastniki dobro krmiti. Najpogostejša hrana je bila mrva, koruza, ječmen, detelja, slama v obliki rezancev, za dodatek so dobili oves. Oves je močno hranilo, zato *furman* z njim ni smel pretiravati. Pomembno je bilo, da je bila vsa hrana, posebno še seno, neoporečna, neplesniva. Kajti če je bil konj dobro hranjen, se je to videlo po krepkem in gibčnem stasu, košati grivi in svetleči dlaki.

Poleg tega so konji popili veliko vode.

V Kranju naj bi imel najmočnejše konje prav Tone Kepić, prek 700 kg naj bi imeli. "*Nikoli ni imel subega konja*," je povedala njegova žena. "*Za konje je res znal skrbeti, še tako slabega je vzredil do najmočnejšega*." "*Nekoč*," se spominja, "*pa je pripeljal domov le malo preveč sbiranega. In že takoj sem mu povedala, da tega pa ne bo ozdravil. Pa še prav sem imela. Konj je vseeno, kljub vsej pozorni negi*,"

klavrno poginil."

Konj je lastniku jemal veliko časa. Tega se spominja tudi Ivanka Kalan. *Pr'Rešet* so imeli navado, da so konje *štrgljali*, skrtačili in umili enkrat na teden, ponavadi je bila to nedelja. Takrat so jih očistili prahu in umazanije, ki se je nabrala čez teden. Posebno umazani so bili konji v deževnih dneh, ko se Ivanka spominja, da je bilo blata do kolen.

Enkrat na teden pa so namazali roževinasti del kopita z mastjo, ker bi bil sicer lahko čez čas konj ob kopito.

Poleg tega naj omenim še ščipanje predolgih zob. V ta namen so konja peljali h kovaču. Ta mu je dal v usta *lojtrco*, da ga konj pri delu ne bi oviral, ker ga je bolelo. Nato mu je z dletom in pilo zbrusil zobe.

#### 4. 4. POVELJA ZA KONJE

Povelja za konje so popačenke, prevzete iz različnih jezi-kovnih kultur, v prvi vrsti nemške, in so se ohranile do današnjega časa:

*cruk* - nazaj;

*gout* - desno;

*bist* - levo, na stran;

*ej* - počakaj;

*i* - naprej;

*istum* - ko se prestopi, da stopi konj nazaj v vprego,

če je ohlapna.

Večina sogovornikov se spominja, da so imeli s konji nič-koliko težav. Tako se npr. *Govčov Franc* spominja, da so imeli nekoč *pr'Rešet* eno kobilo, ki je na ukaz *cruk* brcala nazaj in pri tem tudi koga ranila. Spet drugi so ritali, grizli itd.

Takšne konje so največkrat spametovali tako, da so jih privezali za kakšen voz, iz katerega je molela napol pribita *klamfa* ali kaj podobnega. Nato so mu vzkliknili določen ukaz, na katerega kobila oz. konj ni ubogal. S tem se je *klamfa* izdrla in konju "*skočila*" v glavo. Od takrat naprej je bil miren.

Drug način pa je bil, da so mu dali okoli glave verigo, nato pa po njej močno udarili. Tudi to ga je za zmeraj "*spame-tovalo*".

Poleg tega se *Govčov Franc* spominja še enega neprijet-nega pripetljaja. Imel je konja, ki je bil miren, poslušen in priden delaven konj. Toda nekoč, ko mu je želel okoli glave obesiti vrečo s *zobanjem*, to sta oves in mrva, ga je nena-doma zagrabil za prsi in ga nekaj časa držal. Franc je bil za trenutek popolnoma ohromljen, ker kaj takega od konja ni pričakoval. A potem mu jih je krepko "*naložil čez pleča*".

#### 4. 5. ZDRAVLJENJE KONJ

Zdravje konj je bilo za kmeta najpomembnejše, saj je bil od njega odvisen njegov zaslužek. Bolezni konj so bile ponavadi takšne narave, da se jim konja ni izplačalo zdraviti in so ga največkrat ubili, da je bil dober vsaj za meso. To je bilo značilno predvsem za poškodbe pri nesrečah. Če pa so ga že zdravili, so se po pomoč največkrat zatekali k *podkov-nim kovačem*, ki so se tega priučili v podkovski šoli.<sup>8</sup> Tam so se naučili zdraviti tudi drugo govejo živino, kastrirati bika

itd. Drugim izučenim živinozdravnikom niso zaupali, pa tudi kaj prida niso o tem vedeli. Tako so vse zdravili z doma narejenimi in večkrat preizkušenimi recepti in zdravili. To znanje kmetov se je prenašalo iz roda v rod.

Nemalokrat pa so se zatekali tudi k zdravljenju z uroki. Pri delu so konjem dajali tudi razna poživila, med katerimi sta prevladovala v žganje namočen kruh in vino. Seveda je bil konj bolj "*živ*" le določen čas, kasneje pa dvakrat bolj utru-jen.

#### 4. 6. BOLFZNI:

##### "Nedelska"

To je *bolezen*, ki se pojavi potem, ko konj ves teden dela, konec tedna pa počiva v hlevu in dobiva premočno hrano. Zaradi tega počitka ga kar naenkrat oblije mrzel pot, se stre-se in pade v nezavest. Pri tem mu, po večkratnih poskusih, da bi ga postavili na noge, lahko počí želodec. To se je lahko zgodilo tudi med samim delom, če je konj dobil preveč poživil; to je bilo za *furmana* še hujše. Takega konja so odpeljali domov. Če pa se je zgodilo doma, so največkrat poklicali veččega kovača, ki mu je okoli vratu zavezal vrstico tako močno, da se je pokazala vratna žila, ki jo je prerezal s posebnim nožkom, da je izteklo od šest do osem litrov krvi (od skupaj osemnajstih). Zaradi tega *nedelski* pravijo tudi "*zavreta kri*".

Med tem časom je konj padal in vstajal, ko pa se je močno stresel, so mu krvavenje žile zaustavili in okoli vratu ovili žimo. Po hrbtu so ga poškopili s terpentinom, nato pa sta ga dva več ur z vsake strani masirala s pomočjo slame. Pri tem sta bila tadvaja bolj prepotena kot konj. Anton Bukovnik, ki je konje pogosto zdravil, je dejal, da mu je pri tem tekel pot v curkih. Konja so nato po dvorišču gor in dol sprehajali dobro uro, saj se je med tem časom pokazalo, ali bo ozdra-vel ali ne.

##### "Ica"

Gre za šepavost konja. Na kopitu so s pomočjo posebnega nožka "*spustili ico*", kri na streli.

##### "Če ga je kvav" (če ga je zvijalo)

Za to so mu največkrat dali piti kamiličen čaj.

##### "Zvita kita" ali "štihpan"

Če si je zvil kito, tako mi je povedala večina sogovornikov, so za zdravljenje uporabili človeški urin. *Rešetov Štefan* je rekel, da so takrat doma morali vsi iti na malo potrebo na "*nočno posodo*". Tako pridobljeni urin je oče konju več dni zapored polival po obolelem *bicljju*, zadnjem delu konjeve noge, *gleženju*, dokler noga ni bila popolnoma zdrava. Za to obdobje mu je tudi kovač naredil posebno protezo, da se mu noga ni *zvracala*.

##### Prehlad in kašelj

Zdravili so ju zelo podobno. Skuhali so ječmen ali pšenico, ju dali v vrečo in jo zavezali konju okoli gobca.

<sup>8</sup> Deželna vlada Kranjske je z razglasom 25. avg. 1849 objavila sklep Ministrstva za kupčijstvo in obrt z dne 14. avg. 1849, da mora imeti od 1. julija 1851 dalje vsak kovaški mojster na Kranjskem spričevalo ljubljanske ali druge podkovske šole. Ta odlok je vplival na izobraževanje podkovskih mojstrov. Prvo šolo, v kateri so se lahko izučili praktičnega podkovstva in živinozdravištva, so ustanovili na Poljanah pri Škofji Loki že sredi 19. stoletja. V podkovski šoli se je lahko šolal le tisti, ki se je pred tem pri kovaču izučil kovaštva in znal brati ter pisati v domačem jeziku - to so bili vpisni pogoji (Baudek 1980: 187, 188).



## Rak na kopitu ali "pokvarjen kopit"

Rak na kopitu se je pri konjih zelo pogosto pojavljal; nastal je zaradi neprestanega stanja na mokrih in umazanih tleh. Velikokrat je bil posledica malomarnega podkovanja. Največ ga je bilo na zadnjih dveh kopitih in se je zelo težko popolnoma pozdravil. Konj ima v sredini kopita t.i. *strelo* ali *žabco*; to je najboljčutljivejši del konjskega kopita in prav tu je imel gnoj. Poleg tega je začelo iz rane rasti *divje meso*. Iz *strele* so morali gnoj zelo previdno odstraniti, ker kri ni smela priteči. Kajti če bi kovač oz. kdorkoli je to zdravil samo zadel z nožkom ob kost, se noga konju ne bi več pozdravila.

Po odstranitvi gnoja mu je kovač naredil posebno podkev z dodatkom pločevine. Seveda so rano še večkrat ponovo očistili, rakave celice požgali s terpentinom, potresli z modro galico in jo zaščitili s predivom.

Redkokdaj se je zgodilo, da so konja operirali. To se je zgodilo le v primeru ureznin. V vseh drugih primerih so konja najpogosteje ubili.

## Drugo

Poleg naštetega lahko k zdravljenju pripišemo zdravljenje odrgnin, ki jih je povzročil komat. Če je moral konj vleči težke tovore dan za dnem, se mu je večkrat zgodilo, da je komat zaradi obilnega konjevega potu postal moker, usnje je otrdelo in zato konja začelo močno žuliti. Zato je dober gospodar zvečer ob vrnitvi domov premočen komat dal sušiti v peč in s tem preprečil nepotrebne bolečine.

## 4. 7. ŽEGNANJE KONJ

Največja praznika za konje sta bila na obravnavanem območju sv. Martin, 11. novembra, in sv. Štefan, 26. decembra.

Na Jezerskem so ga v obdobju do II. sv. vojne praznovali takole (navajam po ustnem izročilu):

Najprej so zaspancem zgodaj zjutraj v posteljo nesli *Štefanov kamen*. Ta dan so se oglasili tudi domači inštrumenti. Največja skrb pa je bila posvečena čiščenju in olepšanju konj. Popoldne ob štirinajsti uri se je pred faro cerkvijo zbralo oz. prihajalo okoli 30 konjenikov in spremljevalcev. Glavna zanimivost za gledalce se je odvijala pred cerkvijo, ko so poredni in bolj izvežbani jezdeci na skrivaj *žečkali* svoje, predvsem pa tuje konje, da so rezgetali, brcali, grizli. Po blagoslovu so odšli v cerkev, kjer so dobili lesene figurice v podobi konja in tudi drugih živali. To so ob darovanju nesli okoli oltarja in v ta namen darovali denar za zdravje in srečo s konji, za dobro letino in dobro vodo. Po tem so nekateri v vznesenem vzdušju prejahali še vso dolino. Največkrat pa so bile obvezne postaje gostilne, iz katerih so jih v zgodnjih jutranjih urah domov peljale njihove žene. Mlajši in neporočeni so se po nočnih vasovanjih pri dekletih vračali domov šele v zgodnjih jutranjih urah.

Podobno se je žeganje oz. blagoslavljenje konj odvijalo tudi po drugih gorenjskih krajih: na Štefanji Gori, v Smedniku, v Srednji vasi pri Šenčurju, v Sori pri Medvodah, na Križu pri Komendi.

Ivanka Kalan pravi, da je bil enak postopek znan na martinovno. Iz Kranja so hodili konje blagoslavljal v šmartinsko cerkev, v Stražišče. Ponekod so čistili še druge svetnike, npr. sv. Valentina, sv. Lukeža ali sv. Katarino.

Ta šega se je ohranila vse do današnjih dni, čeprav jo je oblast za vrsto let po II. sv. vojni prepovedovala in sankcionirala njihovo izvajanje.

Poleg tega so kmetje in *furmani* iz vasi okoli Preddvora vozili konje blagoslavljal tudi v Kokro, na prvo nedeljo po veliki noči, na belo nedeljo. Janez Brolih se spominja, da so doma na ta dan vpregli *zapravljivček* in tako delali vse do današnjih dni, s to razliko, da se v zadnjem obdobju tja odpeljejo z avtomobilom.

Posebne pozornosti so bili konji deležni tudi za božič in veliko noč, ko so dobili vsak svoj žegan hlebec kruha.

## 4. 8. FURMANŠKE NESREČE

Ceste, po katerih so furmani *furali*, so bile slabe. Zaradi tega se je zgodilo veliko nesreč, predvsem s smrtnim izidom. Anton Bukovnik se spominja, da se je ponesrečil njegov brat France v t.i. *Grdi dolini*, to je v Sp. Kokri, ko se je z naloženim vozom vračal z Jezerskega. Zaradi klanca je skočil z voza, da bi zaviral, pri tem pa je konj zavil s ceste in oba sta zgrmela prek sto metrov v dolino. Konj si je zlomil križ, hrbtenico, voz pa je bil popolnoma polomljen.

Takšnih in drugačnih nesreč bi lahko opisala zelo veliko. V spomin ponesrečencem in kot svarilo drugim so ponekod postavljali znamenja, križe, a na tem območju tega nisem zasledila. Vse je ostalo ohranjeno le v ustnem izročilu.

## 5. KONJSKA VPREGA

Konjska vprega je sestavljena iz konja in voza. Pri paru konj je bila potrebna *vaga*, lesena gred, in *driklc*, *rinka*. Ločitve na levega in desnega konja niso poznali, veljalo je nenapisano pravilo, da je močnejši na levi strani. Za priganjanje so uporabljali vajeti, za enega konja je to jermen v obliki črke U. Sčasoma so jih izpopolnili, da so lahko usmerjali oba konja naenkrat. Prvotnim vajetim so približno na sredini dodali še dva jermena, tako da je bil levi jermen vpet v desni komat in desni jermen v levega. V rabi mehkih *vag* so dodali na glavo *came*, dodatni jermen, ki je preprečeval prekomerno naprezanje preveč pridnemu konju.

Da je konj voz lahko potegnil, je moral imeti na sebi konjsko opravo, *konjske blače* oz. *cajg* in komat. Komat so hranili v bližini hlevskih vrat, da je bil čimbolj "pri roki".

Konjski komat in vse drugo vprežno jermenje se je pojavilo s pojavom prevozništa oz. furmanstva. Ločujejo ga glede na težko in lahko opremo.

Prava velikost komata je bila za konja zelo pomembna, zato so konja, preden so zanj dali pri sedlarju, *zotlarju*, narediti komat, natančno premerili. Osnova so lesene *kleštre*, ogrodje, narejeno iz naravne krivine bukovega lesa, čez pride žima in nad tem usnje. Na vrhu *kleštre* je spojka, povezana z jermenom. Ob straneh je na vsaki strani *rinka*, ven gledata podaljška, kjer pripnejo konja k vozilu oz. *vagi*, leseni gredi za par.

Vsi deli komata so poimenovani z nemškimi besedami, kar velja tudi za jermenje, sedla in sedlarsko orodje.

Poleg tega so plašnim konjem na glavo natakili plašnice, *plinte*. Za priganjanje so uporabili *gajzlo*, bič.

Pozimi so imeli na komatih dodane zvončke, da so jih drugi pravočasno slišali.

Za *zapravljivčke* in druge *lepše* vozove so uporabili le *kšir*, konjsko opravo, sestavljeno iz jermenja. Ta je bila vedno gospodarjev ponos. Komat je bil dodan le redko. Za prevoz bale so imeli posebne komate *jazbečarje*, vendar se to razlikuje od pokrajine do pokrajine. To so bili izredno težki komati, namenjeni le za posebne priložnosti. Bili so

okrašeni s polno medeninastimi okraski, ki so imeli poleg okrasne tudi uporabno funkcijo - medeninasti glavnik so npr. uporabljali tudi za razčesavanje grive (Stanonik 1987: 47, 113; op. 216 in 218).

Vse jermenje in komate je izdelal *sedlar*, ki je za to uporabljal posebno orodje, vrv, nit, smolo za zavarovanje, da se ni cefral in da je bil črne barve. Izdelovanje komata je bilo zamudno delo, za enega je potreboval okoli štirideset ur. Poleg tega je veliko časa porabil za popravila komatov oz. *prefutranje*. Navadna oprava je med obema vojnama stala, po besedah sedlarja Jožeta Jagodica, okoli tisoč din, *lepa* pa okoli tisoč petsto do tisoč osemsto din.

## 5. 1. VRSTE VOZOV

"Voz je vozilo z najmanj dvema vzporednima kolesoma, za prevoz oseb ali tovorov." (Leksikon 1988: 1129)

Uvajanje vozov je povezano z razvojem *furmanstva* oz. prevoznitstva, ki se je razvilo od 18. stoletja naprej. Med novimi vozovi so se pojavili npr. voz s kovanimi osmi, *Taichsewagen*, *Tajsel* (ime za močan kmečki voz), *Kernielwagen* (ogrski voz) in *parizar* (večji tovorni voz z ojačano lesenno konstrukcijo in širokimi platišči, uvedli so ga Francozi). Starejši vozovi so bili povsem leseni, tudi osi, pogosto so imeli kolesa s križi, križevato kolo (Bogataj 1989: 150).

Razvoj kolesnih konstrukcij je šel v dve vzporedni smeri:

1. Kolo z radialnimi prečkami, ki naj bi se razvilo iz kovinskega polnega kolesa. Bilo je tudi najbolj razširjeno.

2. Kolo z eno diametralno in dvema tetivnima prečkama (brez *pesta*), na videz podobno križevatemu kolesu. Vendar gre le za stransko razvojno obliko, ki izhaja iz kolesa z radialno razporeditvijo prečk, ko se je v času med 16. in 19. stoletjem pojavila potreba po preprostejših izdelkih zaradi vse močnejše življenjske diferenciacije (Makarovič 1966: 30).

Pozimi so uporabljali *krtiče*, krajše sani. Krivine so bile dolge več kot en meter. Po snegu je šlo lažje, če so bile brez *šin*. Nanje so naložili le na sprednji del, zadnji del hlodov se je vlekel po tleh.

Kmetje, ki so *furali* na področju Kranja in Jezerskega, so imeli enega od zgoraj naštetih tipov vozov. Najbolj je bila razširjena uporaba *tajslina*. Na Jezerskem pa se ljudje še spominjajo, koliko in kakšne tipe vozov so za *furanje* uporabljali:

Sprva so bili do leta 1900 najbolj razširjeni *parizarji*, ki so potrebovali vprego štirih konj. Največkrat so bili narejeni iz hrastovega, jesenovega, bukovega lesa. To so bili težki, posebno okovani vozovi s širokimi *šinami*. Vsak *parizar* je prevažal 3,4 do 5,6 t tovorov (Holz 1995: 323). Ime so dobili po mestu Pariz, ker so se uveljavili v času Ilirskih provinc. Na Jezerskem so ga imeli kmetje Štular, Ank, Roblek in Mlinar.

*Tajslini* so prišli v našo deželo s Češke, Moravske in Šlezije ob koncu 18. stoletja. Potrebovali so vprego dveh konj, z njimi pa so prevažali do dve toni tovorov. Prej so po že tako slabih cestah vozili *Anzelwagen*, ozki vozovi z dvojnimi kolesi z eno ojnico. Nato so jih prepovedali in vpeljali obvezno enako širino za vse vozove: 1,60 m (Žontar 1975: 181). Ta voz je bil na vsem slovenskem območju najbolj

razširjen, imeli so ga v Kranju, vsi podeželski furmani in Jezerjani, med temi kmetje Štular, Ank, Roblek, Mlinar, Mošnik, Vaniše, *kovačov Francel* (samostojen prevoznik), *Makek in Anzel na Gmajni*.

Revnejši so za *furanje* uporabljali tudi navadne *kmečke vozove*.

Po II. sv. vojni se je razvil nov tip voza, *gumi-radl*, voz z gumijastimi kolesi. Bila sta dva tipa: 16- in 20-colski.

Ker pa so na vozovih prevažali tovor vseh vrst, so osnovni opremi dodajali *trugo* - imeli so za 0,5 m<sup>3</sup> in za 1 m<sup>3</sup> *kason* za prevoz peska, tudi premoga, žita itd., *dera* je bila le za les, nerazsipen tovor, stranske *lojtre*, lestve. Občasno so za vleko lesa uporabljali tudi samo sprednji del voza. Zadnji del hlodov se je tudi tukaj vlekel po tleh.

Poleg teh delovnih vozov so imeli tudi *zapravljivčke*, *preke*, kočije, poštno kočije, *kolesljne* itd., ki so bili namenjeni za prevoze domačih na razna romanja. Obiski niso bili v navadi, te vozove pa so uporabljali predvsem za prevoz slavljencev, ženina in neveste.

Razlika med *prekom* in *zapravljivčkom* je bila v tem, da je imel prvi tri sedeže, drugi pa dva.

## 5. 2. OPREMA IN ORODJE VOZA

Vsak *tajsel* je imel pod podvozjem *trugo*, lesen zaboj, kjer so hranili "*mast za akso*", *zobane* in *deko*, tudi komatovo streho ter plahto za konja in furmanovo malico. *Parizar* je imel *prično*. *Trugo* ali *prično* so pri *furanju* velikokrat izgubili oz. so jim jo ukradli.

Vsak voz je moral imeti svetilko, *leščerbo*, posebno še poštno kočije, pozimi na komatih zvonček ali kraguljčke pri *zapravljivčkih*.

Voz je moral biti spredaj in zadaj opremljen z *žlajfi*, zavorami. Tisti, ki so vozili po državnih cestah, niso smeli zavirati z *mačkom* ali *coklo*, ker bi uničili ceste. Drugi so uporabljali tako *žlajfe* kot *mačka* in *cokle*. Če so uporabljali *rajse*, so po tleh *rajsali*.

Drugi način zaviranja je bil z uporabo *mačka*, to je s kosom trdega lesa, ki je bil okovan in je imel dva železna *kremplja*, dva kovana močna kavlja, ki sta bila zadaj podaljšana. Nataknilo so ju na *krivino* in stopili nanju, da je teža pritiskala kavlja na tla in sta zavirala prehitro drsenje *krtičev*.

Tretji način je bilo zaviranje z verigami, četrti način pa s *coklo*. *Cokle* so bile nameščene na zadnji *aksi*, osi podvozja, na za to namenjenih *kaveljnih*. V potrebnem trenutku je *furman* skočil z voza in *coklo* podstavil pod kolo, vendar je bilo to sila nevarno delo.<sup>9</sup>

Vsak furman je imel na vozu nekaj orodja, ki ga je potreboval pri nakladanju lesa ali mu je bil v pomoč pri *furanju*. To so bile *ketne* (verige), *rajs* (kos močno kovanega železa za zaviranje), cepini, sekire, *žlajdra* (veriga s kovanim zatičem), sponka, *rajsklamfa* (veriga s kavljem in zatičem za spenjanje hlodov), *maček* (za zaviranje) in *cokla* (natikač z zobmi) (terenski zapiski; Videčnik 1988: 44).

## 5. 3. VZDRŽEVANJE VOZOV

Od rednega vzdrževanja vozov, sprotnega popravila in varovanja opreme je bilo odvisno, koliko časa bo *furman* z njim prevažal tovore in si s tem zagotavljal zaslužek. Veljalo je nenapisano pravilo, da se *vozov ne posoja*. *Furman* ni nikoli vedel, kje in kdaj se mu bo zgodila nesreča - te pa so

<sup>9</sup> Podpoglavje temelji na informacijah s terena in po Stanonik (1987: 56).

bile največkrat usodne. Pri njih so bili vozovi najpogosteje popolnoma uničeni, voz in konj pa sta nekoč pomenila bogastvo.

Vozove so izdelovali poklicni *kolarji*, včasih pa so se tega priučili tudi kovači in nekateri spretnejši posamezniki. Kolarji in kovači so bili pogosto nastanjeni ob prometnih poteh, da so bili dostopni *furmanom*.

Kolarstvu kot samostojni obrti in delovni spretnosti sledimo od začetka uvajanja vozov v kmečkem gospodarstvu in za potrebe prevoza blaga na krajše in daljše razdalje. Kolarji so pogosto šli v uk na tuje in hodili delat *na štero*, torej od hiše do hiše. Pri tem so pogosto opravljali tudi druga dela, na primer popravljali vrata, okna, tesarili itd. (Bogataj 1988: 154). Njihova vloga je bila enaka današnji vlogi mehaničnih in kleparskih delavnic.

Glavno delo kolarjev je bilo izdelovanje in popravljanje polomljenih koles in vozov. Po pripovedovanju kolarja ali - kot so jim včasih rekli - *bognarja* so za eno kolo potrebovali deset ur dela, saj so vse izdelovali ročno. Pri delu je kolar uporabljal različno orodje.

Kolarja so imeli nekoč skoraj v vsaki vasi. Na Jezerskem so imela svoje *radarce* celo posamezna gospodarstva - kmetje so se tega priučili ali pa vzeli *v štero* poklicnega kolarja. Eden zadnjih je bil *Kordež* iz Kranja, ki je prišel na Jezersko leta 1935. Enako je bilo s kovači, s to razliko, da je v skupni, vaški kovačnici delal še srenjski, poklicni kovač, ki jo je vzel v najem. Vsi, tako kolarji kot kovači, so imeli vajence, od dva do tri, in pomočnika. Nekoč je bilo vse delo ročno: imeli so meh na nožni pogon, *norec*, kladivo na vodni pogon, vrtalni stroj, ki pa je bil le kos jekla s *špico* in zarezo in je bilo delo z njim težko in zahtevno itd. Za mehčanje oz. varjenje železa so potrebovali vroč ogenj, *ico*, zanj pa oglje.

*Kovači* so bili tesno povezani s kolarji, saj je kolar voz naredil, kovač pa okoval. Vendar pa so bili nekateri bolj spretni in so znali tudi popraviti ali celo narediti kolo. Tako se kovaški mojster Andrej Bukovnik spominja, da je v času službovanja na Jezerskem za domačine izdeloval kolesa za vozove. Vse ojnice in platišča je izžagoval ročno, peste pa oblikoval na *drejpunku*, stružnici.

Delali so vse, od navadnih kmečkih vozov do *tajslnov*, *zapravljivčkov* in kočij ter kmečkega orodja (brane, pluga), vsega svojega delovnega orodja, opreme vozov, *šin* (železnih obročev za platišča koles, ki so jih izdelovali posebno poleti, ko so se zaradi vročine začela sušiti kolesa in opletati *šine*, tako da so jih morali v kovačiji skrajšati).

Kovaški mojster Anton Bukovnik se spominja, da so jih običajno zamenjali na dan eno do tri, nekoč pa celo trinajst ob pol šestih, ko so začeli z delom, pa do osmih zjutraj. Mojster Bukovnik je vsako leto skoval tudi štiristo do petsto različnih žebeljev, sto do tristo spojke, njegov glavni izdelek pa so bile podkve - konjske, volovje (*lunaste*) in po potrebi oslovске.

Dober kovač je že na daleč ocenil, kaj je s konjem narobe oz. kakšno podkev potrebuje: za šepavega ukrivljeno, za dirkalnega dirkalno, za jahalnega jahalno itd. Podkev so izdelovali iz ploščatega železa, zakrivljena je bila v obliki črke U. Nanjo so pritrdili tri dodatna železa, *grife*.

Jeseni so pri kovaču Bukovniku naredili od dvesto do tristo podkev, pripravljenih za zimsko in spomladansko *furanje*. Poleti je bila pravokotna, topa, *neošpičena*, vzdržala je dva do tri mesece. *Grifi* so izgubili ostrino še hitreje, pozimi že po mesecu dni, posebno na ledeni, trdi cesti. Poleti so poleg tega spodrezavali roževino na kopitu (v kar 75 % od vseh primerov.)

Praden je kovač zamenjal podkev, je najprej preizkusil trdnost konjevega kopita. Nato je odstranil staro podkev, očistil kopito in pritrdil novo. Vsaka podkev je imela različno število luknjic, *štol*, odvisno od tega, kakšnemu konju je bila namenjena. Mesta za žebelje na kopitu je kovač določil glede na zdravje in trdnost kopita. Na dan so podkovali štiri do pet *furmanskih* konj.

## 6. CESTE

Potreba po preureditvi ceste iz tovarne poti v vozno cesto skozi dolino Kokre se je pokazala že v 16. stoletju. Za ceste na Kranjskem so poskrbeli neprimerno slabše kot na drugih delih avstrijske monarhije. Zaradi nezanimanja oblasti za njihovo vzdrževanje so morali zanje skrbeti deželni stanovi. Na Gorenjskem so največ gradili s pomočjo tlake, kar pa ni bilo preveč uspešno, saj so se podložniki tega dela izogibali. Poleg tega so neprestane vojne še dodatno onemogočale popravila. Šele Karel VI. je po letu 1719 s svojo merkantilistično politiko spodbudil tudi skrb za ceste, čemur je sledil kranjski deželni glavar Gallenberg, ki je bil od leta 1724 cestni direktor na Kranjskem (Žontar 1975: 179).

Čeprav so bili večkrat izdani predpisi o razširitvi in njeni usposobljenosti za promet, je bila cesta čez Jezerski vrh in po dolini Kokre v 18. stoletju vse manj prevozna. Prvo naročilo za popravilo ceste od Broda pod Šmarno goro do mitninskega urada v Kokri, dano s patentom leta 1713, je bilo izročeno tedanjemu posestniku gradu Turn, Francišku Benediktu Dinzlu (Levec 1896: 62). Tlako naj bi opravljali podložniki iz Zg. in Sp. Bele, Bašlja, Preddvora, Brega, Mač, Možjance, Povelj, Tupalič, Visokega, Hotemaž, Kokre, Olševka in Suhe. Da ni bilo storjenega ničesar, je razvidno iz deželne karte iz prve polovice 18. stoletja, kjer cesta čez Jezerski vrh sploh ni vrisana (Žontar 1975: 180).

V prvi polovici 19. stoletja je bilo slovensko narodno ozemlje že dobro prepredeno s cestami vseh kategorij. Po kategorijah so ceste delili glede na to, kdo jih je vzdrževal in kako so bile grajene.

Za vzdrževanje so postavili mitninske postaje. V njih so bili zaposleni domačini, ki so bili za to delo dobro plačani. Ker pa se je z razvojem sprava tovarništva, nato prevoznništva na cestah močno razmahnilo tudi razbojništvo, so postavili še stražarnice (Holz 1994: 51, op. 31). Kasneje, ob koncu 19. in na začetku 20. stoletja, so zaposlili cestarje. Pozimi je bilo njihovo delo težje, zato so poprosili *furmane*, da so (za dobro plačilo) splužili ceste.

Prometni red so poznali že v *stari Avstriji*. Ker pa so prevladovala vprežna vozila, ga niso spoštovali.

Šele med obema vojnama, leta 1929, je stopil v veljavo nov red, ki je določal širino cest različnih kategorij. Tako so bile oblastne ceste prvega reda široke šest metrov, ceste drugega reda pa pet metrov. Večina sogovornikov se spominja, da so morali voziti po desnem pasu. Tega so se morali zelo natančno držati, saj so bili v nasprotnem primeru denarno kaznovani. Za vožnjo ponoči so potrebovali svetilko, leščerbo, karbidovko, za poštne kočije *veterna*. K obvezni opremi vsake vprege je sodila tudi tablica z imenom in primkom lastnika vprege oz. *furmana*, krajem bivanja in občino (npr. Anton Bukovnik, Tupaliče, občina Šenčur). Nameščena je morala biti na komatu ali vozu.

Predpisana je bila tudi širina platišč, predvsem na kolesih za tovarne vozove: do teže tisoč dvesto kilogramov 6 cm,

do dva tisoč kilogramov 8 cm, do tri tisoč petsto kilogramov 11 cm in prek tega 16 cm.

Poleg tega so morali biti železni obroči gladki, brez dodatnega okovanja.

Predpisana so bila tudi zavorna sredstva: zavore na sprednjih in zadnjih kolesih, *cokle* so bile dovoljene le na občinskih cestah. Zaradi porasta motornih vozil so okrepili tudi predpise.<sup>10</sup>

## 6. 1. POTI

Od druge polovice 18. stoletja so kranjske fužine dobivale železo s Koroške, zato je bil prevoz rude za Jezerjane in druge pomemben zaslužek. Poleg tega so s tega območja vozili nazaj izdelke iz železa.

Do leta 1870, ko je bila zgrajena gorenjska železnica, so veliko *prefurali* v Trst ali v Ljubljano (Žontar 1975: 183). *Furali* so tudi debele, dolge macesnove ali hrastove hlode po t.i. *jamborni cesti*. To je bila *stranska* cesta po Krasu do Trsta. Tako se je imenovala, ker so po njej večinoma prevažali les, neobdelan in tesan. Seveda so prevažali tudi druge tovore. Imenovali so jo tudi *lesna cesta* ali *stara oz. rimska cesta*. Izraz *jamborna* naj bi prišel iz notranosti Slovenije, tj. Gorenjske, Štajerske in Dolenjske. Ta cesta je bila bolj prometna od *cesarske ceste*, saj naj bi po njej prevažali tudi pošto. V bistvu je bila njena stranska cesta. Od sredine 19. stoletja pa do ljubljanskega potresa leta 1895 je bila občinska cesta, nekateri odseki pa so takšni ostali še vse do I. sv. vojne (Pahor in Hajnal 1981: 69-71). Po tej cesti so že v času tovarništva, pred 18. stoletjem, Jezerjani *lifral* morsko sol naprej čez Jezerški vrh vse do Železne Kaple.

Od srede 19. stoletja naprej pa je bila glavna relacija *furranja* do najbližje železniške postaje. Tako so Kranjčani in okoličani v glavnem prevažali les in drugo blago na relaciji železnica-trgovec, železnica-tovarnar in Jezersko-Kranj-Železniška postaja.

## 6. 2. GOSTILNE

Gostilne so nastajale ob poteh, cestah, kjer so vozili *furmani*. Gostilne niso dobile naziva *furmanske*, če niso ustrezale določenim standardom. *Furmanska gostilna* je morala poskrbeti za človeka in konja. To pomeni, da je bila za *furmana* pomembna predvsem dobra in poceni pijača, najpogosteje vino, žganje in včasih tudi pivo, ki pa ga niso vsi radi pili, saj so jih, kot so mi povedali sogovorniki, pivske pene spominjale na konjsko slino. Za konja je bil obvezen primeren prostor, kjer so ga lahko v miru napojili in nahranili. Znano je bilo pravilo, da je imel *furman* oskrbo konja zastoj, če je v gostilni kaj pojedel, sicer jo je moral plačati. Hrano za konja so imeli *furmani* s seboj, v *trugi* na *tajslnih* ali v *prični* na *parizarjih*. Poleg tega so prepotenega konja pokrili z odejo, ki pa je bila neredko umazana od konjskih fig. Konji so si po nekajkratnih postankih pri določenih gostilnah to zapomnili in se potlej ustavljali sami od sebe. Kmetje iz preddvorskega oz. tupalškega konca so se največkrat ustavljali ob gostilnah po poti navzdol, ker zjutraj ni bilo časa in ker so bili še preveč zaspani, pa tudi gostilne so bile ponoči zaprte. Čez dan so v njih peli, pripovedovali so si neverjetne zgodbe, šale itd. Vseskozi se je kaj dogajalo. Število gostiln na obravnavanem območju je bilo približno enako kot danes.

## 7. NOŠA, PREHRANA, DRUŽABNO ŽIVLJENJE

Delovna obleka *furmana* je bila zelo podobna noši drugih kmečkih poslov, deloma se je razlikovala le glede na letni čas.

V toplejših mesecih so *moški* nosili srajco, hlače iz *lodna* (močnejšega blaga), čevlje ali škornje, predpasnik in klobuk. V zimskem času pa so oblekli toplejše zimske srajce in dolge *ga'e* (spodnje hlače) ter prek njih hlače. Čez srajco so imeli oblečen *reklc* (suknjič) in ob dežju ali snegu včasih površnik. Obvezno so nosili kapo "za čez ušesa", debele nogavice za noge in škornje ter tople rokavice za roke.

Če so *furale* tudi *ženske*, so imele oblečeno srajco oz. bluzo, jopico, krilo, tople nogavice, čevlje ali škornje in na glavi ruto.

Kljub vsemu so *furmani* veljali za lepše oblečene od drugih poslov pri hiši. Velikokrat so, v znak višjega položaja, nosili uro na verižici, zataknjeno v žep na telovniku. Novo obleko so vedno nosili za *na lepš*, kar je pomenilo za nedeljski obisk bogoslužja, staro, ponošeno pa za delo.

*Furmanski jedilnik* se ni dosti razlikoval od vsakdanjega jedilnika.

Zajtrk je bil zaradi same narave dela že zgodaj zjutraj, zato ga je gospodinja največkrat pripravila že prejšnji večer. Prevladovale so močnate jedi: žganci, zabeljeni s sladkim ali s kislim mlekom, ječmen ali fižol, pa tudi ječmen, pomešan s stročnicami, t.i. *ričet*. Nihče pa ni maral *soka*, močnika, ki se je tako pogosto pojavljal na jedilniku. Še danes jim je ostalo v spominu: "Osemnajskrat sok pa j bva nedela." (Dovžan 1995: 76). Kuhali in pekli so tudi proseno kašo.

Za malico so dobili kos kruha in pol klobase, neredko tudi le kruh in jajce, fižol oz. *špeh*, slanino, nekaj *šnopsa* (žganja), največkrat pa so se ustavili v kakšni občestni gostilni.

Za kosilo, najpogosteje opoldne, so se kranjski *furmani* vračali domov - Ivanka se še dobro spominja neprestanega ponavljanja zelja in krompirja.

Za večerjo je zopet sledilo kaj mlečnega.

Mesa je bilo malo. Odvisno je bilo od tega, če je bila kmetija dobro stoječa, ali pa so bili le mali kmetje ali kajzarji. Vso hrano so pridelali doma.

Boljši jedilnik je bil le ob praznikih in slavnih (cvrtje in pečeni koštruni), kolinah, razlikoval se je tudi glede na letni čas. Pijača je bila vedno ista: vino, pivo, kaj brezalkoholnega - od tega v glavnem voda in domači čaji, ki so jih uporabljali tudi za zdravljenje.

Kruh so pekli iz 3/4 ovsene in 1/4 ržene moke.<sup>11</sup>

*Prostega časa* ob neprestanem delu ni bilo veliko, v glavnem le ob nedeljah popoldne in praznikih. Tistega, ki so ga imeli, so večinoma izkoristili za klepet ob pijači v gostilni. Čeprav Jezersko obdajajo gore, se je nanje podal le malokateri *furman*, saj so bili od samega dela preveč utrujeni. Redki so se udeleževali npr. srečanj društev Orlov in Sokolov, čeprav so delovala na celotnem obravnavanem območju.

## 7. 1. FURMANŠKE VRAŽE, PREGOVORI IN REKI TER VEROVANJA

Na Jezerskem so verjeli, da se je med določenimi hišami - na *Štularjevem Koglu* - pojavila postava, ki je *furmana*

<sup>10</sup> Informacije s terena in Zbirka zakonov 1929 (Uredba o zaščiti javnih cest in varnosti prometa na njih).

<sup>11</sup> Terenski zapiski in Dolžan 1995.

nekaj časa spremljala, nato pa je izginila. Menda naj bi bil to sodnik Štular, ki se je pred časom tam obesil. Ob tem pojavu je vse spreletel srh in zato so vsi, kakor hitro se je dalo, pohiteli naprej.

Na Jezerskem sta bili znani tudi dve coprnici, *Skubrova mama*, roj. Povšnar, ob koncu 19. stoletja, ter *Rezmanova Micka*. *Skubrovka* je bila predvsem coprnica, ki je s svojimi uroki pomagala tudi zdraviti ljudi in živino, *Rezmanova* pa vedeževalka iz kart, kavne usedline, dlani.

Kako pomemben del življenja je nekoč predstavljalo *furmanstvo*, lahko sklepamo tudi po nastalih zgodbah, pesmih in rekih ter pregovorih. Zbrala sem nekaj pregovorov in rekov, ki so danes dobro znani. Ob tem, ko jih izgovorimo, nikoli ne pomislimo na njihov nastanek. Npr.:

*Če konja ni, je pa osel dober.* To bi lahko razložili s tem, da večina manj bogatih kmetov ni imela dovolj denarja za nakup konja, zato je bila primorana zadovoljiti se z oslom.

*Podarjenemu konju ne glej v zobe!* Pomen tega reka se skriva v metafori. Če dobiš darilo, ga ne glej in kritiziraj, ko so vsi prisotni.

*Tudi najboljši konj se včasih spotakne.* Pomeni, da se tudi najboljši lahko zmoti, naredi napako. Povedano z drugim rekom: Nihče ni popoln.

V zvezi z ravnanjem s konji je nastalo tudi veliko fraz, npr. *"imeti, držati se na vajetih"*, kar pomeni: obvladati se, zadržati se. Ker so veliko kleli, je nastal rek: *Kolne kot furman.*

Poleg tega je v zvezi s konji in *furmani* nastalo veliko pesmi.

## 7. 2. FURMANŠKE ZGODBE

Biti *furman* je pomenilo živeti drugačen način življenja. Delo je bilo težko, utrudljivo, tako za konja kot za človeka. Zato so morali biti bolj vesele narave, da so s pomočjo šal in neverjetnih zgodb premagali težave vsakdanjega življenja in obenem popestrili delo.

Na Jezerskem je bil med svojimi delavci, *furmani*, *golcarji* in žagarji kot velik zabavljaj znan *Anzel*, drugače gospodar velike kmetije in trgovec z lesom.

Poleg tega obstaja v ustnem izročilu zelo veliko različnih anekdot, tudi o *furmanih*. Med njimi so znane naslednje, vse napisane v jezerskem dialektu:

### 1. "JEZERSK FURMAN SKOZ LUBLANO"

*Kso jezersk furman še u Trst skoz Lublano dovbe macesne za ladiske jambore vozil, je voziv skoz Lublano hdo velik furmanov. Usak sej pa otu pokazat kje skoz mest pelov. Toko dej bo tolk pokanja z hajžlam, de so ajnfob mohl pokanje skoz Lublano prepovedat. Kso pa Jezerjan pelal na tešk b tajslnb pa parizarj b macesnove ladiske jambore, so jih pa Lublančan že od deleč poznal. Sej so pa tud naredl z hajžlam tako vižo, dej biv vesele, pa dej bo vidt, kokr de so se okn kr sami od sebe udpiral skoz Lublano. Pa tud ni bo mavkat, de so kašne umade hospodične pa tud gospe kr vornb pomahale tm jezersm furmanam. Utroc so pa tud*

*kr drl za njim skoz mest. Zarad teb lepb viž so lublanske gospe zrihtale pr župan, de so samo jezersk furman žibr še zmerom naredl sojo hajžl vižo, kso pelal skoz mest Lublano. To sej pa sevede zvedv deleč na ukol, toko de so bli zarad dha tud po drujb krajb, poseben pr kelnarcah, jezersk furman še mau bl bor uzet. Sevede so furman, kso u Kranj pa u Lublano al pa še cvo u Trst vozil, mohl bit tud mau bl vorng, če ne že kr čedn ubvantan.*

*Zato je na Jezersk na furanje pa na furmane ustov še en tak fletn lep žvabtn spomin, zarad hterba majo Jezerjan še zej mau dal šret, kokr pa hun dol na pol.*

(Pripovedovala: Mimica Ogrizek.)

### 2. "PREVEČ MAŠKOV"

*Kovačev Francl, edn ta zadnih furmanov, kje še s tajslnam vozu ud Jezera u Kranj, je še pozn zvečer s param konj pa teškmo tajslnam po kvanch bor skoz preke dam. Pridejo do Vaniške drče, tam k so panji iz ceste preke Vanišk žag spušal. Pa konja na vsm lepm ustaneta. Francl, kje zdu na tajsln, pa bl spau kokr ne, zagrab hajžlo, mahne po konjb, pa zaupije: "Hremo, de mo preh doma". Konja sta se mau prestopiva, pa spet počakava. Francl skoč iz tajslna, pa bre pobledat ke pred konje, pa sta se res tam dva maška ibrava pred konskm nobam. Francl z hajžlo požene maške preč, pa bre nazaj, deb spet na tajsl sedu. Pa pride do tajslna, je bo pa na njemo tud že povhn mašk. Francl se steboti, začne z hajžlo tlečt po mašk. Pa bl tovče, več jih je. De jih je bo že povhn tajsl. Konj so se pa tud komej še prestopal. Je pa Francl jenjov mahat z hajžlo, pa tud preklinjat. Desca je začev počas strab bratvat. Šu je b konjam, jh lpo prjev za uzde, pohovarjov pa skor na tihm prhanov. Kje prjev konje za hvavo, je vidu, de sta oba čist premočena. Toko so se počas le prulekl do Tinčkovha znamnja. Tam pa konja uzihneta hvale, zarezegebata, pa spet z vorng šretm peleta naprej. Francl spsti uzde, skoč na tajsl, še par menut pa so bli doma na dvoriš. Konje da v štavo, jih fanj ubriše, jm da futr, pa bre tud sam počit. Drub dan je povedov to štorjo sojmo oč, ksej na take pa podobne rči še posebej dobr zastopu. Mo pa prav: "Ti b tistm, kse more še po smrt dajat stm mašk, kelik bl dobr naredu, če neb nč kleu, pa mašk. pa mašk tepu, ampak samo mau požebrov, tacaj deb počas iz tisha njebovha rejona vn pršl. Boh ve, kuba enga nazaj uleče na tist konc ceste."*

(Pripovedovala: Rozka Košir.)

### 3. "K"JE PR JEZER ŠE KOZU POŠTO VOZU"<sup>12</sup>

*Kozu se je pač pisav tist kočijaž, kje iz Jezersk u Železno Kapvo pa nazaj še u austroobrskb cajth pošto vozu. Pa pride na Kransk, deleč na ukol znan Jezersk zotlar, Robin. Ga pa prašajo u Kranj na živinskmo pvac tist mešetarij: "A pr Jezer še zmerm Kozu pošto voz?" Robin pa prav: "O, ne, zej mamu pa že konja."*

(Pripovedoval: Johan-Ovs Močnik.)

<sup>12</sup> Zgodbe je zbral Andrej Karničar, doma z Zgornjega Jezerskega.

## SKLEP

*Furmanstvo* kot izrazito prevladujoča dejavnost predvsem kmečkega moškega prebivalstva vseh slojev je postalo glavna dejavnost z razvojem lesne trgovine in z nastankom boljše cestne mreže od srede 17. stoletja naprej. Z razmahom furmanstva so se razvile tudi obrti, kovaštvo, kolarstvo in sedlarstvo, bolno živino so zdravili podkovski kovači in spretnjši posamezniki, samouki.

Prva polovica 20. stoletja je obdobje naglega propada *furmanstva*. Furmani so začeli voziti na krajše razdalje, predvsem les in drugo potrošno blago na relacijah gozd-železniška postaja in mesto-železniška postaja.

Po II. sv. vojni je bil upad *furmanstva* zaradi naraščanja števila motornih vozil še hitrejši. Sogovorniki se spominjajo, da se je njihovo življenje spremenilo. Zelo veliko jih je odšlo na delo v tovarne, kmetije so začele propadati in s tem tudi prejšnja glavna dejavnost. Konje so izpodrinili avtomobili, tovornjaki in motorji, kolesa pa so imeli že prej.

Kljub vsemu je ostalo nekaj vztrajnejših posameznikov, ki so se še po šestdesetem letu aktivno ukvarjali s *furmanstvom* oziroma prevozništvom. Slednje se je danes še bolj uveljavilo. Tukaj mislim na prevoze slavljencev, pokroviteljev, sponzorjev pri gradnjah kulturnih domov, poslovnih stavb, nezadnje pa tudi cest. Poleg tega se je razširil prevoz folklornih skupin, kmečke ohceti, do srede sedemdesetih let 20. stoletja pa so bile aktualne kmečke dirke s konjsko vprego.

Slabost *furmanskega* življenja je bila v tem, da so bili neprestano izpostavljeni nevarnostim in nesrečam ter da po II. sv. vojni, ko so urejali pogoje, potrebne za upokožitev, nihče od *furmanov* ni dobil pokojnine, če ni bil pred tem socialno zavarovan, kar je bilo za tiste čase zelo redko. Poleg tega so nekdanji stari in onemogli *furmani* in drugi hišni posli ostali "brez strehe nad glavo". Do svoje smrti so hodili od hiše do hiše in prosjačili za hrano in prenočišče.

Danes *furmanstva* ni več; izginilo je z napredkom. Ostajajo nam le še zgodbe in anekdote, ki nas spominjajo na pretekla dni.

## VIRI IN LITERATURA

- ADAMIČ OROŽEN, Milan, Drago KLADNIK, Drago PERKO 1995: Krajevni leksikon Slovenije. Ljubljana.
- BAVDEK, Srdjan 1980: O konjereji in podkovstvu na Kranjskem sredi 19. stoletja. Ob stoletnici smrti Kranjčanov dr. Simona Strupija in dr. Janeza Bleiweisa. V: Kranjski zbornik 1980, str. 182-193.
- BOGATAJ, Janez 1989: Domače obrti na Slovenskem. Ljubljana.
- BRATE, Tadej 1994: Gozdne železnice na Slovenskem. V: Kmečki glas. Ljubljana.
- DOLENC, Darja 1985: Tadolg Tone. V: Gorenjski glas 38/26. 2. april 1985, str. 8.
- DOVŽAN, Tatjana 1995: Jezersko v prvih štirih desetletjih 20. stoletja. V: Kranjski zbornik 1995, str. 69-77.
- ENCIKLOPEDIJA Slovenije, št. 3. Ljubljana 1989.
- ENCIKLOPEDIJA Slovenije, št. 9. Ljubljana 1995.
- GESTRIN, Ferdo 1969: Oris gospodarstva na Slovenskem v prvem obdobju kapitalizma (do 1918). V: Kronika. Časopis za slovensko krajevno zgodovino 17/1. Ljubljana,

str. 129-138.

- HOLZ, Eva 1994: Ceste - element gospodarskega razvoja v prvi polovici 19. stoletja. Referat na 26. zborovanju slovenskih zgodovinarjev v Slovenj Gradcu. V: Kronika. Časopis za slovensko krajevno zgodovino 42/2. Ljubljana, str. 49-53.
- HOLZ, Eva 1995: Prevozništvu. V: Enciklopedija Slovenije 9, str. 323.
- KARNIČAR, Andrej b.n.l.: Jezersko in Jezerjani - neobjavljeni zapiski.
- KOGEJ, Katja 1994: Vozovi in sledovi. Katalog razstave Goriškega muzeja. Nova Gorica.
- KUNAVER, Dušica 1996: Živali pod domačo streho v ljudskem izročilu. Zbirka Živali pod lipo domačo. Ljubljana.
- LEKSIKON Cankarjeve založbe. Ljubljana 1988.
- LEVEC, Vladimir 1895, Cesta od Šmarijine Gore v Kokro. Izvestja muzejskega društva za Kranjsko 5/4. Ljubljana, str. 138-143.
- LEVEC, Vladimir 1896: Cesta od Šmarijine Gore v Kokro. V: Izvestja muzejskega društva za Kranjsko 6/2. Ljubljana, str. 62-68.
- MAKAROVIC, Gorazd 1966, Križevato kolo na Slovenskem. V: Slovenski Etnograf 18-19. Ljubljana.
- MARUSSIG & Schmeberger. Graz 1888. (Prodajni katalog za sedlarje, tapetnike, torbičarje...)
- MOHORIC, Ivan 1969-70: Dva tisoč let železarstva na Gorenjskem.
- OTOREPEC, Božo 1988: Šenčur in okoliški kraji v srednjem veku. V: Kronika. Časopis za slovensko krajevno zgodovino 36/3. Ljubljana, str. 147-158.
- PAHOR, Miroslav, v sodelovanju z Ilonko HAJNAL 1981: Po jamborni cesti... V mesto na peku. Ljubljana.
- PUHAR, Franc 1995: Od žag do lesne trgovine. V: Kranjski zbornik 1995, str. 292-294.
- RUPEL, Mirko 1951: Valvasorjevo berilo. Ljubljana.
- STANONIK, Marija 1987: Promet na Žirovskem. Etnološki vidik. Žiri.
- TERENSKI zapiski etnološkega oddelka Gorenjskega muzeja v Kranju, od 21. 11. 1996.
- TERLEP-OMERZEL, Mira 1996: Konji naše pravljice. Zgodbe o konjih, konjerejih in furmanih izpod Soriške planine in Ratitovca. Radovljica.
- VIDEČNIK, Aleksander 1988: Furmani ob Savinji in Dreti. Mozirje.
- ZBIRKA zakonov. Ljubljana 1929.
- ŽALAR, Andrej 1990: "Ta veliki Tone". Gorenjski glas 43/32. 24. april 1990, str. 4.
- ŽONTAR, Jože 1970: Kranj in njegova širša okolica v prvi polovici 19. stoletja. (Prispevek h gospodarski in družbeni zgodovini.) V: Kranjski zbornik 1970, str. 299-314.
- ŽONTAR, Majda 1975: Pota in promet čez Ljubelj, Koren in Jezerski vrh. V: Kranjski zbornik 1975, str. 177-183.

## Summary

Lidija Uranič

**"LET ME TELL HOW QUICKLY TIME PASSES, LET ME TELL HOW EVERYTHING CHANGES."  
HACKNEY-COACHING AND HACKNEY-COACHMEN IN THE REGION OF KRANJ AND JEZERSKO IN THE FIRST  
HALF OF THE 20<sup>th</sup> CENTURY**

The author wanted to comprise all the views, phenomena and causes that were of key importance for the origin and the decline of the once common way of transportation of people and goods in a certain region of Gorenjsko. She was trying to find out about the changes and the decline of this activity. Besides that she wanted to know to what extent (if at all) this phenomenon had been preserved, and what the ex-hackney-coachmen's, their children's and other's attitude towards it was. But the main purpose of the study was to meet people who used to have this kind of a job: why, how long and who did they work for - in short, to become familiar with their way of life, work with horses etc.

The research is based on fieldwork (in Voklo, Tupaliče, Hotemee and elsewhere, in the town of Kranj and in Jezersko), which is supported by all kinds of sources and professional literature. To ensure perfect understanding the author in places states sources from the past since the origin of hackney-coaching till the end of the 19<sup>th</sup> century. With the development of timber trade and the origin of a better road-net in the mid-17<sup>th</sup> century hackney-coaching as a markedly predominating activity of mostly male peasant population of all strata became the main activity. Once hackney-coaching had been in full swing there was also the development of crafts, blacksmithery, wheelwright's work and saddlery, the diseased cattle was treated by the blacksmiths who shoed horses and some of the skillful self-taught individuals.

The first half of the 20<sup>th</sup> century is the period of rapid decline of hackney-coaching. Hackney-coachmen began to run shorter distances; especially timber and other goods were mostly transported only on the relation forest - railway station and town - railway station.

After WW II the decline of hackney-coaching was even faster due to the increasing number of motor vehicles. The interlocutors remember that their lives changed. Many of them went to work in factories, farms started to decline and with them the former main activity. Horses were replaced by cars, trucks and motor-bikes, while people had had bicycles before.

Nevertheless there were still some persistent individuals who were actively occupied by hackney-coaching or transportation even in their late sixties. The latter, i.e. transportation, has recently been more and more established if we consider the transport of persons in whose honour celebrations are held, patrons, sponsors of building cultural centres, trade buildings, and even roads. Besides, the transport of folklore groups and country weddings has spread and horse races with a set were very popular in the country until the mid-1970s.

The drawback of a hackney-coachman's life was that they were continually exposed to danger and accidents, and that after WW II, when the conditions needed for retirement were settled, no hackney-coachman received a pension if he did not have social insurance, but which was a rarity at that time. Besides that, the old and enervated hackney-coachmen and other domestic servants became homeless. They would go from one house to another to beg for food and shelter until their death.

Nowadays there is no more hackney-coaching; it has been wiped out by the progress. What is left to us is stories and anecdotes reminding us of the bygone days.