

Aleksander Videčnik

Furmani ob Savinji in Dreti



Aleksander Videčnik

Furmani ob Savinji in Dreti

Mozirje 1988

Izdal:

Občinski sindikalni svet Mozirje.

Zanj Ivan Purnat.

Po mnenju republiškega komiteja za informiranje z dne 30. 8. 1988
oproščeno temeljnega prometnega davka.

Namesto uvoda

Občinski svet Zveze sindikatov Slovenije v Mozirju je doslej omogočil vrsto zapisov iz življenja delavstva v Gornji Savinjski dolini. To je neprecenljiva vrednost glede na to, da se o tem prej ni nič zapisalo ali vsaj ne dovolj. Tako tonejo v pozabo dogodki, način življenja in delovni običaji prejšnjega časa. Odločitev, da bo občinski sindikalni svet tudi vnaprej skrbel za zapisovanje razmer, v katerih so nekoč ljudje delali in si služili kruh, je zato hvalevredna.

Furmani so tudi v naših razmerah izhajali iz kmečkega okolja, saj so na kmetijah in v kočah predstavljali odvišno delovno silo, največkrat pa lačna usta v številčno močni kmečki ali kočarski družini.

Vse tu zapisano se nanaša izključno na razmere in dogajanja v Gornji Savinjski dolini, zato bo tudi izrazje, način dela in še kaj značilno le za opisano območje. Posebno velja poudariti, da so velike razlike med načinom dela prevoznikov v posameznih predelih naše domovine. Vse to je v veliki meri odvisno od značilnosti okolja in stopnje gospodarskega in tehničnega razvoja nekega območja.

Vozniki vprežnih vozil so razmeroma malo opisovani, čeprav so v preteklosti opravljali izredno pomembno delo v prometu z blagom in v osebnem prometu. Preteklost te veje dejavnosti sega daleč nazaj v zgodovino. V svetu, ki je bil bolje povezan s cestami, so pač več prevažali, medtem ko so v nekaterih delih, kjer je razvoj cestne mreže zaostajal, blago tovorili. Seveda so bile možnosti za takšne vrste prometa z blagom količinsko omejene.

Vsem navedenim razmeram so se prilagajala vozila v tehnološkem pogledu, kar velja tudi za potrebno opremo. Vedno pa je bil in bo še vnaprej konj prijatelj človeka, posebno tistih ljudi, ki so in še bodo vozili po širnih cestah tega sveta z vprego ali bolje s pomočjo konj, ki v zadnjem času spet pridobivajo pomen tudi pri nas.

V naši dolini je furmanstvo prehajalo iz roda v rod, pa je zato še bolj pomembno, da ohranimo vsaj delce tistega, kar so nekdanji furmani morali doživljati pri opravljanju svojega težkega dela.

Da bi predvsem mlajši rodovi, ki ne pominjo več dolgih vrst vprežnih vozil na naših cestah, bolje dojeli pomembnost prevoznništva in njegov razvoj doma in v svetu, bomo v nekaterih prikazih segli nazaj daleč v preteklost in tudi na tuje, saj bo tako primerjava z domačimi razmerami lažja.

Zakaj ta zapis o furmanstvu?

Gornja Savinjska dolina je bila dolgo odrezana od ostalega predela območja Savinje. Zemljepisno je torej predstavljala dokaj zaprt prostor naše domovine. Na eni strani Savinjsko-Kamniške Alpe, na drugi slaba cestna povezava, sta pogojevala svojstven gospodarski in siceršnji razvoj. Tu so bile visoko ležeče kmetije, pa spet nižinska kmetijska gospodarstva, ki so pred prvimi imela veliko prednosti in lažje danosti za razvoj. Če je hribovski kmet vztrajal na posesti, ki je zahtevala kar največje napore pri obdelavi, je nižinski imel priliko dodatnega zaslужka v marsičem, ne le zgolj v prevozni dejavnosti. Tako je razlika seveda vedno obstajala.

Brez dvoma je gozd dajal celotni krajini in ljudem v njej odločilen pečat gospodarskega razvoja. Ljudje so les izkoriščali za svoje potrebe vse do časa, ko je dobival večjo vrednost na trgu. Tako so gradili lesene stavbe in jih krili z lesom (skodle), izdelovali so lesene naprave za kmetovanje, skratka iz lesa so ustvarjali prava tehnična čuda, ki še danes vzbujajo občudovanje.

Ko je les postal zanimivo tržno blago, so se pojavili razni trgovci in prekupčevalci, ki seveda niti mislili niso na dobro kmeta pri odkupu lesa in njegovem spravilu s planin vse do žag in še dalje s splavi do Romunije.

Kmetje so potrebovali delovno silo, zato so bile kmečke in kočarske družine zelo številčne. K temu je nekoliko pripomogla tudi cerkev s svojimi nauki o morali v zakonskem življenju. Prav velike kmečke družine so se kmalu srečevale s težavami, kako preživeti toliko ust. Denarja kmet skoraj ni imel, saj ni prideloval tržnega blaga. V glavnem so pridelovali za lastne potrebe, za denar pa so redili vole in jih prodajali, ko so bili spitani. Sicer pa kaj več predvsem hribovski kmet ni imel za vnovčiti. Na kmetijah je nasploh primanjkovalo denarja.

Takšne razmere so prišle še bolj do izraza po kmečki odvezi, ko je bilo treba kmetu, ki ni bil navajen samostojno gospodariti, dati dosti denarja, da je plačal nanj odpadli delež odškodnine za posestvo, hkrati pa ga je težil stari avstrijski dedni zakon, ki je povzročal pri tako številnih družinah (otroci so bili tudi dediči) gospodarju posestva velike skrbi.

Izhod iz takega stanja so ljudje iskali v dodatnem zaslужku, preseljevanju v industrijska središča in izseljevanju. Dva vala izseljevanja bi kazalo omeniti: tistega proti koncu 19. stoletja in tistega v prvem desetletju tega stoletja. Takratne avstrijske oblasti niso v ničemer preprečevale izseljevanja. Zato je bilo več razlogov. Na ta način ni bilo treba reševati socialnih zadreg na vasi, pridobili so poceni delovno silo za porajajočo se industrijo, ki so jo prav zaradi tega vse bolj gradili na naših tleh, ne nazadnje pa je treba omeniti še raznarodovalni namen vladajočih

krogov. Spodnja Štajerska je bila v njihovem načrtu vse tja do Zidanega mostu nemška dežela. Znan je klic takratnih nemško-nacionalnih društev »Hoh Ruck auf Steinbruck«.

TedANJI slovenski voditelji niso dovolj naredili za razvoj vasi in za reševanje kmetijskih zagat. Šele v drugi polovici prejšnjega stoletja so denimo Vošnjak, Dečko in pozneje tudi Janez Evangelist Krek javno opozarjali na gospodarsko odvisnost tujega kapitala, Krek pa že tudi na nevzdržne razmere na naši vasi.

V takih razmerah je torej bil vsak dodatni zaslužek na kmetijah zelo dobrodošel. Seveda so ljudje prevažali blago in les že zdavnaj prej. Tako bi morali poudariti, da je prevoznništvo tako ali drugače stara dejavnost tudi v naših razmerah. Razvoj je prinesel razne oblike opravljanja tega dela, pa tudi potrebe so narek ovale določeno prilagodljivost v tehničnem in pojavnem smislu. No, prav to pa naj bi bil glavni namen tega zapisa.

Trditev, da je bila Gornja Savinjska dolina dokaj zaprt prostor razmeroma dolgo, je podkrepjena z naslednjimi dejstvi. Cesta med Lučami in Solčavo je bila zgrajena 1894, povezava Luč z Ljubnim je nastala šele 1903, medtem ko je cesta prispela v Logarsko dolino 1922. Ob tem ne kaže prezreti prizadevanj dr. Joh. Frischaufa za cesto od Logarske doline do Železne kaple, ki jo je osebno začrtal že 1904, pa je zaradi nasprotovanja nemških krogov v Celju niso gradili.

Da je bil gornji del naše doline dejansko odrezan od spodnjega, je dobro razbrati tudi iz podatkov, ki jih navaja Valenti Vider v svojem zapisu Solčava (Solčava 1982), ko opisuje sečno in spravilo macesnov s koreninami vred, ki so jih prevažali v Belo in od tam v Trst po zelo strmi cesti iz Matkovega kota preko hribovskega ozemlja tja na Koroško. Za tako vprego so potrebovali 8 parov volov. Vozili so tudi oglje za železarno na Koroškem iz tistih predelov solčavskega območja po tako imenovani »oglarški cesti«. Tudi za take prevoze so vsled velikega vzpona ceste potrebovali 4 do 7 parov volov. Sredi prejšnjega stoletja so kmetje za te prevoze kupovali konje, ki so bili hitrejši in so bolj ustrezali razmeram. Vider dalje navaja, da so takrat imeli hleve za konje v Logarski dolini (kjer je sedanji planinski dom) in v Jezeri na Matkovem. Tako bi lahko iz vsega sklepali, da so prevozi raznega blaga morali preko visokih hribov na Koroško, saj v smeri spodnjega dela doline ni bilo ceste. Po tej poti nazaj pa so dovažali razno blago za potrebe solčavskih prebivalcev. Ohranjene so listine, ki pričajo, da so predniki kmeta Krivca --- Oševnika v Solčavi nabavljali večje količine blaga iz Trsta, tako pa so verjetno ravnali tudi drugi večji porabniki raznih potrebščin. Tudi to dejstvo potrjuje pomanjkanje cestnih povezav v gornjem delu Gornje Savinjske doline v času, ko so te bile v spodnjem delu doline povsod urejene in so bile okno v svet temu delu prebivalstva.

Verjemo bi bil gospodarski razvoj doline drugačen, če bi prišlo do načrtovane železnice od Polzele do Nove Štiftje, nato pa po predoru pod Menino v Tuhinjsko dolino. Načrti so bili pripravljani, občine v dolini so podpirale namero, pre-

prečila pa jo je prva svetovna vojna. Seveda so temu našprovali tudi večji in ugledni jurmani, bolje posestniki vpreg v Mozirju in še kje.

Pogled v preteklost

Že v davnini so kmalu ugotovili, da je lovski plen nositi dokaj težko, zato so kmalu pričeli uporabljati grobo narejene sani, s katerimi so tovor vlekli. Način prevažanja je postajal vse ugodnejši za človeka, ki si je tako olajšal razna prenašanja bremen. Uporabo koles zasledimo v Mezopotamiji že pred 5000 leti. Vse bolj so uveljavljali volovske vprege, tovari so postajali lažje rešljivi. Glavno težavo so predstavljale ceste, ki so jih šele Rimljani pričeli utrjevati in graditi v pravem pomenu besede, šele te so omogočale hitrejši in boljši prevoz.

Evropske razmere tehnično niso prednjačile. Ko so v starih časih gradili velike stavbe (graščine, cerkve, trdnjave), so uporabljali volovsko vprego, mnogi viri pa navajajo, da so zemljiški gospodarji v pomoč živinski vpregi vključili ljudi, ki so na dolgih vrveh vlekli tovor. To se je dogajalo tudi ob spravi kmetijskih pridevkov na veleposestvih zemljiških gospodarstev.

Razvoj vozil in načina prevažanja tovara je po razpadu rimskega cesarstva zastal vse do 15. stoletja. Ljudje so uporabljali jezdne konje, medtem ko se je tovorni promet razširil s trgovino med narodi.

Srednjeveški vozovi niso bili vzmeteni, zato je bilo dolgo potovanje z njimi zelo utrudljivo. Da bi sunke nekoliko ublažili, so pričeli kolesa obešati na jermene iz usnja in izdelovali so že vzmeti iz elastičnega lesa. Velik napredek je bil glede gradnje voz dosežen v 17. stoletju, ko so se pojavile kovinske vzmeti, kolesa pa so prilagajali zahtevam udobnejše vožnje.

Posebno pomembno je bilo sodobno urediti poštne kočije, ki so križarile na vseh koncih kontinenta, tudi na dolgih progah. Ti vozovi so prevozili na dan celo do 50 km daljave. V Angliji so od 1783 dalje prevažali s potniki tudi pošto. Podatki navajajo, da so poštni vozovi vozili z hitrostjo 16 km na uro. Seveda je to bilo za tiste čase dokaj udobno. Ob tem ne kaže prezreti še podatka, da so s poštnim vozom 1707 potrebovali za daljavo 190 km 32 ur, medtem ko so prevozili progo Leipzig-Paris, ki je štela kakih 1000 km, v 12 dneh.

Hitri napredek v gradnji vozil je prineslo 19. stoletje, seveda pa so takrat že gradili ceste po načinu, ki ga je izumil Mc Adam (1756—1836). Izdelovali so lična osebna vozila od enoosnih gigov do dvoosnih, razkošnih kočij. Podobno, vendar nekoliko manj hitro se je razvijala tudi gradnja tovornih vprežnih vozil.

Mesta so se naglo širila in potreba po mestnem prometu je bila vedno bolj prisotna. V Londonu so 1840 že vozili omnibusi in tramvaji na konjsko vprego, ki so bili narejeni v dve etaži (dvonadstropni). Kot je znano, so vozili vse do 1915.

Pri vsem tem je treba orisati še kratko preteklost načina vprege. Če je sprva ta bila le volovska, se je konj v te namene vsesplošno uveljavljal šele po izumu komaia v 9. stoletju. Seveda to ne pomeni, da so konji mahoma prevladovali kot

vprežna živina, saj denimo, kmetje tiste čase niso imeli konj, ali bolje - le redki so jih imeli. Bolj množično se je konj pojavil v 13. in 14. stoletju kot vprega v trgovska vozila. Trgovina se je takrat razmahnila in potujoči trgovci so za vleko uporabljali izključno konje. Vzporedno so seveda gradili vozove za tovore na konjsko vprego.

Lažje si bomo predstavljali stanje glede tega pri nas, če navedemo podatke o številu konj. Okoli 1780 je bilo na slovenskem Štajerskem (mariborsko okrožje) 21.204 konj. Tudi pri nas so v 19. stoletju ustanavljali žrebčarne, tako je slovenska Štajerska sredi 19. stoletja že naštel 24.565 konj, njih število pa je hitro naraščalo.

Z gradnjo železnice se je za vprežna vozila marsikaj spremenilo. Dolge vožnje (transporte) je vse bolj prevzemala železnica, za vprežna vozila je ostal le lokalni prevoz. Bolj uspešno so se upirali tekmi z železnico prevozniki pohišstva, ki so se združevali v špedicije. Takrat je veljalo plačilo prevoznih stroškov po teži, če pa je šlo za posebno blago, so plačevali tudi posebno ceno, vendar pa je v tem primeru prevoznik jamčil za varen prevoz in za blago, ki ga je prevažal.

Tako je bilo v svetu. V naših razmerah se je vprežni prevoz ohranil vse do 1956. Treba pa je poudariti, da tudi v naših krajih ugotavljamo po osvoboditvi hitro nazadovanje furmanstva. Tovore na cestah so že kmalu po drugi vojni prevzemali tovornjaki, medtem ko so se furmani še uveljavljali pri spravilu lesa iz gozda do ceste. Tudi v težko dostopnih predelih so še v petdesetih letih prevladovali vprežni vozovi.

Pri nas so se kmetje težko ločili od konj, čeprav je bila kmetijska mehanizacija takorekoč na pragu. Kratko obdobje je kmet, ki je imel konja, veljal za nazadnjaškega, sedaj pa se konj spet uveljavlja — marsikje na polju, posebno pa še v gozdu. Da so trditve o ohranjanju konj kljub navalu strojev resnične, priča tudi podatek, da je 1962 bilo v naši občini, ki je takrat zajemala kakih 900 čistih in okoli 700 mešanih kmetij, še 960 konj.

Velika ilustrirana enciklopedija, stroji, Ljubljana 1982, stran 120

Elfriede Rehbein, Zu Wasser und zu Lande, Leipzig 1984, stran 141

Velika ilustrirana enciklopedija, stroji, Ljubljana 1982, stran 120 prav tam

Elfriede Rehbein, Zu Wasser und zu Lande, Leipzig 1984, stran 147

Velika ilustrirana enciklopedija, stroji, Ljubljana 1982, prav tam

Pri nas rečejo konjski opremi tudi »cajg«, dalje uporabljajo besedo »komat«, ki je nemškega izvora. Kummel, Geschier. Sploh je v izrazoslovju v tej veji kmetijstva veliko predvsem nemških popačenek, kar je posledica tega, da so se rokodelci, ki so delali razne pripomočke, v glavnem učili pri nemških mojstrih.

Marija Makarovič, Kmečko gospodarstvo na Slovenskem, Ljubljana 1978, stran 135

Vilko Novak, Živinoreja, gospodarstvo in družbena zgodovina Slovencev, 1. zvezek, Agrarno gospodarstvo, Ljubljana 1970

Kdo so bili furmani

Da bi lažje razumeli čas in ljudi v njem, je potrebno predstaviti socialni izvor ljudi, ki so se pečali s prevažanjem raznega blaga z vprežnimi prevoznimi sredstvi. Najprej bi kazalo poudariti, da moramo furmane med seboj razlikovati tudi po tem, kje so opravljali svoje delo in kako.

Eni so bili »strici« na domačih kmetijah in so se preživljali na ta način, da so opravljali vsa kmetijska dela na posestvu, zraven tega pa so iskali kruha še kot furmani, splavarji, plavičarji in včasih tudi kot gozdni delavci. Mnogi med njimi so delali poleg tega še na domači žagi kot žagarji. Seveda pa furmani kmečkega izvora niso bili le strici, bili so tudi gospodarji kmetij, ki so na ta način, torej s furmanstvom, zaslužili dodaten denar, ker ga je na kmetijah zelo primanjkovalo. Pri teh furmanih gre za kmečke ljudi, ki so opravljali dela s konjsko vprego zaradi dodatnega zaslužka.

Drugo skupino lahko imenujemo kar »hlapci«, ki so se od malih nog morali vdinjati delu na raznih kmetijah in drugod. Ti so spadali med kmečke delavce. Največkrat so izvirali iz koč in oferskih družin, to pa hkrati pomeni, da so za vsako ceno prodajali svojo delovno silo. Lahko trdimo, da so prav to bili ljudje, ki niso poznali mladosti v običajnem pomenu besede, saj so morali že kot otroci služiti kot pastirji, pozneje pa kot konjski hlapci. Razen teh del so opravljali seveda še vrsto opravil na posestvu, kakor je pač naneslo in kakršna je bila volja gospodarja. Takšne so bile razmere še med obema vojnama in tja do sredine petdesetih let.

Zelo malo pa je bilo furmanov, ki so redno delali kot hlapci na veleposestvih ali pri podjetjih. Če govorimo o prvih, potem je v naših razmerah omeniti le »graščinske hlapce«, to so bili konjarji pri veleposestvu Marijograd, ki je imelo svoje hleve tako v Nazarjah kot tudi v Gornjem gradu. Zanimivo je, da so ljudje rekli graščinski hlapci sprva tudi delavcem, ki niso imeli ravno opraviti s konji, pa so delali na veleposestvu. Šele kasneje se je potegnila ločnica med pojmom delavca in hlapca.

Konjski hlapci so bili tudi pri raznih trgovcih in prekupčevalcih. Trgovci so ponavadi imeli vprežna vozila za redno dostavo blaga, bili pa so tudi taki, ki so imeli po nekaj parov konj in so uspešno služili s prevozi, čeprav prevozniške dejavnosti niso obrtno opravljali. Prav zato je zanimivo, da oblasu niso kaj prida omejevale dejavnosti, ki je sicer sodila med obrtne in bi v navedenih primerih, ko je šlo za usluge drugim, morala zahtevati posebno obrtno dovoljenje za opravljanje prevozniških in drugih uslug z vprežnimi vozili.



Furman Zloša je vozil za ljubijsko tovarno samokolnice na železniško postajo v Šmartno ob Paki. Slika je iz leta 1900.

Končno spada med posebnosti nekdanji prevoz pošte in potnikov. Med tem, ko je v svetu prevažanje pošte s posebnimi vozovi, pa tudi potovanje s pošto bilo obče znano, je v naše kraje pričela pošta prihajati sprva s potom; šele 1863 je prihajala iz Celja trikrat na teden, seveda gre tu za vprežno vozilo, ki je razen pošte prevažalo še ljudi. Ta poštna zveza je tekla vse do Gornjega grada. Ko pa je pričela obratovati savinjska železnica, so pošto vozili dnevno, kasneje pa tudi po dvakrat na dan. Zanimivo je, da so po Zadrečki dolini vpeljali redno poštno zvezo na vprego šele 1903. Vozna pošta iz Ljubnega preko Luč do Solčave je stekla 1906. Prvi poštni avtobus je leta 1924 odvezel poštno dejavnost vpregam.

Za prevoz potnikov in pošte so uporabljali za tiste čase udobno vozilo imenovano »postiljon« (tako so rekli kočiji), ki je bilo dejansko iz dveh ločenih delov: spredaj je bil sedež za voznika, srednji del pa je bil popolnoma zaprt, z dvojnimi vrati in dvema oblazinjenima sedežema. Običajno je v takšno kočijo lahko vstopilo 6 potnikov. Tudi sedež voznika je bil pokrit.

Zanimivo je, da so se s prevozništvom ukvarjali ljudje vseh starosti. Pogosto so se že zelo mladi učili ravnati s konji in s tovorom. Fant na kmetiji je že pred odhodom v šolo opravil določena dela pri konjih ali z njimi. Prav presenetljivo je dejstvo, da so kljub velikim telesnim naporom to delo zmogli tudi starejši ljudje, celo nad 60 let. Brez dvoma je šlo za utrjene može, ki so kljubovali tako mrazu kot dežju in povrhu še težko delali. Bili so takorekoč dan in noč na cestah.

Zanimivo je ugotavljanje, kdaj je furmanstvo bilo poklic in kdaj le postransko delo. O tem smo zaprosili za mnenje sociologa prof. dr. Petra Klinarja. Tako je razmišljal:

V primeru, če so bili furmani sami lastniki konj in voz in če so sami opravljali to dejavnost ali s pomočjo članov svoje družine, jih moramo šteti kot sloj drobnooblagovnih storitvenih dejavnosti (storitvena obrt).

Druga kategorija furmanov so mogli biti kmetje (lastniki zemlje in živine ter prevoznih sredstev), ki so se priložnostno ukvarjali s furmanskimi dejavnostmi. Ta kategorija furmanov je bila mešana kategorija kmet — furman, ali furman — kmet, kar je odvisno od dejavnosti, ki je prinašala pretežni del zaslužka. Ta dejavnost je mogla biti trajnejša ali začasna (sezonska).

Tretja kategorija furmanov bi mogla biti delavska. Ta kategorija ni razpolagala s premoženjem (zemlja, konji, vozovi), ampak je opravljala furmansko delo kot poklicno dejavnost s tem, da je vozila s konji in vozovi, ki so bili last drugih (npr. kmečki sinovi ipd.). Pri tej kategoriji je moglo priti do povezave dejavnosti konjskega hlapca in furmana, gozdnega delavca in furmana, trgovskega in gostinskega delavca ter furmana itd. Ni pa seveda nujno, da so furmani hkrati opravljali tudi druge poklicne obveznosti.

Ne glede na to, ali so bili naši furmani uvrščeni v katerokoli navedenih kategorij, menimo, da so bili delavci vsaj takrat, ko so si s konji in vprego služili kruh ali pa so si ga tako izboljšali.

Za ponazoritev usod in življenja nekdanjih furmanov bomo v nadaljevanju orisali življenjsko pot enega izmed njih. Florjan Cajner-Planovšek se je rodil na mali kmetiji v Logu pri Šmartnem ob Dreti. Doma je bilo deset otrok, posestva pa le toliko, da so redili dve kravi. Zato so iskali zaslužka na vse možne načine, v glavnem pa s furmanstvom. V hlevu so imeli par konj, včasih še kakega več. Krmu zanje so morali kupovati, ker je zemlja v obsegu, kot so jo imeli, premalo nudila. Tako je Florjan Cajner kaj kmalu občutil trdo življenje, že kot osnovnošolec je moral prijeti za delo doma in še drugam se je vdinjal, da je lahko prinesel domov kar dinar. Že z devetimi leti ga najdemo med drvarji na planini, tam je moral nositi vodo v 25 literski brenti pol ure daleč do drvarske kočice ali pa na delovišča, kjer so sekali gozdni delavci veleposestva Marijingrad. Razen tega je moral skrbeti za zalogo drv v koči, saj so drvarji sami kuhali in ko so prihajali z dela, je moralo biti vse pripravljeno, imeli so le uro časa med opoldankim počitkom. Malega »vaserpinča«, tako so imenovali takrat fanta, ki je nosil vodo v predelih planin, kjer vode ni bilo, je plačala uprava veleposestva, dobil pa je po 7 dinarjev za delovni dan. Za primerjavo naj povemo, da je kilogram navadnega kruha stal 2 din.

Doma ga je, ko je prihajal iz šole, vedno čakala delovna obveznost, tudi s konji se je moral spoznati že v rani mladosti. Ko je v hiši bila potreba, je moral vpreči in kreniti na pot in tako se je že v otroku vzgajala ljubezen do furmanstva, do konj. Še ne odrasel je že prevzemal razna naročila trgovcev z lesom za prevoz



Furmani na Ljubnem, slika izvira iz 1933, na njej pa so vozovi »šmolerji«.

lesa oziroma vlako v planini. Zaslužil je na delovni dan (od zore do mraka) med 110 in 120 din; to je bilo konec tridesetih let, ko je draginja hitro rasla. Tedne dolgo je delal v planini, največ v meninskem, pozneje pa tudi na območju Krašice.

Po drugi svetovni vojni so bili prevozniki zelo iskani in tako je spet delal in delal dan za dnevom s konji po cestah in v planini. Delo furmanov je bilo spet slabo plačano, težave pa vse večje, saj tiste čase ni bilo nadomestnih delov za opremo in konji so bili zelo dragi. Da je naredil 20 »šihov« (delovnih dni), je moral preteči cel mesec, saj jih več v takšnem obdobju ni zmožel. Delo je opravljal v izredno težkih razmerah, telesni naporji pa se sploh ne dajo opisati.

Priženil se je na malo posestvo, kjer je bilo treba izplačati dediče, zato ni mogel nikoli toliko delati, da bi bilo dovolj zaslužka. Kmetija je dajala le bore malo, družina je terjala svoje, čeprav je bil delež žene pri delovnih bremenih znaten, pa je vendar tudi troje otrok zahtevalo svoje. Dva sta se šolala in čeprav sta z lastno marljivostjo razbremenila stroške, je vendarle glavno breme padlo na Florjana Cajnerja.

Ko Florjan danes pripoveduje o trdih časih, ne tarna, ne jadikuje, le poudari, da ga je delo vse življenje veselilo in da mu je to pomenilo vsebino življenja, ki je pač potekalo tako kot mnoga druga v krajih med Savinjo in Dreto, kjer je les pomenil glavni vir dohodka za življenje pretežnemu delu prebivalstva.

Medsebojna pomoč je združevala furmane. Največkrat so vozili v skupinah, pa ne toliko zaradi družbe, kot zaradi nudenja pomoči na klancih, kjer je bilo treba

vpreči še par konj, da so zmogli vzpetino, pa tudi sicer se je često primerilo, da je kateri med njimi zvrnil tovor. Ob takih prilikah so si družno pomagali. Že kar običaj je bil, da so nakladali vsi skupaj, pa tudi pri razkladanju je veljala takšna pomoč drug drugemu. Na cestah so bili prepuščeni medsebojni pomoči; to je veljalo prav tako za delo v planini. Če danes pomislimo, od kod vse so furmani spravljali les, potem se ne moremo načuditi, da so vse to s sorazmerno enostavnimi tehničnimi pripomočki tudi zmogli. Česar ni zmogla tehnična oprema, je morala nadoknaditi telesna moč in spretnost.

Strmine, ki so jih premagovali z enostavnimi zavorami, so včasih terjale tudi žrtve med furmani. Če še pomislimo, da ti sploh niso bili kakorkoli zavarovani, potem lahko vsaj malo spoznamo, kakšno veliko tveganje so prevzemali za svoje zdravje. Da je tako bilo v času pred drugo vojno, je razumeti kot splošno prakso tistega časa, da pa je tako ostalo tudi po osvoboditvi, pa je kaj težko razumeti. Furmani, ki so vozili za družbena podjetja po osvoboditvi, tudi niso bili deležni rednega zavarovanja kot drugi delavci.

V nižinskih predelih so se konji hitro uveljavili kot vprežne živali. Drugače je bilo v hribovitem predelu, kjer so še dolgo vpregali vole, ki so bili primernejši za delo na strminah, pitani pa so predstavljali še glavni vir denarja hribovske kmetije. Seveda so imeli volovske vprege tudi za prevoz blaga, pridelkov in lesa, kot že omenjeno v določenih razmerah. Morda še drobna zanimivost: starojugoslovanska armada je še celo leta 1941 vpoklicala vse volovske vprege, ki so jih vodili v seznamih kot vojno obvezne.

Ko govorimo o »oferskih in kočarskih« *družinah*, je treba razlikovati socialni položaj enih in drugih. Ofer je bil najemnik gospodarjeve kočice in je najemnino plačeval izključno z osebnim delom, medtem ko so kočarji stanovali v lastnih kočah in niso imeli te obveznosti nad seboj.

Veleposestvo Marjningrad je bilo v lasti ljubljanske nadškofije in je imelo svoj sedež v Nazarjah. Razen obsežne gozdne posesti je imelo več žag, največja je bila v Nazarjah, kjer so ob prelomnici stoletja pričeli uvajati industrijsko pridelavo lesa.

Furman in konj

Če želimo vsaj nekoliko opisati razmerje in odnose v furmanstvu, je treba najprej omeniti ravnanje s konji. Vsak furman se je dobro zavedal, da je konj dragocen in da je od njega odvisen v veliki meri tudi zaslužek. Zato so v veliki večini konje dobro vzdrževali. Lahko rečemo, da so tiste, ki tega niso počeli, v vrstah furmanov obsojali. Vsebinsko takih obsodb bomo lahko najbolj zaznali iz raznih rekov, ki so opisani na drugem mestu.

Konj je zahteval veliko nege, dobro krmo in ustrezno ravnanje. Vemo, da je konj zelo pametna žival, vemo pa tudi, da si določene grobosti zapomni. Sicer

dokaj mirna žival lahko postane v primeru zlorab tudi napadalna. Znani so primeri, ko je grdo izkoriščan konj po letih spoznal svojega nekdanjega gospodarja in vidno pokazal ob ponovnem srečanju z njim, da mu je sovražen.

Razumljivo je, da se je med furmanom in konjem spletla posebna vez, ki ni temeljila zgolj na izkoriščanju, bila je neke vrste čustvena vez. Furmani so svoje konje spoštovali in jih s časom vzljubili. Navezanost živali na človeka pa je plod lepega ravnanja z njo. Ko govorimo o teh razmerjih moramo poudariti, da so bili furmani v marsičem odvisni od konja. Dolge vožnje so večkrat povzročile takšno utrujenost, da ji človek ni bil kos, zato je pogosto furman na vozu, polnem tovora, zaspal. Konj je poznal utečene vozne poti in je nemoteno nadaljeval vožnjo. Furmani so vozili določeno obdobje v isto smer, pa so konji kot običajno obstali na mestu, kjer so jih »futrali« (krmili) — to je bilo največkrat pred kako furmansko gostilno. Kadar je furman pod vplivom alkohola na vožnji domov mirno spal, ga je konj varno pripeljal na domače dvorišče.

Na cestah so se konji obnašali po naučenih ravnanjih. Vozili so ob kraju, kot so velevali predpisi o prometu, često so na križiščih, kjer niso vedeli naprej, enostavno obstali. Skratka, konj je res pametna žival.

Naporno vleko na raznih klancih so omogočili z dodatnim parom konj, temu so rekli »forajt« ali »firšpan« oziroma »forajtati« ali »firšpati«. Zaradi medsebojne pomoči so furmani radi vozili v skupinah. Tu ni šlo zgolj za premagovanje klancev, šlo je tudi za pomoč ob raznih nezgodah. Če je voz poln tovora zapeljal



Novoštiftski furmani v kamnolomu. V trugah so prevažali na ceste gramoz. Posneto pred drugo svetovno vojno.

preveč na rob ceste, se je lahko prevrnil. Takrat so vsi furmani družno prijeli za delo in nastalo težavo odpravili. Težka bremena, kot velike platanice, so nalagali pogosto s pomočjo konj. Tudi tu so si med seboj pomagali. Ko so krenili, so rekli: »Bomo zrušili« ali tudi »kobicali«. To je pomenilo odhod.

Če govorimo o medsebojni pomoči, omenimo kot primer Bukovski klanec, kjer je bilo treba obvezno firšpati. Prvi je dejal, (furman na čelu vrste): »Dej mi forajt notr«, kar je pomenilo, da so vpregli dodatni par konj.

Furmani so veljali za vesele in vedre ljudi. Veliki napori, ki so jih iz dneva v dan premagovali, jih niso odtegnili raznim veselim prizorom v gostilnah, kjer so futrali. Seveda so radi zapeli kakšno pesem, saj so pri nas ljudje nasploh ljubitelji lepe pesmi. Ni znano, da bi furmani v dolini imeli kakšno svojo pesem, peli so pač kar so znali. Veselje so največkrat delili s konji na ta način, da so jim po vrnitvi iz gostilne ponudili vino na kruhu.

Uporni konj je veljal med furmani za »uštriklovga« in ga je bilo treba ukrotiti. Seveda so poznali več načinov za takšne primere. Če ni šlo z lepa je šlo z grda, so dejali in postavili dva naložena parizarja zapovrstjo, tisti z upornim konjem je bil zadaj. V platanice na sprednjem vozu so zabili klince, potem je le-ta »pocauhal« (postopna vzvratna vožnja) nazaj tik pred upornega konja. Klince so zabili v višini konjeve glave. »žlajdro« pa so uporniku namestili okoli glave (vratu) in ko je prvi voz postopoma »zrušil« (potegnil), se je žlajdra napela, konj upornik se je seveda z vsjo silo uprl, zato so se klinci iztrgali in konja zelo prestrašili. Ta prizor si je odslej dobro zapomnil in ni več trmaril.

Spet drug način so poznali v okolici Mozirja. Upornemu konju so okoli prsi namestili verigo s »šnelerco«, ki so jo sicer potrebovali za »rajklanje« in je imela zaponko »šnelerco«. Ko je bila nameščena, so po njej udarili z »rajklom«; to je zelo zabobnelo in konja temeljito prestrašilo, bojda je bil na ta način ozdravljen vsch muh.

Seveda ne smemo navedenih primerov krotjenja smatrati kot mučenje živali, saj konji ob tem niso bili izpostavljeni bolečinam, pa tudi furmani tega niso počenjali v svoje zadovoljstvo. Razumljivo je, da so morali konji slediti poveljem, sicer so predstavljali pri delu prepreke ali nevšečnosti.

Da je konj izredno pametna žival smo že poudarili. Dobro sliši na razna povelja (komande). Naši furmani uporabljajo naslednja: »dia« — naprej, »bistahar« — levo, »tibo« — desno, »curik« — nazaj in »eee« — stoj. Seveda je to le nekaj osnovnih povelj, ki so jih uporabljali tudi pri vprežnih volih.

Pravo sožitje furmanov je prišlo še posebej do izraza v planini, kjer so tedne dolgo delali pri spravilu lesa. Večeri so bili polni šal in dovtipov. Tako je res, kot so pogosto trdili, da »furman nisi obstal, če nisi prenesel heca«. Življenje v planini je bilo trdo in je zahtevalo skrajno mero volje do sožitja in samopomoči. Večeri ob šali in tokovcu (tolkovec) v kočah so bili nekaj posebnega, res pa je tudi, da je delo pri vlaku lesa in sploh spravilu bilo težko za konje kot za furmane, skrajno



Prevoz gramoza po drugi svetovni vojni.

naporno in nevarno. To skupno življenje in delo sta prinesla povsem svojstvene tovariške in medčloveške odnose med furmani.

Naj za konec ponovimo besede nekega dobrega poznavalca razmer v furmanstvu, ko je dejal: »Značilna za furmane je bila velika navezanost na konja, ki mu je bil poleg vsega velik prijatelj. Tistih, ki tega niso poznali, tudi fumani niso cenili, saj je vsakdo vedel, da je konj dobra, pa zelo zamerljiva žival.«

Osebno pričevanje Franc Zajc-Rebernik, Prihova

Osebno pričevanje Franc Remic-Kračnik, Loke

Delo s konji

Skrb za konje je bila glavna naloga vsakega furmana. Od živali so zahtevali velike telesne napore, zato so morali tudi poskrbeti za ustrezno oskrbo in nego. Zmotno je mnenje, da so furmanski konji žrli kislo krmo, ki jo pogosto imenujemo »konjsko«. Nasprotno, morali so jim polagati najbolj krepko krmo vseh vrst. Sem spadajo lucerne, detelje — predvsem črna, koruzno zrnje, oves in ječmen. Veljalo je pravilo, da je konj moral zvečer dobiti toliko detelje, da si z njo lahko konja zjutraj utrl pred vožnjo. Seveda so otirali v resnici s slamo.

Težje je bilo glede oskrbe z dobrimi krmili takoj po drugi vojni. Takrat je vsakršnega žita, pa tudi koruze primanjkovalo, zato so krmili sirkovo zrnje, ki so ga konji radi uživali.

Furmanski dan se je pričel že zarana, največkrat okoli tretje ure. Takrat so krmili, konja očistili in napojili. Tako so navadno bili ob petih že na poti. Seveda je potem sledilo še vmesno krmljenje; to so največkrat opravili pri kakšni furmanski gostilni, odvisno od tega, v katerem kraju so nalagali in kam so peljali tovor. Glede na oddaljenost so pač ustrezno šli na pot. Po vrnitvi domov, kar je bilo običajno zvečer, so spet uredili konja, ga nakrmili in po dveh urah, ko je bil ohlajen, še napojili.

Ker so furmani iz spodnjega dela doline veliko vozili iz okolice Solčave oziroma Logarske doline, to je bilo še prav posebno po drugi vojni, so krenili, denimo, s Prihove že ob deveti uri zvečer, da so prispeli do sester Logar okoli pete ure zjutraj. Vmes so krmili v Strugah. Ko so naložili les, so okoli desete ure zavili proti Nazarjam, kamor so les vozili. Tja so prispeli okoli štirih popoldne, včasih tudi šele ob petih, odvisno od vremena in stanja ceste. V navedenem primeru so vozili les za Marjograd.

Po drugi vojni so veliko sekali v Matkovem kotu. Vozili so tudi v zimskem času. Žene so tedaj pripravile furmanom ogrete zidne opeke, ki so si jih dali pod noge, da so lažje prenašali mraz, kajti že zvečer okoli osme ure so krenili od doma, vozili so do Strug, kjer so počili in krmili. Zunaj so si naredili ogenj, da so se vsaj malo ogreli, saj gostilna ponoči ni bila odprta. Krenili so tako, da so bili pri sestrah Logar okoli pete ure, tam so dobili vroč čaj. V Matkovem kotu so nato nalagali breze, to je izredno težak les, vozili pa so ga za rudnik v Velenju. Preko Gorenjskega klanca so »forajtali«. Domov so se vračali šele proti večeru, tako so bili dejansko 24 ur na poti. Če si predstavljamo, kakšne so bile takrat ceste, potem lahko vsaj malo dojamemo velik napor za človeka in žival, pa še voznje po zmrzli cesti so bile nevarne.

Tiste čase so veliko lesa vozili do Celja za podjetje Savinja. Takrat so prenočevali v Celju v gostilni Branibor kar v hlevih ali na obličih v Savinji in rano zjutraj krenili domov.

Ko je bila po drugi vojni uvedena obvezna vožnja, podobno kot obvezna oddaja, so imeli tisti furmani, ki so vozili za podjetje v Nazarjah prednost, saj so bili te dolžnosti oproščeni.

Furmani iz okolice Rečice so že pred drugo vojno največ vozili za Nazarje, sicer pa so prevažali les kvečjemu do železniške postaje Šmartno ob Paki, nazaj so vozili razno blago za trgovce iz različnih krajev v dolini. Na ta način je potekala redna oskrba krajev. Takoj po drugi vojni so v glavnem prevažali les tudi za druge in žage.

Franc Matjaž — Kmet iz Spodnje Rečice se spominja pripovedi svojega očeta, kako so savinjski furmani prevažali blago celo do Trsta. Nazaj so vozili razno kolonialno blago za trgovce. Poznali pa so tudi način sprotnega trgovanja.

To je bilo tako, da so v Trstu nakupili razno zanimivo blago in ga spotoma nazaj prodajali, delno so tako ustregli tudi predhodnim naročilom. Na poti so bili več tednov in vsi so se bali klancev preko Ravberkomande. Tam so se strnili v večje skupine, da so bili kos pogostnim napadom cestnih roparjev. Seveda so to bila zanimiva pripovedovanja, posebno še tista, kako so »tabernali« (počitek v gostilnah) na tej dolgi poti. Gostilne ob cestah so bile največ poštno postaje in tam se je zbirala zelo pestra družba, pa so zato bila ta doživetja zanimiva.

Največ prometa z lesom je imelo veleposestvo Marijograd v Nazarjah, zato so furmani prav tam dobivali največ naročil za prevoze. Veljalo je že kar pravilo, da so rekli, da vozijo za »graščino«. Slednje je v ljudeh ostalo še iz davnih časov, še iz časov zemljiške gospoščine.

Po drugi svetovni vojni so se stvari spremenile v toliko, da je bilo veleposestvo poddržavljeno, da je takoj po vojni bila uvedena pospešena sečnja lesa in da ga je bilo potrebno spraviti na žagi v Solčavo in Nazarje, ki sta delovali v okviru takratne gozdno-predelovalne organizacije. Del lesa so prevažali tudi na železniško postajo Šmartno ob Paki. Že smo povedali, da so v tem čau prevažali dosti lesa naravnost v Celje in »jamšek« (jamski les) v Velenje. Gozdna uprava je takrat sekala tudi v Homu, od koder so prevažali posebno dolge hlode za gradnjo mostov na postajo v Šmartno ob Paki. Te hlode so iz gozda spravljali s kar tremi pari konj. Zaradi izredne dolžine lesa je bil prevoz mogoč le tako, da so voz delili, oba dela voza pa sta morala biti gibljiva, da so uspeli tako dolg tovor prevažati po cestah.

V okolici Luč so vozili kar precej grušča za ceste, ker je imel Janez Krivec — Pečovnik pred drugo vojno svoj drobilec in je pripravljaj gramoz za posipavanje cest. Zanimivo, da Krivec ni imel kamnoloma in je pobiral kamenje na »grobljah« (odlagališča ob robu obdelovalnih površin) in ga nato drobil.

V gozdovih okoli Luč so lesni trgovci kupovali les na panju. Tako je bilo seveda še pred drugo svetovno vojno. Skupine gozdnih delavcev so prevzele spravilo do cest, od tod naprej pa so ga prevažali furmani. Les so največkrat vozili do Lučnice, to je kakih 5 km daleč; tam so ga »vmetavali« v vodo in ga plavili. Včasih se je v gozdovih nabralo tudi do 500 kubičnih metrov hlodovine, to so potem prevažali z vozovi, pozimi pa s poki (gibljive tovrne sani). Les je prihajal iz Kašnega vrha, Volovljeka, Seliške planine, Mlinarske planine in Planice. To so bili tiste čase mogočni gozdovi; tako so lahko izbirali — veljal je le les, ki je imel zgoraj najmanj 15 cm premera. Zgornji del platnice so imenovali »vršnica«. Nekatera drevesa so bila takšna, da so dala kar po sedem platanic (4 m dolžine).

Po drugi vojni so največ sekali v Podveži in Planici. Takrat so že gradili žičnice in opuščali riže, zato so furmani vlačili les do zbirališča ob žičnici. Večji del so to delo opravljali pozimi s poki.

V mozirski okolici so pred drugo vojno največ vozili les na »Prode«, kjer so bile flosarske vezi (ob Savinji in ločki strani). Seveda so prevažali razne tovore tudi do železniške postaje Šmartno ob Paki. Po drugi vojni so mozirski furmani



Zadružna sejalnica v Gornjem gradu 1961.

prevzemali prevoze lesa iz Zaloke, Kramarice in drugih gozdov v okolici Mozirja. Posebno trdo je bilo prevažanje lesa iz Zaloke, ker so bile vozne razmere izredno slabe in nevarne. Platnice so nalagali v Zaloki pod rižo. Najtežji del poti je bil nedvomno na Ojsterškem klancu. Slaba cesta in huda strmina sta povzročala furmanom nešteto preglavic in nevarnih zapletov. Tudi Kazarinovec, malo nad izvirov Ljubije, je bilo mesto polno nevarnosti in hudih naporov. Posebno pozimi so tod bili snežni plazovi, sneg je bil trdo nabit in preboj je pomenil veliko naporov za živali in ljudi. Nekoč so gozdni delavci morali prebiti ta del pod snežnim plazom; lahko so izkopali le predor pod snegom, da so tako zagotovili prevoz lesa. Največ lesa iz tega predela so vozili za šoštanjsko »gozdno manipulacijo«, tako se je takrat imenovala pristojna gozdarska služba, ki je vodila sekanje v Zaloki.

Ko že opisujemo prevoze iz Zaloke ne moremo mimo dogodka, ko je Čokanovega hlapca na Ojsterškem klancu potegnilo pod voz in je takoj preminul. Tudi Brodner (Part) je nekoč z vozom vred zdrknil v Ljubijo. Podobnih in manjših nezgod je bilo prav na tem mestu kar dosti, zato so se furmani največkrat posebej pripravili na ta znani klanec.

Furmani so morali skrbeti za brezhibna vozila in ostalo opremo že zaradi osebne varnosti in seveda nevarnosti, da se poškodujejo konji. Osovine voz so morali redno mazati, da se ni »aksa vžgala«. Uporabljali so kolomaz (šmir).

Mozirski furmani so potrebovali za vožnjo v Zaloko po 5 ur (na eno stran), medtem ko so iz Mozirja do železniške postaje v Šmartnem ob Paki vozili 2,5 uri

(na eno stran). Če so hoteli doseči postavljeno normo, so morali v mesecu narediti 12 »fur« v Zaloko. Takšno delovno obvezo jim je naložila takratna gozdna uprava, za katero so vozili.

Delali so skozi vse leto. Če so poleti vozili tovore vseh vrst po cestah, so pozimi poleg tega opravljali še vlako iz gozdov. Sicer pa ni veljalo neko časovno pravilo pri vrsti dela, ki so ga opravili: bilo je odvisno od naročil, kako so prihajala.

Furmani iz okolice Rečice so po drugi vojni veliko prevažali tovore gramoz-a iz Savinje za betonarno gradbenega podjetja. K temu je spadala vrsta opravil, ki so jih morali narediti sami; tako so gramoz presejali, ga razvrstili po debelini in ga nato ročno naložili v »truge«, ki so jih imeli na parizarjih. Lažje je bilo praznjenje, za to so uporabljali »vinte« (dvigala), s katerimi so »trugo kipnili.«

Da ohranimo še nekatere podrobnosti. Pri Rogovilcu v Solčavi je bila pred drugo vojno kar velika žaga, last veleposestva Marijograd. Tam je redno delalo kakih osem delavcev. Leta 1944 so žago zažgali, takoj po osvoboditvi pa so jo spet popravili. Žagali so velike količine lesa, ki so ga potem odvažali v Nazarje. Furmani so imeli obilo dela. Vendar je žaga septembra 1953 spet pogorela in je niso več obnovili. Za naše razpravljanje je ta žaga pomembna zaradi številnih furmanov, ki so rezan les prevažali v Nazarje ali pa tudi na železniško postajo v Šmartno ob Paki. Do žage so platanice plavili ali pa vlekli. Zanimivo je, da je ta žaga imela dva gatra, (polnojarmenik) ki jih je Marijograd kupil v Romuniji, tam pa so na njih delali naši ljudje (Lučani). Ko so na tej žagi potrebovali prevoze, je delovodja »dal pošto« enemu izmed furmanov, ki je nato obvestil še ostale, pač toliko, kolikor so jih naročili. Delovodja je iskal Furmane tam, kjer jih je bilo največ in to v okolici Rečice, na Ljubnem, Okonini, Šentjanžu, Spodnji Rečici, Melišah in še kje. Pošto so dali tudi lučkim furmanom, le da teh ni bilo toliko.

V Zadretju je bilo pred prvo in med obema vojnima manj furmanov kot ob Savinji. Te so prihajali »prostiti« za poljedelska dela in seveda tudi za prevoze. So pa tudi vozili za trgovce (razno blago). Največ je bilo prevozov lesa na žage ali pa v Nazarje oziroma na železniško postajo Šmartno. Lahko trdimo, da so bili le v Novi Štifti primeri, ko so nekatere družine živele izključno od furmanstva. Sicer pa je to bilo dopolnilno delo kmetov. Nekatere kmetije oziroma družine so imele tudi po dva para konj. V Gornjem gradu je bil kar velik gozdni obrat Marijograd. Tudi tu so furmani imeli dovolj dela s prevažanjem lesa.

Iz Gornjega grada do Šmartnega so vozili kakih sedem ur, spotoma so počivali pri furmanskih gostilnah, krmili konje in marsikatero veselo zapeli, pa tudi katero rekli. Ko so v gruči vozili naprej, so radi zapeli kar z vozov in prav prijetno je bilo slišati furmansko petje po dolgih cestah, na katerih so tista leta še gospodarili v glavnem oni.

V Lučah je med starejšimi prebivalci še živo izročilo, da so nekoč najnujnejše za ljudi prinašale »potovke«, ki so v koših nosile iz Kamnika sol, vžigalice, tobak, zdravila in podobno. Zadnja je bila Tanizijeva Mica, ki so jo pri vsaki hiši



Po drugi vojni so veliko uporabljali »gumarje«. Prizor je posnet na Prihovi okoli 1956.

poznali, ko pa se je ta posel nehal, je Mica raznašala pošto, čeprav je bila nepismena.

Nekaj lučkih furmanov, ki so vozili že pred prvo vojno, je prevažalo tovor za razne trgovce. Temu so rekli »grem po froht« (froht — nemška popačenka Fracht, kar pomeni tovor). Tako je stari Stoglej vozil za trgovca Brataniča, ki je v glavnem oskrboval kraj z raznimi potrebščinami. Pozneje so prevažali les. Med močne furmanske kmetije tistega časa sodijo: Krivec — Pečovnik, Matijevc — Juvan in drugi. Tik pred drugo vojno so veliko rezanega in tesanega lesa vozili do Nazarij (na plac) — skladišče. V Podvolovljeku je bil znani furman Alojz Podbregar — Grobelnik. Po drugi vojni so seveda v glavnem prevažali les, zaradi velikih količin so delo prevzemali tudi »Polanci«, se pravi furmani iz ravninskega predela doline.

Za lučke furmane je bilo pravo doživetje še po drugi vojni oranje snega, ki je tod visoko napadel in zaprl ves promet. Ko so s šestimi pari vlekli težak plug in »odkidal« kako domačijo, je bilo seveda povsod veselje in smeha na pretek, pa tudi dobra jedača in pijača ni manjkala.

Veleposestvo Marijograd je imelo svoje konje in tudi konjske hlapce vse do prihoda okupatorja. Za graščinske hlapce na veleposestvu je veljalo, da niso imeli določenega delovnega časa, delali so dejansko od zore do noči. To so bili zelo izkoriščani delavci, skrbeli so ne le za konje, temveč tudi za vso opremo. Po navadi so že zvečer naložili les, ki so ga vozili v Nazarje ali kot so rekli »Vrbovec«.

Pozimi so vlačili les iz gozdov. Zanimivo je, da pri veleposestvu takrat niso uporabljali pokov za vlako. Graščinski hlapci so torej veliko delali v gozdu, saj je veleposestvo kupovalo les na panju in ga je bilo treba posekati in spraviti do žage. Živeli so borno in v nemogočih bivalnih razmerah. Plačo so jim določili kar na upravi, socialno in pokojninsko niso bili zavarovani, čeprav so redno delali. Plača je bila leta 1937 le 700 dinarjev na mesec.

Osebna pričevanja: Franc Remic-Kračnik, Loke; Franc Govek-Žberk, Okonina; Leopold Supin, Luče; Franc Matjaž-Kmet, Spodnja Rečica; Janez Presčnik-Knebl, Gornji grad; Franc Zajc-Rebernik, Prihova; Peter Jež-Stoglej, Luče; Alojz Plaznik-Tonč, Podveža in Franc Slapnik-Piklov, Volog.

Zaslужek

Pri nas v dolini je torej prevladovalo tako imenovano kmečko furmanstvo. To pomeni, da so kmetje kot dodaten vir sredstev na kmetiji opravljali tudi ta dela, čeprav je veljalo pravilo, da se od furmanstva le malo zasluži. Na Ljubnem je bilo reklo »od furmanstva še nobeden ni postal bogat«.

To delo ni bilo nikdar plačano kot bi sicer glede na vložen trud in ostale stroške človek mislil. Treba je vedeti, da so obrtniki, ki so opravljali popravila, imeli ustaljene cene, saj so bili povezani v raznih združenjih, medtem ko so furmani morali ceno za posamezne prevoze oziroma dela dogovarjati. Jasno je, da so jih nasploh izkoriščali, tako trgovci z lesom kot drugi, ki so naročali vprežna vozila.

Delo furmana je trajalo nedoločen čas, pač toliko, kot je bilo potrebno za določeno opravilo. Včasih so bili na cestah nepretrgano po 24 ur in še več. Le pri delu v gozdu je delovni dan bil krajši, zaradi omejenih možnosti glede nato, da ponoči ni bilo mogoče kakršnokoli delo. Če k temu dodamo stalne okvare na vozovih in drugi opremi, je razumljivo, da je od plačila furmanu le malo ostalo. Ob tem velja še poudariti, da so furmani prevzemali razna dela v izredno težkih terenskih okoliščinah, denimo, spravilo lesa iz oddaljenih planin, s katerih takrat še ni bilo cest, strmine in izredno slabe vozne poti, kar vse je terjalo stalno vlaganje v vzdrževanje opreme in seveda tudi konj, ki so morali biti najskrbneje oskrbovani, saj bi sicer velikih naporov ne zmogli. Da je temu tako, se lahko pričramo še danes, ko motorna vozila, s katerimi vozijo les s planin, vendar po cestah, zahtevajo ogromna sredstva za vzdrževanje.

Nasploh je veljalo pravilo dogovora pri sklepanju poslov. Furman je dogovoril za ceno usluge. Če je šlo za delo pri veleposestvu Marijingrad je veljalo, kar so v »graščini« rekli. Tam so bile cene nekako določene in ustaljene.

Trgovci z lesom so največkrat kupovali les na panju in ga dali skupinam gozdnih delavcev v spravilo. Vendar je tudi v teh primerih furman odigral pomembno vlogo, bodisi zaradi vlake ali pa prevoza do žage. Tiste čase, se pravi še med obema vojnama, so les spravljali s planin največ po rižah, saj cestne povezave ni bilo. Od skladišč na spodnjem koncu riže pa so les vozili do vode, kamor so ga vmetavali in platanice plavili do žage, če je to le bilo mogoče, sicer so ga prevzeli furmani in ga po cesti prepeljali do žag.

Tako lahko razvrstimo delo furmanov v več različnih opravil in po teh so dogovarjali tudi za ceno usluge.

Včasih so furmani trgovali na svojo roko. Tako so, denimo, sol kupovali v Kamniku in jo spotoma domov prodajali. Podobno so počeli z drugim blagom, ki je bilo za ljudi zanimivo.

Vsekakor je bil zanimiv način obračunavanja plačila. Blago za potrošnjo so plačevali po teži. Pri lesu je veljalo nekaj časa pravilo plačila po teži, kasneje po kubiku, nekatere prevoze pa so opravljali s plačilom na uro ali »šiht«. Žal manjkajo podatki o plačilu za čas pred prvo svetovno vojno. Res so takrat naši furmani vozili tudi daljše proge, ne le v dolini.

Ne dovolj zanesljivi so podatki o plačevanju furmanov v času med obema vojnama, vendar pa so kazalec za delno spoznavanje razmer. Vedno manj je nekdanjih furmanov, ki še natančno pomnijo tiste čase, zato je iz ustnih virov težko sklepati o gmotnih razmerah, ki so se seveda dokaj hitro spreminjale, saj je znano, da so v času po svetovni krizi (trideseta leta) na sploh cene hitro rastle, posebno takrat, ko se je vse pripravljalo na vojno.

Naj torej pričnemo z razmerami v Nazarjah (Marijograd). Tam so se furmani največ dogovarjali z gozdarji Otič, Urank in Šinker. Sicer pa je glavno in odločujočo besedo imel inž. Lojze Žumer, ki je bil upravitelj veleposestva. Zato še danes stari furmani vedo povedati »kar je Žumer rekel je držalo«. Sprva so plačevali po teži tovara, ki so ga tehtali. Kasneje so prešli na plačevanje po kubiku lesa, kar so furmani občutili kot slabše, saj je les lahko različno težak in ga torej niso nalagali vedno enake količine.

Trgovci so plačevali od kubika ali od flosa; ta je vseboval 200 stropnic (12 cm debeli plohi) različnih širin. Dve lati sta bili ena stropnica, podnica pa je predstavljala štiri stropnice. Trgovci so se glede cene dogovorili v Gornjesavinjski plavičarski in plavbeni zadrugi, ki je imela svoj sedež v Radmirju. Tako so enotno nastopali in s pridom izkoriščali veliko ponudbo furmanov. Posebej so bili v zadruško organizirani tudi žagarski obrtniki. Furmani seveda niso imeli svoje stanovske organizacije, kar je imelo daljnosežne posledice za njihov gospodarski položaj.

V tridesetih letih je en dan dela s parom konj veljal ob lastni hrani 200 do 300 din. Seveda je bil delovni dan dolg 12 delovnih ur. To so plačevali v okolici Mozirja za tovor raznega blaga. Plačevali pa so pogosto na »šiht«, tudi ta podatek

velja za mozirsko okolico. Za šiht so furmani »zglihali« na »počrez«, kar je pomenilo sicer več dela, pa tudi boljši zaslužek.

Takoj po drugi vojni so furmane zelo iskali, saj je bil posek lesa v gozdovih nujna časa. Tako so pritegnili kar vse, ki so lahko delali z vprežnimi vozili. Razmere, v katerih so delali furmani tiste čase, so zahtevale izredno iznajdljivost, saj je vsega primanjkovalo, prevoz pa je moral biti opravljen. V današnjih časih si komaj lahko predstavljamo, v kakšnih okoliščinah so furmani delali. Sprva so plačevali od komada (po platanici), potem pa od kubika. Vsekakor je bilo plačilo slabo, v mozirskem predelu so zaslužili na prevožen kubik lesa iz Zaloke 300 do 400 din, kar je bilo glede na izredno težke vozne razmere zelo malo. Priden furman je tedaj s parom konj lahko v mesecu zaslužil kakih 25.000 din. Upošteva je drage obrtniške usluge je bil ta zaslužek več kot slab. Treba je vedeti, da so vozili po izredno slabih kolovozih, kar je povzročalo iz dneva v dan več popravil.

Ponekod, predvsem v okolici Rečice, so vozili gramoz za betonarno, to smo že omenili, ki jo je imel Vegrad v Varpolju. Vozili so ga iz struge Savinje. Furman ga je moral presejati in ročno nalagati. Dnevno je zmožgel pripraviti ob marljivem delu dveh ljudi 10 do 15 kubikov gramoza. Sprva je bil zaslužek pičel, 1967 pa so plačevali za kubik presejanega gramoza, postavljenega v betonarno, 2000 din, medtem ko so za presejan pesek plačevali 4000 din po kubuku. Uro prevoza so plačali po 2000 din. Kot primer naj navedemo, da je 1979 stal kubik hlevskega gnoja, dostavljen domov 600 din, 1988 pa 2 milijona starih din.

Za okvirno predstavo o zaslužkih pred drugo svetovno vojno vzemimo naslednja podatka. Od Solčave do Nazarij so vozili za plačilo po kubiku 60 din. Ali: ljubenski furman je dnevno zaslužil tik pred vojno 120 din. Seveda je slednji vozil za ta denar le po samem kraju. Če bi primerjali vožnjo Solčava — Nazarje bi lahko ugotovili, da je ta bila bolje plačana — kakih 240 din na dan.

Kako pa so plačevali furmane v okolici Luč? Tam je gozdna uprava opravljala velike sečnje v predelu Podvolovljeka, Planice, Rogatca in drugje. Za vlako lesa so 1953 plačevali od 80 do 300 din od kubika, 1954 so furmansko uro plačali 109 din, 1956 pa za vlako 256 din po kubiku, za uro pa 439 din. Leta 1959 so plačali za vlako in kubik od 230 do 340 din, 1961 pa že po kubiku 350 do 600 din, medtem ko so uro prevoza z enim konjem plačevali 270 do 400 din. Leta 1965 so vlako plačali po kubiku od 2.500 do 4.250 din, za uro prevoza pa 1.250 din.

Navedeni podatki so le bežna slika zaslužka furmanov, ki so delali za gozdno upravo v razmeroma težkih delovnih razmerah. Seveda je pri tem treba poudariti, da so ti ljudje od vsakega obračuna plačali še 20% občinskega davka, niso pa bili niti socialno niti zdravstveno zavarovani. Glede tega bi kazalo njihov položaj primerjati s časi izpred druge vojne, ko so prav tako delali na svoje tveganje, pač v upanju, da se ne bo nikomur med delom kaj hudega pripetilo.

Dodajmo k temu le še droben podatek, ki si ga je izračunal neki furman, takrat gozdni delavec v Podvolovljeku: delati je moral 30 šihotov, da si je lahko

kupil enostavno obleko, saj je 1956 zaslužil na dan do 500 din, medtem ko je obleka stala okoli 15.000 din.

Poglavje bi lahko zaključili z mislijo, da so furmani zmogli takšno življenje le zaradi naravne utrjenosti in potrebe po preživetju. To pa so lahko, ker so pač doma pridelali najnujnejšo hrano, a tudi stanovali so na kmetiji.

Osebnе izjave: Alojz Plaznik, Podveža; Slavko Lekše, Mozirje; Franc Remic-Kračnik, Loke; Rudi Čokan-Beli kovač, Loke; Ivan Jurjevc-Žuntar, Varpolje; Anton Brinovec-Hudobreznik, Mozirje; Franc Zajc-Rebernik, Prihova; Franc Matjaž-Kmet, Spodnja Rečica.

Zaslужek primerjan z nabavo konj

Zaradi velikih presežkov delovne sile v dolini je bilo delo daleč podcenjeno. Mimogrede naj omenimo, da je leta 1937 zaslužil poljedelski delavec ob svoji hrani med 20 in 25 din, gozdni delavec pa največkrat le 20 din na dan. Zato smemo trditi, da so vsi ti ljudje, ki so ostajali kot višek na kmetijah ali pa razni kočarji, dničarji in podobno, svoje delo ponujali, delodajalci vseh vrst pa so stanje seveda izrabljali v svojo korist. Tu ni šlo le za trgovce z lesom, tudi drugi delodajalci se niso obnašali drugače. Nekoliko razlike je sicer bilo med območjem ob Dreti in med onim za Savinjo, vendar bolj glede števila proste delovne sile kot višine plačila. Znano je, da je Zadrecška dolina bila gosteje naseljena in je tam bilo več odvišne delovne sile. K temu kaže dodati še dejstvo, da so prav te siromašne družine imele številne otroke, kar je posledično vplivalo na nujno pri prevzemanju kakršnegakoli dela za vsakršno plačilo. Ljudje niso dobili stalne zaposlitve, zato so delali enkrat kot gozdni delavci, drugič na žagah ali pa na flosih. Da je bila stiska res velika v času pred drugo svetovno vojno, dokazujejo številni primeri, ko so ženske v kamnolomih tolkle kamen za ceste, da so lahko zagotovile družini kak priboljšek. Še danes so ti dogodki v spominu mnogih žensk Zadrecške doline.

Zaradi manjkajočih pisnih virov je zelo težko zatrdno govoriti o zaslužkih, o njih smo že spregovorili. Zdaj primerjamo še zaslužek furmanov z nabavno ceno konja. Seveda bi bila primerjava cene kruha s ceno dela boljša. Leta 1934 je stal povprečno dober konj 2.400 din, furman pa je zaslužil s parom konj na dan (12 ur) okoli 150 din. Ta cena je veljala za okolico Mozirja in je gotovo nekoliko višja, kot pa plačilo v drugih predelih doline. Furman je torej moral delati 24 delovnih dni za ceno konja.

V letu 1937 so konje plačevali okoli 4.000 din. Na dan je furman takrat zaslužil okoli 200 din, seveda spet računano s dvokonjsko vprego. Torej je takrat delal 20 dni za ceno enega konja.

Ko se je bližala druga svetovna vojna, so se podražitve kar vrstile, vendar pa veliko manj v korist kmetijskih pridelkov oziroma uslug. Tako so dobili konja za

5.000 din, plačilo za delovni dan pa je znašalo okoli 220 din. Za konja je torej furman delal zdaj že 25 delovnih dni.

Po vojni je bilo mnogo vojaških konj, ki so jih posredovali kmetom za prepotrebne prevoze velikih količin lesa. Cena konja je 1950 bila okoli 15.000 din; furman je za delovni dan prejel plačilo okoli 500 din — torej je moral delati za ceno konja kar 30 delovnih dni. Podobno je bilo še 1952, ko je konj stal okoli 16.000 din, delovni dan furmana pa je bil plačan 800 din kar pomeni, da je moral furman delati za konja 20 dni.

Zelo so se porušila ta razmerja leta 1957, ko so za konja zahtevali 80.000 din, furman pa je zaslužil na dan le okoli 1.200 din. Tako je moral delati za ceno konja kar 66 dni.

Danes podatki sploh niso primerljivi, saj stane konj 2.500.000 din, cene vprežne usluge v kmetijstvu pa niso utemeljene. Ta dela opravljajo le na temelju vračanja delovne usluge s strani naročnika. Vsekakor je današnja nabavna cena konja zelo visoka in se delo z njim izplača le v okviru domačih potreb.

Če upoštevamo pri tem še cenc raznih obveznih popravil voz in opreme lahko trdimo, da je bil realen zaslužek furmanov vseskozi skromen. Iz podatkov cenika obrtnega združenja kovačev Celja iz 1926 je razvidno, da je bila nabava raznih nadomestnih delov zelo draga, verjetno pa je to veljalo tudi za kolarska in sedlarska dela. Upoštevaje razmere, v katerih so furmani delali predvsem v planinah, je več kot razumljivo, da so se vozovi hitro kvarili, podobno pa je bilo tudi z ostalo opremo.

Vse navedeno je seveda le okvirno pomagalo za razumevanje gmotnega položaja furmanov. Plačilo, ki so ga dobili za delo, je bilo vedno brez vključene hrane ali drugih ugodnosti. Tako lahko trdimo, da je bilo mogoče opravljati furmansko delo le ljudem, ki so imeli kmetije, doma pridelano hrano in krmo.

Osebne izjave: Ciril Cajner-Planovšek, Pusto polje; Slavko Lekše, Mozirje; Rudolf Čokan-Beli Kovač, Loke; Ivan Jurjevc-Zuntar, Varpolje.

Cenik obrtne zadruga kovačev, Celje 1926

Furmanske duhovitosti in zgodbe

Znano je bilo duhovičenje furmanov ob vsaki priliki, kar je razumljivo, saj so ure dolgo hodili v vrstah po deset in več voz v skupini. Pa tudi pri počitku, ko so konje krmili, so klatili okrogle. Posebno je takšno medsebojno zbadanje prišlo do izraza v planinah, kjer so živeli nekaj časa v skupnosti gozdnih delavcev.

Razen različnih pripovedi o doživljajih na poti so radi pripovedovali shrljive zgodbe kje straši, kaj se komu prikazuje in podobno. Pripovedovalci so se včasih

kar hudo razvneli, poslušalci pa največkrat zabavali. Naj naštejemo nekatere dovtipe, ki smo jih zabeležili po pripovedi nekdanjih furmanov.

Ko so dobre volje zapuščali gostilno so pogosto ugotovili, da je vetrovno, pa so dejali »pobi, dajmo ga še en liter za veter«.

Ob svitu so običajno krenili od doma na pot, seveda so tedaj vaščani še trdno spali. Da bi jim ponagajali, so pokali z biči. Pa tega ni vsakdo znal, tudi to je bila večšina.

Včasih so lesni gospodarji naročili furmanom spravilo platanic iz vode (po plavi). Marsikatera je potonila in taki so rekli »tukler«. Čulo se je, da »glava gleda iz vode, rit pa je na podnu«. Tako so mogočnim platanicam, tistim »od štoka gor«, rekli »retine«.

V Strugah je pri gostilni rado strašilo. Ljudem je bil še v spominu strašen zločin, ki se je tam zgodil pred prvo svetovno vojno. Morda je tudi ta zavest vplivala na furmane, da so slišali razne čudne zvoke, trdo hojo in podobno, nekateri pa se niso mogli dvigniti z voza, ker jih je tja tiščala »mora«.

Na svoje konje so bili furmani ponosni, radi so med seboj primerjali živali in se pri tem na moč hvalili. Na sploh pa so smatrali, da »velja dober konj za dve kravi«.

Če so krenili na deželno cesto so rekli, da »gredo na široko cesto«.

Blagostanje v hiši so izražali na dokaj čuden: »Tam kjer žene mro in kobile žrebetijo, je pri hiši denar«.

Če je furman potreboval kovača, je šel v »fužino« (kovačnica), če je potreboval kolarja, je iskal »bognerja« in če je moral nabaviti »cajg« (konjsko opremo) je šel k »zatlerju«. Slednja dva izraza sta seveda nemški popačenki, saj so mojstri, ki so v času cehovstva morali potovati po svetu, prinesli domov ponemčene izraze, ki so še dolgo prevladovali v obrtniških krogih.

Ljudje so ob raznih prilikah naročali furmane, da so prepeljali večje skupine na določen kraj. Za to so uporabljali »lojterske« vozove. Te so okrasili s smrečicami in pisanimi papirnimi trakovi, pa še kakšnega godca so naložili. Tako so se prevažali na »štelnge« (nabore), na veselico, pa tudi takrat ko so »ajnrikali« (šli v armado). Zapisi pričajo o tem, kako so se zavedni ljudje vozili na slovenske tabore na vozovih, okinčanih s slovensko trobojnico.

Običajni delovni dan je trajal do »večne luči«, ko je v cerkvi zvonilo za večer. Tako se je zgodilo, da so furmani v Šmihelu nalagali les in da bi gospodarji pridobili, so podkupili zvonarja, da je za pol ure premaknil čas zvonjenja. Ko so furmani ugotovili prevaro, so ukrepali seveda po svoje... Ni znano, kako jo je odnesel cerkovník.

Za »mučitelje« konj so furmani poznali več izrazov. Pogosto so rekli »konjska smrt« ali pa tudi »konjski pogin« in podobno. Zelo nazorno so povedali svoje mnenje, ko so dejali: »... Takšen rabi v Hrvatiji svojega mešetarja, posebnega »trajberja« (goniča) in še »totngraberja« (grobarja), da bo sproti pokopaval poginule konje.«

Kmetijam, ki so se redno ukvarjale tudi s prevozništvom, so rekli »furmanske kmetije«.

Srašilo je v Soteski. Ko je nekoč furman Žvipelj iz Kraš sredi noči vozil s praznim vozom proti domu, so konji kar na lepem zelo težko vlekli, od napora so postali celo mokri. Furman ni mogel razumeti, kako ne morejo vleči praznega voza in je ves prestrašen vzkliknil »Križ božji, kaj pa je to, da konji prazen voz ne vlečejo«. Komaj je to izrekel, so konji spet z vso močjo in z lahkoto potegnili in pripeljali furmana iz Soteske. Žvipelj je potem pripovedoval, kako je vozil hudiča, ta pa je povzročil tako težo, ki je celo dobre konje upehala.

Srašilo je tudi v Grabnu, na poti od Kovača proti Trnavčam v bližini Mozirja. Tam so ponoči slišali razne glasove in včasih videli tudi čudne prikazni.

Divja jaga so okoličani Mozirja rekli pojavom v Jezeru pod Trnavčami. Ponoči je bilo iznenada slišati lajež lovskih psov, ki se je bližal in oddaljeval. Bajе je to bilo pogosteje ob mesečini.

Križ pred konji je z bičem zarisal furman, ki je naložil tovor in se pripravljal, da z njim grene na pot. Tako so izražali željo, »da bi bila rajža srečna«.

Urokov so se ljudje že od nekdaj bali. Pred kakimi sto leti so predniki kmeta Hudobreznika kupili na Vrheh nad Mozirjem sedanje posestvo od dveh sester, ki sta zaradi ostarelosti ostali na prevžitku na kmetiji. Ko so pričeli Hudobrezniki urejati propadlo posestvo, so najprej zgradili svinjski hlev. Po nekaj letih prizadevanj ni bilo mogoče v tem hlevu dopitati svinj. Ko je nekoč k hiši prišla beračica in prosila za zabelo, ji je gospodinja potožila, da je nima, ker se ji doslej ni posrečilo zrediti mastnih svinj. Beračica je takoj menila, da je hlev uročen, da je v zid vstavil kakšen sovražnik hiše nekaj, kar povzroča sedaj nesrečo. Svetovala je, da zgradijo nov hlev, pri tem pa bo treba paziti, da se stvar z urokom ne ponovi. Res so naredili tako: iz svinjaka so naredili konjski hlev, novega pa postavili za svinje, ki so tam izredno lepo uspevale, konjem pa očitno urok ni mogel do živega.

Križ v štor so zasekali, ko so pričeli podirati drevje. To so storili na prvem štoru, da bi preprečili »divjo jago« po gozdu, kjer so sekali.

Vrag in polhi. Vrag je rad v gozdovih preganjal polhe. Takrat je bilo slišati vpitje polhov »drugam«, kar je pomenilo bežati.

Predniki furmana iz Varpolja so vozili s Kamnika sol. Pot jih je vodila skozi Hom, kjer so tiste čase bili bogati in divji gozdovi. Neke noči se je na cesti postavila skupina coprnice pred vprego in zahtevala od voznika, da se obrne nazaj proti domu, ker se mu bo sicer zgodila velika nesreča. Na sploh se je govorilo med ljudmi, da v Homu rado straši; temu so gotovo tudi pripomogle »gavge«, ki so stale sredi gozdov tega območja.

Grmadski Janez je bil nekdanje čase dokaj zapuščen brezdomec v okolici Radegunde. Hodil je od hiše do hiše in marsikatero je pri tem ušpičil. Tako je nekoč žanjicam, ki so žele pri Vrbuču v Šmihelu, dal piti vovkovca; bajе so bile po vrsti kot spremenjene in marsikateri je bilo zelo slabo.

Črna mačka čez cesto: če je pred furmanom tekla črna mačka čez cesto, je to bil znak možne nesreče. Takrat so furmani še posebej pozorno vozili in pazili na tovor.

Strašilo je furmane tudi iz gozda pred Lačjo vasjo. Ponoči je marsikdaj v njem strahotno pokalo, kot da bi s cepci mlatili, tedaj so konji zdivjali domov in nihče jih ni mogel zadržati.

Hitro domov je bila želja vsakega flosarja, ko je na koncu »rajže« moral na mukotrпно pot nazaj v dolino. Znano je bilo, da je na Homcah bila »coprnica«, bajje pri Oterju, ki se je nenadoma pojavila v Rugvici med flosarji in jih vprašala »Zeliš hitro domov, koliko mi plačaš?«. Pripovedovali so, da so flosarji marsikdaj tako hitro prišli domov, odlagala jih je vedno v Leškem ali Flosarjevem grabnu. Med ljudmi je bila vera, da so jahali na njeni metli.

Gavge imenujejo ljudje nekdanje morišče gornjegrajske gospoščine v gozdu ob cesti Gornji grad — Ljubno, nekaj kilometrov iz Gornjega grada. Beseda izvira iz nemščine Galgen = vislice.

Osebne izjave: Ivan Jurjevc-Žuntar, Varpolje; Franc Gostečnik-Keber, Radegunda; Anton Brinjovc-Hudobreznik, Mozirje; Franc Zajc-Rebernik, Prihova; Franc Matjaž-Kmet, Spodnja Rečica; Jože Planovšek, Lačja vas; Anton Plesnik-Pogorelečnik, Podvolovljek; Rafael Cajner-Planovšek, Pusto polje.



Vlaka lesa s poki na Planici, po drugi svetovni vojni.

Furmani v planini

Že smo omenili posebno vzdušje, ki je vladalo tam, kjer so furmani v večjih skupinah preživljali dalj časa. Najbolj je to prišlo do izraza v planini, kjer so skupaj z gozdnimi delavci v gozdarskih kočah s šalami in z dovtipi preganjali dolge zimske večere, odrezani od domačih in svojih domov.

Poleg trdega dela so si še tudi po drugi svetovni vojni morali sami kuhati, o jedilniku smo že govorili. Seveda so jedli v raznih predelih različno, ponekod so zelo cenili ajdova jedila, drugod spet mesna, vsekakor pa so zaradi velikih telesnih naporov povsod dobro in obilno jedli, čeprav preprosto.

Bivanje v kočah je bilo le za utrjene ljudi, saj so te predvsem v času pred drugo vojno bile le zasilna bivališča.

Popivanja na sploh ni bilo, ker je delo zahtevalo celega človeka. Cenili pa so domačo pijačo tolkovec, ki so ga vedno nosili s seboj. Tudi domače žganje se je povsod našlo.

Tako na poti kot v planini so furmani poleg pesmi poznali vrsto zabavnih iger in preizkušanj moči. Tako so bile splošno uveljavljene stave za pijačo. Moč so preizkušali na več načinov, bodisi da so se za stavo spoprijeli, bodisi da so kazali moč rok z nategovanjem na mizi, ali stegovanje sredinca, dvigali so razne težke predmete in metali težke kamne v daljavo. Vse to in še marsikaj je razveseljevalo vse navzoče in tako so v šegavosti zmogli sicer zahtevno in naporno življenje.

Osebnе izjave: Franc Remic-Kračnik, Loke; Franc Matjaž-Kmet, Spodnja Rečica; Franc Zajc-Rebernik, Prihova; Peter Jež-Stoglej, Luče; Slavko Lekše, Mozirje; Alojz Plaznik, Podveža; Ivan Zotel, Žalec; Franc Govek-Žberk, Okonina; Ivan Jurjevc-Žunter, Varpolje; Jože Brunet, Ljubno; Janez Presečnik-Knebl, Gornji grad; Franc Slapnik-Piklov, Volog; Franc Jamnik-Plaznik, Ter in Gelca Miklavc-Kraherl, Mozirje.

Zaščitniki furmanov in konj

Dan sv. Valentina so kmetje nasploh spoštovali, saj je bil ta svetnik zaščitnik zdravja živine. Praznovali so ga 7. januarja.

Sv. Lukež, ki so ga slavili 18. oktobra, je ščitil vprežno živino pred vsemi nesrečami.

Sv. Katarina je bila med furmani čaščena kot njihova zaščitnica pred nesrečami, praznovali so jo 25. novembra.

Veljalo je pravilo, da na dan sv. Lukeža niso delali z vprežno živino, na dan sv. Katarine pa niso vpregli konj in sploh voz, baje je še samokolnica ta dan mirovala.

V župnijski kroniki Mozirja je najti zapis o vsakoletnem žeganju konj. To so opravili zelo slovesno na dan sv. Štefana. Fantje so prijezdili na župnijsko dvorišče, kjer je župnik blagoslovil konje. Po tem so jezdili skupinsko do Olnjnika in nazaj. Tam je bila kapelica sv. Štefana, ki so jo v pozdrav objezdili. Župnik Sairinger, ki je župnikoval v Mozirju od 1803 do 1837, je ta blagoslov ukinitil, žal pa se ne da ugotoviti kdaj in zakaj.

Legenda trdi, da je sv. Štefan uspel umiriti najbolj divjega konja, ki je pred njim pokleknil, da je nato z njim odjezdil. Ukrotil ga je s križem. Ponekod so fantje po blagoslovu na praznik tega svetnika jezdili okoli cerkve. To potrjuje domnevo, da so ta dan slavili furmani na sploh, ne le v Mozirju.

Baje je običaj prenešen v naše kraje iz Nemčije, kjer so vitezi konje vodili k blagoslovu. Germani so namreč svojim bogovom darovali konje, to so počenjali tudi Judje, Perzijci in kasneje še Slovani. Konjsko meso so šteli za najčistejše; tudi sami so ga radi uživali.

Fran Hribernik, Mozirje in okolica, Mozirje 1954

Avgust Stegenjšek, Dekanija Gornjegrajska, str. 236

Karl Simrock, *Handbuch der deutschen Mitologie*, str. 509

Furmanske gostilne

Gostiln je bilo nekoč veliko več kot danes. Seveda pa ni bila vsaka od teh, ki so sicer bile vzdolž cest, po katerih so furmani vozili, tudi »furmanska«. To ne pomeni, da tiste, kjer se furmani niso ustavljali, niso bile dobre. Da je gostilna pomenila furmanom postajo na dolgi poti, gre pripisati več okoliščinam. Morala je biti ob cesti, po kateri so vozili, morala je imeti dovolj prostora, da so tam lahko krmili konje, morala je biti v ustrezni oddaljenosti od začetka oziroma povratka voznje, kajti prav to zadnje je bilo odločilno. Furmani so morali skrbeti za redno krmljenje in napajanje konj, kar so opravljali v določenih časovnih razmikih ali bolje: na voznji so morali biti določeno število ur, ko je bilo treba konjem dati krmo. K vsemu navedenemu je seveda sodila še priljubljenost krčmarja, ki so s furmani pozorno ravnali, saj so predstavljali dober posel. Furmani niso varčevali pri pijači, včasih pa so bili tudi vročekrvni.

Zaradi boljše dojemljivosti, kaj je pomenila furmanska gostilna, jih bomo skušali naštetih po območju ob Dreti in Savinji. To sta bili glavni smeri prevozov, torej glavni prometni žili v dolini.

V Solčavi so furmani radi zahajali k Rogovilcu, zelo znana postaja je bila pri gostilni v Strugah (pred Lučami), v Lučah je bila splošno znana gostilna pri Majdetu, kamor so zahajali turistični vozovi, Radmirje je bilo tedaj ob cesti, saj je

takoj za Ljubnim cesta krenila čez polje preko Radmirja. Tam je bila gostilna Pri pošti (Majcenovič), v Šentjanžu so se radi ustavljali pri Majerholdu in v Okonini na Četari. V Varpolju je bila gostilna Pri Prazniku, nato pa v Mozirju pri Celinški. V Letušu so stali pri Sulcerju, na Paki (Šmartno ob Paki) pa so radi zahajali tako na Pošto kot k Mavcu. Če so vozili v Celje, je bila obvezna postaja na Polzeli; tam so zahajali ali k Orešniku ali pa k Cimpermanu. Pri Orešniku so bili predvsem »doma« rečički in varpoljski furmani, gostilničarka jim je zaupala ključ, če je bilo pozno zvečer in mirno legla, oni pa so ključ po odhodu iz gostilne položili pod vhodna vrata, tako je bilo dogovorjeno. V Celju so sicer imeli hleve pri Škobernetu (Ojstrica), furmani pa so raje šli k Braniboru; to je bila slovenska gostilna, tam so tudi prenočevali, če je tako nanoslo.

Seveda bi naštevanje vseh gostiln v času pred drugo svetovno vojno zahtevalo veliko prostora. Našteli smo le najbolj znane, ki so slovele kot »furmanske«.

Skozi Mozirje so morali dejansko vsi furmani na poti v Celje, pa tudi v Šmartno ob Paki. Tovore, ki jih je bilo treba stehtati, so tehtali na Goričarjevi tehtnici na trgu v Mozirju. Zato so nekateri tudi zahajali k Majerholdu v spodnjem delu trga.

Gostilničarji so skrbeli, da je okolje gostilne ustrezalo potrebam furmanov, saj so na ta način privabili tudi mimovozeče tuje voznike. Posebno so si prizadevali za tiste, ki so s kočijami vozili izletnike v dolino in iz nje.

Kako so kupovali konje

Furmani so konje kupovali na več načinov. Nekateri so hodili na Hrvaško, drugi so imeli stalne prekupčevalce (mešetarje), ki so jim konje posredovali. Nekateri mešetarji so radi vodili večje število živali po deželi in jih ponujali. Seveda so kmetje poznali tudi živinske sejme, kjer so izbirali živali po želji in potrebi. Kupčevali pa so tudi med seboj v dolini. Pri tem so upoštevali določena pravila, ki so se uveljavila pri nakupu konj.

V naših razmerah konj niso kupovali po pasmah, ampak po videzu. Povpraševanje je bilo po srednje težkih živalih, saj se izrazito težki konji v naših prilikah niso obnesli. Treba je bilo misliti na namen, za katerega je kmet konja kupoval. Furmani so morali z njim delati tako v gozdu, na cesti in na polju. Vsem tem zahtevam so prilagajali izbor. V dolini ni bilo izrazitega rejca konj za prodajo, pa tudi strokovne odbire ne. Zelo priljubljeni so bili konji med 500 in 700 kilami teže. Niso pa kupovali belih konj, temveč le »prame« (rjave), »švarce« (črne) in »fukse« (svetle barve z lisami na glavi in nogah).

Kaj je sodilo med značilnosti dobrega konja? Kratek vrat, mala glava, nabito oprsje, tanke noge, kratek ficol (noga od kopita do gležnja), bistro oko, zdravo kopito, pravilni zobje, lep košat rep in tudi takšna griva. Dober konj je moral imeti jedro meso in lepo dlako.

Na sejmju v Žalcu so bili zelo iskani »savinjski konji«. To so bile živali, podobne noriškem konju in v glavnem črne barve. Zanimivo je, da so furmani poznali te konje pod navedenim imenom, čeprav seveda bi šlo za pasmo.

Na sejmih, pa tudi sicer med seboj so »barantali« za konje, kar je pomenilo neke vrste pogajanje za ceno in pogoje prodaje oziroma nakupa. Konje so torej kupovali »na oko« in »na počrez«, to je pomenilo, da je kupec moral o konju dosti vedeti in poznati vse znake dobre živali. Na sploh je veljalo pravilo preizkušnje konja (»konja je dobil na probu«). Najbolj običajno so določali za to 8 dni od nakupa, sicer pa so med znanci uveljavljali tudi rok do enega meseca. Če kupec v tem času s konjem ni bil zadovoljen in je menil, da ni dobil tistega, kar je kupil, je konja vrnil. Kot trdijo še živeči furmani, je to pravilo zares držalo. Kupci, ki so šli po konje na Hrvaško, te ugodnosti niso bili deležni.

Spretni prekupčevalci (mešetarji) so želeli prikriti razne hibe konja. Tako se je dogajalo, da so konju izžgali luknjico med spodnje zobe in marsikateri neuki furman je kupil starega konja za mladega.

Cene konj so se v tridesetih letih pred drugo svetovno vojno vrtele med 3 do 6000 din, odvisno od leta nakupa, saj so cene proti štiridesetim letom rastle. Takoj po drugi vojni so plačali za konja okoli 16.000 din, nekaj let kasneje pa že

preko 90.000 din. Vsekakor je nekoč veljalo pravilo, da je vrednost dobrega konja za dve kravi.

Oglejmo si še stroške za nakup konja in opreme okoli 1936. Voz in »cajg« (konjska oprema) so plačevali okoli 10 do 13.000 din, kar je bilo odvisno od izbire voza; saj so ti bili zelo različni in tedaj tudi različnih cen. Vsekakor velja trditev, da je nabava konj in ustreznega pribora, seveda tudi voza, bila kar zajetna naložba.

Sejmi za konje so bili v Šoštanju, Žalcu in dvakrat na leto v Mozirju. Največ so hodili nakupovat v Šoštanj in Žalec. Pri tem je zanimivo, da je naša dolina slovela po dobrih žrebcih. Korošci so radi rekli, da gredo v »žrebetno dolino«, če so se podali na nakup žrebcev k nam.

Nekdanji furmani se radi spominjajo na pravcati obred pri nakupu oziroma prodaji konja. To je lahko trajalo dolgo časa in ko sta se prodajalec in kupec sporazumela, je slednji dejal »sedaj ga bom vzел« in to je pomenilo konec barantanja.

Gibanje števila konj v dolini

Zelo težko je najti zanesljive podatke o številu konj, ki so jih imeli naši kmetje. Najzanesljivejši so še tisti iz stare avstrijske statistike. Posebno malo imamo številke iz obdobja med obema vojnama, čeprav smo zanje zaprosili naše republiške statistične urade. Zato bomo za obdobje med obema vojnama kot primerjalno uporabljali nekaj številke o stanju konj v nekdanji Dravski banovini.

Težko je tudi primerjati gibanje konj po osvoboditvi, saj je območje sedanje občine bilo nekaj časa pod okrajem Mozirje, kasneje pa pod okrajem Šoštanj. V obeh primerih je razporeditev pomenila drugačno območje, kot je sedanje občinsko. Zajemala je tudi del sedanje občine Velenje. Šele z ustanovitvijo občine 1954 je tudi naša dobila stalno območje, kakršno ima še danes.

Prav tako je treba poudariti, da so številke za nekdanji srez Gornji grad tako v stari Avstriji, kot tudi med obema vojnama zajemale poleg območja sedanje občine še Šmartno ob Paki, ker je meja sreza potekala pri Gori Oljki. Vsekakor pa bo gibanje števila konj kljub vsemu navedenemu le boljša slika pomembnosti konjereje v naših krajih, s poudarkom seveda, da govorimo o konju kot vlečni sili.

Na razširjenost konja pri nas je vplivalo veliko okoliščin, predvsem gospodarska usmeritev oziroma so razvoj narekovale gospodarske prilike določenega časa. Ljudje so se prilagajali tudi zemljiškim prilikam, v katerih so delali in živeli. Tako je hribovski kmet redil več volov, ki so bili zanj tako vprega kot pridelava mesa za prodajo. Zato so značilni podatki za območje nekdanjega gornjegrajskega urada Tirosek, ki je zajemal hribovske predele okoli Nove Štifte in kraj sam.



Popravilo voza pri kolarju Marovtu na Ljubnem okoli 1936.

Tako so našteli leta 1542 v tem predelu 27 konj in 152 volov, leta 1910 pa 22 konj in 148 volov.

Dolga leta je bilo številčno razmerje med govedom in konji nekako stalno, z vse večjo usmerjenostjo na pridelavo mleka kot zaradi uvajanja strojev pa so se stvari naglo spreminjale. Število konj je hitro upadalo, tako kot je hitro naraščalo v obdobju po letu 1910. Takole bi lahko zaključili to razmišljanje: z razvojem lesne trgovine je dobivalo prevoznništvo svoj odločilen pomen, seveda tudi kot dejavnost pri spravilu lesa, z uvajanjem sodobnih tovornih prevoznih sredstev pa je ta pomen hitro izgubljalo.

V zadnjem času spet opažamo večje zanimanje za konjerejo. Temu je vzrok po eni strani vsestranska uporabnost konja v vojaške namene, po drugi pa tudi že račun, saj je za nekatera kmetijska dela spet konj cenejši od stroja.

Po popisu stanja 31. 12. 1890 je bilo v srezu Gornji grad naštetih 653 konj. Stanje se je spremenilo v korist večjega števila konj že pri popisu za leto 1900, ko je znašalo 692, v 1910 pa so našteli že 734 konj. Prva svetovna vojna je seveda zavrla razvoj konjereje tudi pri nas.

Za primerjavo navajamo še številke iz leta 1931 za območje Dravske banovine, ko so našteli 55.500 konj (razen območja Bele krajine), na istem območju je bilo dve leti prej še 63.383 konj. To kaže na upadanje števila teh živali, kar je treba nedvomno pripisati vse večji gospodarski krizi tridesetih let, pa tudi posodabljanju transporta in zato tudi upadanju vprežnega prevoznništva na sploh. Verjetno so bila takšna gibanja tudi v naši dolini, saj se je kriza sprva zelo poznala tudi

pri prometu z lesom. Ta se je znatno popravil v obdobju, ko so se pojavili prvi znaki bližajoče se vojne.

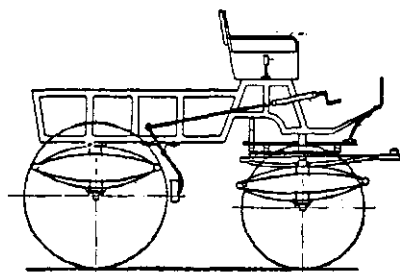
Med drugo svetovno vojno so zasedbene sile zelo izkoriščale naše gozdove in tako tudi potrebovale vprežna vozila za prevoz. Naši furmani so do večjega in izrazitejšega pojava osvobodilnega boja prevažali razne tovore, predvsem les, pozneje pa so takšno dejavnost preprečevali boji in zavest odpora do zavojevalcev nasploh.

Po osvoboditvi je nastopilo veliko povpraševanje po prevozih vseh vrst. Tovorna vozila so seveda služila v glavnem še vojaškim potrebam, pa je tudi teh bilo malo. Spet je prišlo zlato obdobje za furmane. Konji so bili iskani in njih število se je hitro večalo.

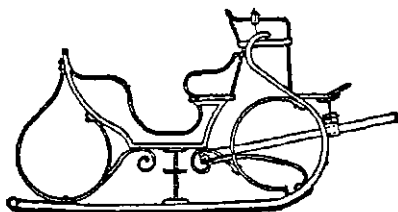
V okraju Mozirje so leta 1949 naštel 1771 konj, njih število pa je padlo v okraju Šoštanj leta 1951 na 1458. To tudi potrjuje dejstvo, da so prevoze že precej opravljali s tovornjaki, da so se v planinah pričele pojavljati žičnice, da je spravilo lesa dobivalo drugačne oblike; sodobnejše izkušnje so uvajali povsod. Tu je konj seveda spet izgubljal pomen, čeprav je treba povedati, da so v nekaterih težko dostopnih predelih še vedno ohranjali vprežni način spravila lesa. Cestni promet pa se je vse bolj sprevrčal v korist tovornjakov.

Če se povrnemo na popis iz leta 1951 je treba povedati, da se je v času po vojni pojavilo tudi »prevozištvu« v malem: konje so imeli tudi ljudje brez zemlje in jim je torej to bil edini vir preživljanja. Seveda je takšen pojav vreden le omembe, nikakor pa ni bil množičen. V okraju Šoštanj so tedaj naštel 20 takih primerov.

Kljub vsem naštetim okoliščinam so v občini Mozirje še leta 1953 naštel 1191 konj, kar pomeni, da se je delo s konji v planinskem predelu še vedno ohranjalo. To potrjujejo tudi razmere v predelu Luč in Ljubnega, pa tudi v okolici Mozirja. Le malo je padlo število konj leta 1955, ko so jih naštel v občini še 1122, pet let kasneje pa le 1018. Od tega časa dalje se je število teh živali opazno zmanjševalo, saj so leta 1980 naštel 337 in leto kasneje le še 259 konj.



Zapravljivček, »flajšvagn«, mesarski voz



Osebne sani

Že nekaj let uvaja veterinarska strokovna služba pri nas konje pasme haflinger, ki so zelo primerni za naše razmere. Gre za načrtno rejo, ki ima vse značilnosti pasemske usmeritve za to območje.

Lahko torej trdimo, da se je število konj vedno prilagajalo gospodarskim potrebam, kar potrjuje dejstvo, da so v naših krajih imeli le delovne konje, ker so z njimi iskali dodaten vir zaslužka za kmetije.

A. Videčnik, Zadržno povezovanje kmetov v Gornji Savinjski dolini, Mozirje 1988, stran 36
Oesterreichische Statistik, Wien, 1893, 1902 in 1917

Dr. Franc Veble, Sedanje stanje konjereje v Dravski banovini, Jugoslovanski veterinarski vestnik 8/1932

Poročilo okraja Mozirje 1950 in popis Zavod za statistiko in evidence LRS 1952

Zavod za statistiko in evidence LRS 1952

SO Mozirje, statistična poročila in popis ZKZ Mozirje za leto 1980

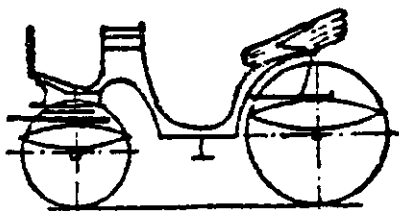
Dr. A. Ogrizek navaja v knjigi Specialno stočarstvo, 1. dio, Zagreb 1952, da bo konj tudi v naprej iskana živa delovna sila. Po drugi svetovni vojni je v zelo industrializirani Nemčiji kljub velikemu porastu strojev število konj v primerjalnem obdobju 1938—1948 porastlo za 4,2%. Podobne ugotovitve so tudi v Angliji in SSSR. V letu 1952 je prišlo na km² pri nas 4,5, v Nemčiji 8,3, na Poljskem 8,5 in na Holandskem 10,6 konj.

Vozovi in oprema

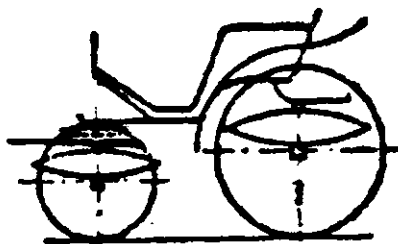
Prevozna sredstva, ki so jih ljudje uporabljali, so bila glede na razmere v raznih deželah zelo različna. Naša stvar je, da opišemo tista, ki so jih uporabljali naši kmetje in furmani. Ko govorimo o njih, je treba omeniti, da je v naših krajih še med obema vojnama bilo sorazmerno malo zahtevnih osebnih vozil, kar kaže, da je pretežno kmečki stan razpolagal s konji. Tako je bilo malo kočij in športnih voz; ti so bili le na veleposestvu Marijingrad, pa še tam niso poznali, denimo, lovskih vozil, tekmovalnih voz in podobno.

V naši dolini je bilo dovolj sposobnih obrtnikov, ki so izdelovali orodje in drugo opremo za furmane. Tako so znani orodni kovači v Lučah, vozovnih kovačev je bilo več, tudi podkovnih kovačev je bilo dovolj, skratka kovaške usluge so bile v dolini vedno dosegljive. To velja tudi za kolarje, ki so izdelovali lesene dele voz in razna druga orodja. Redkeje so imeli delavnice sedlarji, vendar pa jih je za potrebe doline bilo dovolj.

Lahko torej trdimo, da so naši furmani vso potrebno opremo dobili v dolini. Šele po drugi vojni, ko so uvajali tudi pri nas vozove »gumarje«, se pravi težje tovarne vozove s platišči z gumijastimi plašči, so te naročali na Kranjskem. Znano



Paruč



Koles

je, da so v Nazarjah že pred vojno imeli prikolico z gumijastimi kolesi, vendar pa ne kot voz.

Kajpak lahko ugotovimo, da so naši ljudje uporabljali vse vrste sicer znanih tovornih vprežnih vozil. Le tista za težje tovore, ki so jih največ uporabljali poklicni obrtniki — prevozniki, v naših razmerah niso našla uporabe zaradi obsega in načina furmanstva pri nas. Naši furmani niso imeli kje voziti tovore, težje od 8 ton, pa tudi na daljše vožnje se niso več podajali.

Cizo (gare) so uporabljali kot priročno vozilo. Gre za enoosno prevozno sredstvo, ki je zelo okretno in dobro uporabno tudi v težkih terenskih razmerah. Ponekod so imeli takšne vozove prirejene za volovsko vprego.

Lesenjaki je dvoosno vozilo, vendar z lesenima osovina. Bilo je v rabi na hribovskih kmetijah. Gre za vozilo za volovsko vprego.

Šmoler (ta mali voz) so imeli kmetje za razne domače prevoze. Običajno je imel ob ročicah stranice ali letve.

Ajnšpaniger (enovprežnik) je bil lahek voz, največ za kmečko rabo in je imel platišča od 5 do 6 cm.

Holpalter je bil srednje težak voz. Nanj so nalagali lažje tovore in je imel platišča široka 8 do 9 cm.

Platoner je bil voz za prevoznike, nanj so lahko naložili do 5 ton tovora. Uporabljali so ga v glavnem za oskrbo trgovcev in medkrajevne prevoze. Na njem so bila platišča široka 10 cm.

Parizar je izrazito tovorni voz, teh je bilo tudi največ med našimi furmani. Imel je zelo močno ogrodje, ki je lahko kljubovalo slabim cestam. Na kolesih so bila platišča široka do 15 cm.

Lojterski voz (lojtnik, letvenik) so priredili za prevoz sena ali ljudi tako, da so parizarju odvzeli »španglne«, vstavili ročice, podaljšali svoro in ga obdali z stranskima letvama. Če so prevažali seno, so potrebovali še vrsto pripomočkov, o katerih bomo govorili na drugem mestu. Če pa je služil tak voz za prevoz večje skupine ljudi, so na letve položili klopi.

Parizar je tehtal okoli 510 kg, če je bil opremljen za tovor, pa okoli 600 kg. Nanj so, če je bil opremljen za prevoz sena, naložili 1.000 do 1.500 kg tega pride-

lka. Lesa so na lepih cestah lahko prevažali do 6 kubikov, odvisno od tega, ali je šlo za platanice ali rezan les.

Gumar je izredno močno vozilo za prevoz težkih tovorov. Lažje teče zaradi gumijastih plaščev na platiščih, zato nanj tudi več nalagajo. Tehnično je izboljššan, saj ima boljše zavore, lažje je raztegljiv in podobno. Seveda je bil takoj po drugi svetovni vojni dokaj drag. Tako je ljubenski furman Plaznik zanj plačal okoli 100.000 din; baje je bil prvi v dolini, ki je po drugi vojni nabavil takšen voz.

Morda je še dobro naštetih nekaj vrst osebnih vozil, ki so bila pri nas v rabi. Sprva tudi ta niso imela vzmeti, že pred prvo svetovno vojno pa so izdelovali vsa podobna vozila z jeklenimi vzmetmi.

Koleselj je lahek osebni voz brez strehe. Spredaj ima sedež za voznika (pok), zadaj pa dve oblazinjeni klopi. Voz nima vrat.

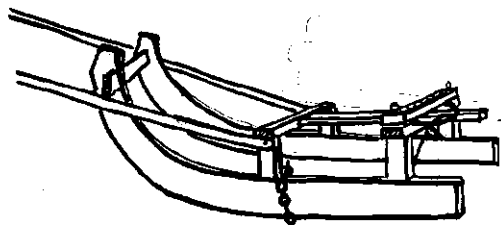
Paruč je zelo podoben koleslju, le da ima čez zadnja sedeža usnjeno streho.

Zapravljivček (flajšvagn) je vzmeten voz, ki ima spredaj klop za dve osebi, zadaj pa neke vrste plato za nekladanje lažjih predmetov (tovora). Ker so ga veliko uporabljali mesarji, ki so zadaj naložili teleta ali kar so lahko kupili, se ga je prijelo ime »flajšvagn«, kar bi pomenilo mesarski voz.

Ti vozovi so imeli ob sedežu voznika tudi ročko za zavoro, včasih so jih lepo okrasili.

Postiljon je bil kočiji podoben osebni voz. Ker so ga uporabljali na poštnih progah tudi v naši dolini, je dobil ime, ki že samo pove, da gre za poštni voz. Streha je segala v podaljšku čez voznikovo klop, sicer pa je bil zadnji del namenjen potnikom, imel je dve oblazinjeni klopi in dvoje vrat. Bil je zaprt, da so potniki potovali nekoliko zavarovani pred prahom in slabim vremenom. Znano je, da je takšen voz še pred prvo svetovno vojno vozil po Zadrecki dolini do Gornjega grada pošto in ljudi.

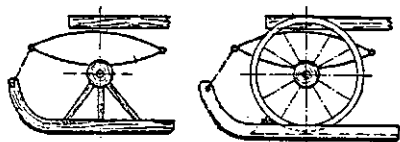
Če se povrnemo k tovornim vozilom, je treba reči, da so dolgo časa bila brez urejenih zavor. V te namene so uporabljali »cokle«: to so bili železni natikači z zobmi navzdol in so jih namestili na zadnji kolesi.



Poki, za katere trdijo, da so jih k nam prinesli Kranjci. Že pred prvo svetovno vojno so kranjski furmani prihajali na delo tudi v naše kraje.

Pozneje so že imeli zadnje in sprednje zavore (žlajfe), vendar pa tudi to ni bila posrečena rešitev, saj je furman moral ravnati zelo urno, da je še pravočasno zaviral na obe osovini.

Pri prevažanju lesa je bilo veliko zimskih del, saj so opravljali vlako lesa največ pozimi. V te namene vozovi seveda niso mogli služiti. Furmani so zato poznali sani in poke.



Sanice za osebne in tovarne vozove

Sani so bile vprežne, težke gradnje in so bile namenjene zimskemu prevozu tovarov. Imele so sanice širine do 10 cm. Slaba stran sani je bila, da so bile težko vodljive, kar je povzročalo pri vožnji težjih tovorov velike preglavice. Če so z njimi vozili navzdol so zavirali tako, da so okoli »šlitnice« navezali »rajsketno«, verigo z velikimi in močnimi glidi (členi), da je dobro zavirala.

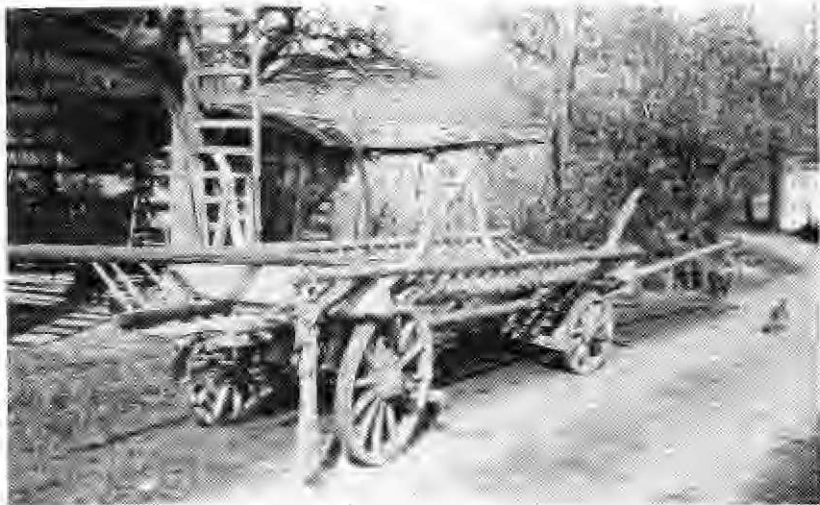
Poki so bili gibljive sani, z njimi so lažje zavijali. Poki so imeli za razliko od sani oje in v nje vpreženega le enega konja.

Če so furmani govorili o vlaki lesa s poki so rekli »pokali smo«. Lahko trdimo, da so bili poki pri vlaki lesa v planinah nepogrešljivi. Imeli pa niso zavor, zato so uporabljali »mačke«, ki so jih namestili na zadnji del sanic in so z njimi zavirali. Te si je baje izmislil znani furman Pečovnik iz Podveže. Gre spet za železno napravo, na zadnjem koncu sanice, ki je imela posebno močno ošiljene zobe za zaviranje v snegu in ledu.

Lahke sani so največkrat imeli pri hiši za osebne prevoze pozimi. Marsikje so z voz sneli kolesa in namesto njih namestili prilagojene sanice.

Spravilo sena

Nalaganje sena na voz ni bila enostavna stvar. To so vedeli vsi furmani. Prav zato je dobro, če obnovimo to staro kmečko znanje. Najprej so do višine letev naložili plast sena, nato pa pričeli polagati »perot« (plast). Ločili so prednjo in zadnjo perot. Začeli so pri sprednji, najprej levo, nato še desno, v sredino pa so nametali seno, da je čvrsto vezalo obe peroti med seboj. Seno za perot so pripravili na tleh in jo nato v enem zamahu vrgli na pravo mesto na voz. Ko so naredili vse štiri peroti (spredaj in zadaj po dve), so se lotili »zaperoti«, to je bilo zloženo seno vzdolž obeh letev. Vse to je predstavljalo neke vrste temelj, ki je potem lahko nosil



Voz pripravljen za spravilo sena (lojterski voz, letvenik).

celotno breme sena in doseženo je bilo potrebno ravnotežje na vozu. Ko so voz do vrha naložili, so seno pritrdili z žrdjo. Žrd je bila največkrat izbrana sušica, torej je morala biti iz čvrstega, gibkega lesa. Spredaj so ji naredili utor, vanj je bilo mogoče pritrditi verigo, ki so jo pritrdili na sprednja konca letve. Zadaj so žrd čvrsto povezali s »senenim štrikom« (vrvjo), spet na obe letvi, ali pa na zadnji podel voza. Ni treba posebej poudarjati, da je seno moralo biti dobro potlačeno in skrbno naloženo, saj se le tako voz med prevozom ni obrnil.

Vlaka lesa

Zelo trdo in zahtevno delo je bila vlaka lesa iz gozda do ustrezne vozne ali vodne poti. Za vlako so v gozdu naredili gozdni delavci »nadelo«, neke vrste pot za spravilo lesa.

Sprednji del pokov so imenovali »posmolka«; ta del so tudi največkrat rabili v težkih predelih, posebno ko je šlo za strmine, saj so zadaj drsajoče platanice zavirale. Ker je bil vprežen le sam konj, so po potrebi dodali še enega pred njim, tega so pripeli s »prustketno« (oprsna veriga).

Če so vlačili s klinci, so največkrat za kline, ki so jih zabijali v platanice, radi uporabljali »koroške«, ti so bili nekoliko pravokotno zaviti, da jih ni bilo mogoče zlahka zdreti. Če so vlačili po strmini, so za zaviranje uporabili »štosketno«; to je

bila močna, iz velikih členov narejena veriga, ki so jo ovili okoli »štosa« (kupa) platanic, da je delovala zaviralno.

Če so pokali po ugodnem zemljišču, so za poke »nabili« še štos platanic na klince, v izredno ugodnih pogojih dela pa tudi po dva. Tako so občutno povečali količino spravljenega lesa.

Če so delali s klinci, je bil obvezno potreben »pribijavc«; tako so hribovci imenovali orodje za zabijanje klinov, medtem ko so v nižinskih predelih temu rekli »pikl«.

Če furmane spomin ne vara, so vlekli s klinci do 2, s poki pa tudi do 5 kubikov lesa.

Furmani v predelu Luč so v planini pri spravilu lesa, ko so pokali, opremili konja z »ritniširo«, (hajstre), to je bila usnjena naprava, ki so jo konju namestili okoli zadnjega trupa pod repom in spredaj pripeli na komat. To je pomagalo, da je konj sam zaviral.

O pokih kaže ponovno spregovoriti nekaj več, saj so dejansko predstavljali najpogostnejše sredstvo za vlako lesa v vseh mogočih terenskih razmerah. To je bila sanem podobna naprava, le da je zaradi gibljivosti v »rištahu« predstavljala zelo okretno vozilo. Ob straneh na nosilnem delu (rištah) sta bili pritrjeni močni verigi, s katerima je bilo mogoče naložene platanice dobro pričvrstiti na zobat del nosilne površine. To je bilo potrebno, da naložene platanice niso drsele nazaj. Vsaka od teh verig je imela zaponko (šnelerco), tako se je lahko veriga zelo močno napela in trdno držala platanice, da se med spravilom niso premikale. Ker pa so ponavadi vlačili po slabem zemljišču, strminah in kolovozih, so za boljšo pričvrstitev platanic uporabljali posebne sponke »rajsklamfe«, skovane v obliki črke »U«. Te so zabili v platanico; tako so s pomočjo členov verige in teh sponk dodatno pričvrstili les na poke.

Naj opišemo še nekoliko klince, ki so bili, kot že omejeno, pomembni pri vlaki lesa z ali brez pokov. Z vlečnim delom verige je kline (kele) povezovala gibljiva grlica, iz katere je bilo speljanih do šest verig, na katerih so bili nameščeni na gibljivem členu klini. Tako se pri vlaki ni mogla nobena od verig zavijati, vse so bile na gibljivih delih.

Za zaviranje so, kot smo že rekli, uporabljali »rajsketno«. Nižinski furmani so uporabljali v te svrhe posebno močno verigo, ki je imela štirioglate člene premera do 12 cm. Seveda je takšna veriga dobro zavirala.

Furmani iz Zadretja so po drugi vojni veliko delali na območju Krašice in Menine. Seveda so tako kot njihovi vrstniki drugje v času spravila lesa bivali na planini. Ko so delali v Strojniku pod Menino, so dobivali krmo po žičnici iz doline. Les so spravljali do žičnice in z njo v dolino.

Ko govorimo o času po drugi svetovni vojni, ne moremo mimo omrežja žičnic, ki je bilo dokaj obsežno, tako so s Kala bile kar tri nakladalne postaje. Ker je bilo do delovišč v tem koncu daleč, so furmani radi ostajali tudi po več tednov v planini. Kuhali so si sami in kot povedo, je bil njihov jedilnik enostaven. Za zajtrk

črna kava s kruhom, včasih so spekli tudi kakšno jajce. Opoldne so radi jedli prežganko, kruh in prekajeno meso; največkrat so bili od koč zelo oddaljeni, pa so zato zaužili kar suho hrano. Zvečer je bila redno juha, bodisi prežganka ali krompirjeva, saj so prežganje prinesli od doma in je tako bila priprava juhe enostavna. Veliko so pojedli kislega zelja in zraven žgancev, ki so morali biti dobro zabeljeni. Med pijačami je prevladoval tolkovec, zjutraj pa seveda kakšno šilce žganja. Težave so bile z vodo, ki so jo vozili. To velja za zadrečke predele.

Starejši furmani iz Zadretja se spominjajo, kako so leta 1925 pričeli sekati v Kalski dolini. Tam so bila obsežna sečišča Marijngrada. Polni dve leti so delali rižo na vološko plat (nad Vologom). Furmani so imeli polne roke dela, veleposestvo pa je 1927 kupilo prvi tovornjak na oglje, imel je še trde gume na platiščih in bil je izredno velik, a so že pri prvi vožnji imeli smolo: ugreznil se je, da mu več par konj ni moglo pomagati iz blata...

Spravilo s Krašice je bilo zelo naporno vse do 1937, ko je veleposestvo Marijngard pričelo delati cesto.

Med zadrečkimi furmani najdemo izrazje, ki je za to območje značilno. Tako so les navzdol »spravljali«, če so ga vlekli do zbirnega mesta so ga »pretegovali«, iz jam pa so ga »vlačili«.

S kakšnimi platanicami so se ubadali, pove najbolje pripoved enega izmed njih, ko je rekel: »...Imel sem tri platanice, pa sem vozil šest kubikov...«.

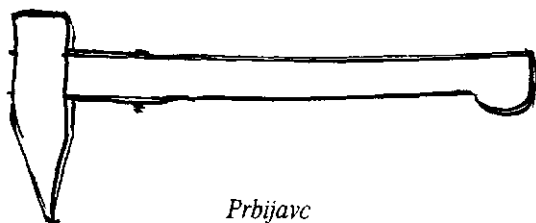
Osební izjavi: Florijan Cajner-Planovšek, Pusto polje, in Ciril Deleja, Pusto polje

Nakladanje platanic

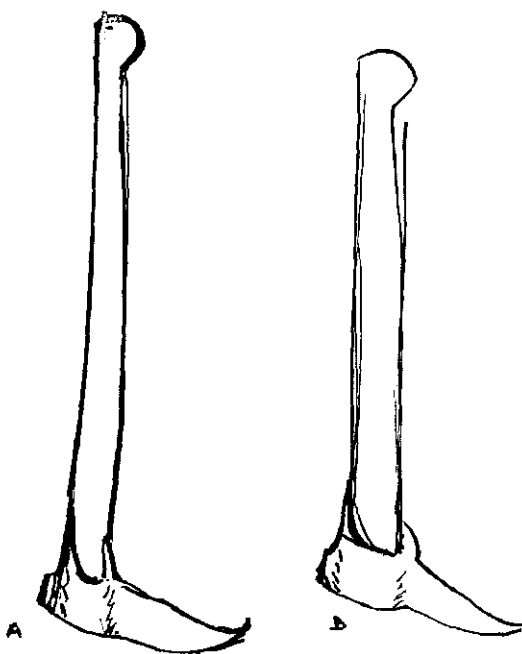
Platanice, s katerimi so se nekdanji furmani srečevali, so bile tako po obsegu kot po teži izredne. Zato je pomenilo nakladanje velik napor in je zahtevalo dosti znanja. Zaradi težavnosti so priskočili družno na pomoč vsi furmani. Tako so skupno nalagali in razlagali. Medsebojna pomoč je bila vsekakor potrebna.

Delo so opravljali ročno, le v ugodnih razmerah so pri nakladanju lahko uporabljali konje. Na robeh so spredaj in zadaj platanice najprej pritrdili s »klamfami« (železnimi spojkami), ki pa so morale biti izredno močne, izdelovali so jih kovači. Te krajne platanice so torej predstavljale neke vrste obod za trdno nakladanje drugih. V hudih zimah se je zgodilo, da so spojke popokale in takrat je bila nevarnost, da se tovor zruši, posebno če so vozili po slabih poteh. Spodnje platanice so včasih prilagodili »španglnom«; to so bili leseni, dobro okovani komadi, pritrjeni na površino voza, ob strani so imeli trden nastavek kakih 7 cm visoko. Pomen španglnov je bil v tem, da se je nalagalna površina povečala, platanice pa so bile naložene povsem pravokotno. Ko so tako naložili voz, so plata-

nice trdno »porajklali«, kar pomeni, da so jih obdali z močno verigo »žlajdro«, ki je imela za sponko »šnelerco«. Sponko so tako imenovali, ker se je hitro zapirala. Od tod tudi izraz (schnellbindend – hitrovezen) »šnelerca«. Žlajdro so nato močno napeli z »rajklom«; to je bil največkrat gabrov drog, dolg kakih 2,5 m. Tako je bil lesni tovor čvrsto povezan. Enako so ravnali tudi z rezanim lesom, ki so ga morali čvrsto namestiti na voz, da med prevozom ni bilo težav.



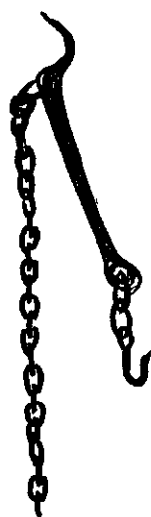
Prbijavc



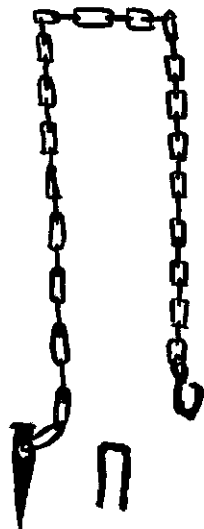
Cepin - A dedec, B baba

Razno furmansko orodje

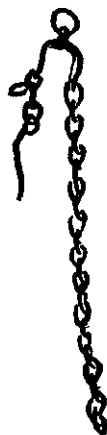
Kot smo že omenili, so furmani svoje orodje vozili na »prični«, ki je bila pritrjena pod ogrodjem voza. Tam so imeli leščerbo (šturmerco), vitlo (vinto), mazivo (šmir), cepin, razne verige in potrebno drobno orodje. Krmo za konje so prevažali v mrežah, zrnje pa v vrečah. Marsikateri je imel v rezervi še kakšen del konjske opreme (cajg, popačenka iz nemške besede Zeug, kar pomeni orodje, priprava, oprava).



Žlazdra s »šnelerco«.



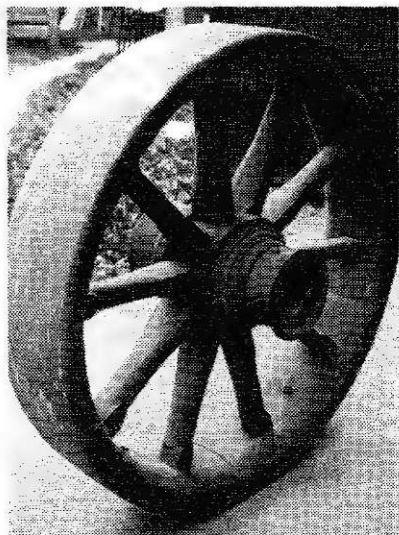
Rajs za platanice in »rajsklamfa«



Rajs za pod sanico (šlitnico)

Med konjsko opremo štejemo: uzdo in štirtenco (prva iz usnja, druga iz konoplje); v gobcu je konj imel brzde (železne), na vratu lajbkis in preko tega komat. Od uzde na komat so bili speljani lanci in od tam vajeti do voznika. Takoj za komatom so namestili rukjermen čez križ, ki je spodaj pod trupom konja pripasan s podprsnico. Od rukjermena so speljane štrange do vage na vozu. Na vlečni gredi je nameščena prustketna (dva konca), ki sta pritrjena na komate para konj. Izrazi so dobesedno in dosledno zapisani, so pa seveda v veliki meri popačeni in izvirajo delno iz nemškega izrazja.

Med nepogrešljivo opremo furmana je sodila »gajžla« (bič). Tega niso veliko rabili za prisilo konj med vožnjo, marveč bolj za pokanje. Bič je bil sestavljen takole: gajžlovnik (gajžnek) je ročaj, ki je bil največkrat iz koprivovega lesa, tega



Kolo težkega tovornega voza



Klinci za vlako lesa (platanic)

so kupili v trgovinah. Doma so ga izdelovali iz brinjevega, če so ga v gornjem delu pletli, pa iz kostanjevega lesa. Na ročaju je bila kita, tako so rekli pletenemu delu. Sledil je jermen in na njem »šmis«, ki je omogočil pokanje.

Izrazje je v dolini zelo različno, to je treba upoštevati, vendar pa smo opisali bič z besedami, ki so najbolj pogostne.

Cestno omrežje

Za vsak urejen promet je potrebna cestna povezava. Skozi naše kraje so brez dvoma že Rimljani zgradili cesto proti Ljubljani, kje točno pa je potekala, ni mogoče z gotovostjo trditi. Domnevamo lahko, da so graditelji iskali najbližjo močno smer do željenega cilja. Žal je naša dolina arheološko premalo raziskana, da bi lahko kaj več dognali o tem, kje so Rimljani imeli postojanke. Dejstvo je, da imamo rimske najdbe v manjši količini na Prihovi, Šentjanžu in Spodnji Rečici.

Iz zgodovinskega razvoja bi lahko sklepali, da je cestna povezava skozi Zadrejte in preko Černivca zelo stara. Daleč nazaj je bila znana zveza med Zadrebko in Tuhinjsko dolino preko Lipe. Vemo tudi, da so v starih časih imeli veliko in pomembno vlogo konjeniki, ki so kot odposlanci ali hitri sli križarili po deželi. Gotovo so ljubljanski škofje iz Gornjega grada imeli vrsto rednih jezdnih zvez, saj je še danes vidno nekaj jezdnih znamenj, ki vodijo nad Novo Štífto v smeri proti Lučam. Dobro ohranjeno jezdno znamenje, ki kaže verjetno še izvorno podobo, je pod Požarnikom na Požarih. Vemo tudi, da je bila tik pod vrhom Černivca poš-



Poštna kočija, ki je pred prvo svetovno vojno vozila v Gornji grad.



Jezdno znamenje pri Požarniku nad Novo Štífto

na postaja, še prej pa se omenja počivališče na poti iz Ljubljane v Gornji grad. Vsekakor lahko trdimo, da je cesta po Zadrebki dolini stekla pred tisto po Savinjski dolini.

Nasploh lahko govorimo o dveh glavnih žilah skozi območje naše občine: ena gre ob Dreti, druga ob Savinji. Če upoštevamo kategorizacijo cest iz leta 1929, je bila oblastna cesta II. reda skozi Zadretje. Podobna razporeditev cest po širini cestišča in pomembnosti je bila znana že v stari Avstriji. Tako lahko sklepamo, da so bile vse druge ceste na našem območju po razporeditvi občinske in so, kot to določa uredba o zaščiti javnih cest iz 1929, služile namenu in potrebam občin, torej so jih te tudi vzdrževale.

Vemo, da so v stari Jugoslaviji pozneje prerazporedili ceste, ki so postale sreske, banovinske in državne, seveda pa tudi občinske. Glede razvoja cest v dolini lahko trdimo, da so zveze med kraji v gornjem delu Savinjske doline nastale sorazmerno pozno. Zveze so bile vse gostejše šele po drugi vojni, ko so množično gradili gozdne ceste, ki so danes dosegle domala vsako domačijo v občini in odprle gozdove za tovorna vozila.

Glede razvoja gozdnih cest pripomnimo, da je njih gostota naraščala od srede petdesetih let, gospodarsko pa so bile utemeljene s pospešenim izkoriščanjem gozdov.

Vsekakor pa je zlasti čas furmanstva treba uvrstiti v obdobje, ko sta po območju sedanje občine vodili le dve glavni prometni žili.

Fran Kocbek, Dr. Johannes Frischauf, Celje 1907, str. 26

Valent Vider, Solčava 1982, str. 30

prav tam, str. 31

A. Videčnik, Podobe iz preteklosti Mozirja, 1985, str. 83

Valent Vider, Solčava 1982, str. 35

Prometni red

Že v stari Avstriji so poznali prometni red, vendar je bil vsebinsko bolj ohlapen kot poznejši. Razumljivo, saj na cestah takrat ni bilo drugih vozil kot vprežna. Ko so se pojavili avtomobili in druga motorna vozila, je bilo treba bolj natančno določiti pravila, po katerih se je odvijal promet na cestah.

Med obema vojnama je nemara najpomembnejši predpis iz 1929, ki je v uvodu določal vrste cest od oblastnih do občinskih. Te je razvrščal tudi po tehnični plati: tako so morale biti oblastne prvega reda široke 6 m, medtem ko je za

takšne ceste drugega reda zadoščala širina 5 m. Za občinske ceste je bil predpis zelo splošen, saj je določal, da »se imajo te narediti po krajevnih potrebah«.

Zanimivo je, da je ta zakon določal tudi obvezno delo občanov (kuluk, tlako) od enega do dvanajst dni, odvisno od višine davčne obveznosti.

Za vožnjo na cestah vseh vrst je veljalo pravilo desnega pasu. Prazna vozila so se morala umikati polnim, prednost so imela težje naložena vozila, vzporedna vožnja je bila prepovedana, za tovore izredne težine je bilo potrebno posebno dovoljenje sreske oblasti ali pristojnega urada. Vozila se na cesti niso smela brez potrebe ustavljati, obvezno so morali voziti skozi črede in trope živali »izredno počasno«. Za osvetlitev vozil v koloni je veljalo, da je prvo in zadnje imelo leščerbo, vmesna pa ne. Izrecno je bilo prepovedano vlačiti po cestah, tudi puščanje lesa na njih je bilo zabranjeno. Slednje je veljalo za oblastne ceste. Posebno ostro so določili, da morajo biti vozniki vedno na svojem sedežu oziroma na dosegu vprege. Vozovi so morali imeti tablice z napisom lastnika in njegov naslov.

V členu 18 so predvidevali širino platišč na kolesih za tovarne vozove. Tako so morala biti široka: za vozove do 1.200 kg 6 cm, do 2.000 kg 8 cm, do 3.500 kg 11 cm in preko tega 16 cm. Zanimivo je, da so podobna določila veljala tudi za vozove z dvema kolesoma, torej z eno osjo. Navedli so še, da morajo biti železni obroči gladki in ne smejo biti kakorkoli dodatno okovani.

Glede vprege je veljalo določilo, da so lahko v vozove z eno osjo vpregli največ štiri konje drug za drugim, za voz na dve osovini pa največ osem konj, v parih drug za drugim. Seveda so to smatrali kot izjemo ob vzponih in snegu ter drugih »težkočah«.

Predpisovali so tudi zavore na sprednjih in zadnjih kolesih; uporaba cikle je bila na oblastnih cestah zabranjena.

Lastnik vozila je jamčil za svoje vozilo glede brezhibnosti in je moral vsako leto peljati voz na pregled ustrezni oblasti. To pomeni, da so opravljali neke vrste tehnične preglede vozil in opreme.

V členu 36 so bile predpisane dokaj ostre kazni za kršitelje tega predpisa.

V naših razmerah so na cestah dolgo prevladovali furmani, saj še danes radi poreko, da so »tiste čase vladali na cestah«. Zanimivo je morda dejstvo, da predpisi niso navajali prepovedi pitja alkoholnih pijač med vožnjo, čeprav pa so po izjavah furmanov žandarji preverjali treznost voznikov. Verjetno so takšna navodila dobili kasneje, zakona pa zaradi tega v dvajsetih letih niso dopolnili z ustreznimi določilom.

V tridesetih letih so že sprejeli ostrejšje predpise, bolj zaradi vse več motornih vozil kot pa zaradi vprežnih voz.

Živinozdravstvo

Naš namen ni razglabljati o živinozdravstvu, saj to nima neposredne zveze s furmanstvom. Želimo le opisati takratne razmere, ko je bil vsak rejec živine, glede na strokovno pomoč ob boleznih živali, zelo ali povsem odvisen od lastne iznajdljivosti oziroma od pomoči domačih zdravnikov. Tega ne bi želeli prepustiti pozabi, hkrati pa je pri tem vendarle ohranjena deloma ljudska modrost kot izročilo iz roda v rod.

Živinoreja je bila že od nekdaj v naših razmerah zelo pomembna veja kmetijstva. Zato so ljudje razen zdravnikov zelo spoštovali tudi živinozdravnike. Seveda pa je razvoj živinozdravstva v marsičem drugačen od zdravstva nasploh. Zato tudi ni naključje, da so se živinorejci v svojih skrbih za zdravje živine dolgo zatekali po pomoč k raznim domačim zdravnikom (padarjem), ki so v preteklosti odigrali zelo pomembno vlogo v takratnem vaškem življenju.

Na te pojave je treba gledati z očmi nekdanjega časa in razmer v njem. Posebno v naši dolini je stvar še bolj zanimiva, saj je bil zgornji del odrezan od spodnjega, kjer je razvoj že nekoliko bolj napredoval. Sodobni živinozdravniki smatrajo delo nekdanjih domačih »zdravnikov« kot prvo pomoč. To se zdi dokaj prepričljivo, saj ljudje drugje sploh niso mogli najti ustrezne pomoči, če je šlo za bolezen pri živini. Iz roda v rod so sicer prenašali izkušnje v domačem zdravilstvu, vendar pa je včasih bilo to le premalo. Razni posegi so bili pač potrebni in teh so bili sposobni le ljudje z določenimi izkušnjami.

Običajno so te večšine prehajale od očeta na sina, torej iz roda v rod. Zato so padarji skrbno čuvali sestavo raznih zelišč in način zdravljenja. Nekdanji podkovni kovači so morali že v stari Avstriji obiskovati podkovsko šolo in opraviti izpit, da so postali mojstri svojega poklica. V teh šolah so med drugim pridobili nekatera skromna znanja o živinozdravstvu, vendar ne z namenom, da bi se temu posvetili, pač pa le za poznavanje nekaterih osnov. Morda je tudi to pripomoglo k temu, da so se ljudje v težavah pri živini zatekali k njim.

Sicer pa niso »zdravili« le podkovni kovači; povsod so bili ljudje, ki so si tako ali drugače pridobili sloves pomagalca pri bolezni živine.

Zanimivo je, da so mnogi padarji pomagali tudi ljudem v zdravstvenih težavah. Slednje so počenjale velikokrat tudi zeliščarke, ki so z raznimi zvarki in zdravilnimi zelišči zdravile ljudi.

Ob tem je nujno pogledati malo nazaj v čas, ko ni bilo v vsakem večjem kraju ne zdravnika in ne živinozdravnika. Ljudje so torej bili navezani na medsebojno pomoč tudi glede zdravljenja. Vemo, da so prvi ranocelniki ali kirurgi, ki še niso bili doktorji zdravilstva, prišli iz šol že v 18. stoletju, v našo dolino pa šele v

preteklem stoletju. Zdravstvena služba ni bila organizirana kot javna, bile so le zasebne prakse in še to le v večjih mestih. Še slabše je bilo v veterinarski dejavnosti. Stara Avstrija je uvedla sreske veterinarje šele konec preteklega stoletja. To so bili živinozdravniki, ki se niso prvenstveno ukvarjali z zdravljenjem. Bili so javni uradniki, ki so skrbeli za javne ukrepe zoper razne bolezni in za napredek svoje stroke oziroma splošnega zdravja živine. O tem več na drugem mestu. Vsekakor bi kazalo navesti nekaj znanih domačih »živinozdravnikov« v naši dolini. Vseh ni mogoče opisati, morda le nekaj takih, ki so ljudem še v spominu. V Lučah je bil znan Franc Prek, ki je imel podkovno delavnico nazadnje v Podveži. V Solčavi so



Sloviti domači živinozdravnik Ferdinand Weiss — Komar.

ljudje zelo zaupali veččinam Roka Klemenška, ki je bil tudi sam ugleden živinorejec. Povsod pa je bil ugleden Ferdinand Weiss — Komar iz Kraš, ki je bil še med drugo vojno tudi znani rezar. Za te posle je imel obrt, zraven pa je zdravil živino. Ljudje vedo povedati, da se je lotil tudi zamotanih prijemov.

Znano je, da so ljudje iz okolice Luč radi hodili še med obema vojnama po pomoč k dr. Sadnikarju, veterinarju iz Kamnika; tja so nosili vodo bolne živine in se vračali s predpisanimi zdravili, ki jih je živinozdravnik predvidel na temelju pregledane vode.

Zelo znan »kuršmid« — tako so namreč rekli kovačem, ki so se ukvarjali z zdravljenjem, je bil Ivan Pukart — Grašinski kovač v Nazarjah; tudi on je slovel po svojih sposobnostih. V Radmirju so poznali kot dobrega padarja podkovnega kovača Franca Klemenčiča in Strmoletovega očeta —

Andrejevca s Trnovca, ki se je tudi loteval tega posla.

Kaj pa lahko povemo o organizaciji veterinarske službe v dolini? Leta 1913 je nastopil službo veterinarja na Ljubnem Peter Rihtarič. Njega je leto kasneje nasledil Franc Baš. Po prvi svetovni vojni je delal na Ljubnem dr. Simon Žibert, od 1925 dalje pa dr. Ante Štefančič, ki je kmalu postal veterinar v Gornjem gradu. Za njim je te naloge prevzel Franc Samec. Od 1931 je bil sreski veterinar dr. Franc Lobnik, njega pa je 1939 nasledil Boris Menina, tega pa Jože Bergant, ki je padel pod streli okupatorja 1942. Enako usodo je doživel mozirski veterinar Alojz Koren. Tako je bila dolina nekaj vojnih let brez veterinarja. Tako je bilo vse do osvoboditve doline 1944, ko je v Radmirju deloval partizanski veterinar

dr. Valentin Sočavec. Takoj po osvoboditvi je nastopil mesto okrajnega veterinarja Franc Pešec, ki je delal v dolini vse do upokojitve 1968. Zaradi rastočih potreb je bil nastavljen leta 1951 še Otmar Čuk. 1954 je pričel delati na Ljubnem Jože Mermal, 1956 v Gornjem gradu Drago Lukan, v Mozirju pa od 1961 Tone Resnik, ki je že od 1951 kot veterinarski tehnik delal na umetnem osemenjevanju v dolini do odhoda na študij.

Veterinarska služba se je 1958 reorganizirala v veterinarsko postajo v Mozirju. Od tedaj se je ta služba krepila in prilagajala potrebam sodobne živinoreje v dolini.

Prva uredba o zatiranju kužnih bolezní je v Avstriji izšla 1731. Njej so sledile dopolnjene in posodobljene uvedbe vse do prve svetovne vojne. Leto prve uredbe je šteti kot začetek organizirane veterinarske službe. — Ante Štefančič, Začetki in razvoj veterinarstva na Slovenskem do prve svetovne vojne, Ljubljana 1966, str. 30.

Zakon o organiziranju javne zdravstvene službe je izšel 30. aprila 1870, zajemal je tudi veterinarsko službo. Poudarjal je nadzor zdravstvene službe po državni upravi. Predpis ureja tudi naloge deželnih in okrajnih živinozdravnikov. — Prav tam, stran 73.

Živinozdravniško-podkovno šolo so v Ljubljani ustanovili 1848, vendar so pričeli s predavanji šele 7. 1. 1850. — Prav tam, str. 97.

Kuršmid ali tudi kuliršmid so rekli podkovnemu kovaču, ki je tudi zdravil. Verjetno gre za nemško popačenko iz besede Kurierschmid, kar bi pomenilo v prenesenem smislu kovača, ki zdravi.

Veterinarstvo severo-vzhodne Slovenije 1873 — 1973, Maribor 1973, str. 55 in osebne izjave mg. Jožeta Mermala

Domače zdravilstvo v spominu furmanov

Domači zdravniki so v glavnem zdravili z domačimi zdravili, največ narejenimi iz zelišč in drugih snovi, ki so jim bile pri roki. Šele tik pred prvo svetovno vojno zasledimo v naših razmerah tudi zdravljenje z lekarniško pripravljenimi zdravili, ki so jih domači zdravniki kupovali in jih tako posredovali konjerejcem. Seveda je pri vsem tem treba poudariti, da so za vso to dejavnost bile potrebne dolgoletne izkušnje. Razen tega je bila potrebna tudi določena spretnost za razne posege, pred katerimi nekateri teh domačih zdravnikov niso bežali. Posebno koristno je bilo njihovo pomaganje pri zamotanih porodih in notranjih boleznih živali.

To potrjuje primer slovitega domačega zdravnika Ferdinanda Weissa-Komarja iz Spodnjih Kraš, ki se je lotil še tako zamotanega primera in je nekaj časa med zadnjo vojno v dolini predstavljal edino zdravstveno pomoč v živinore-

ji. Za njega je znano, da je vsak težji primer doma proučil na temelju knjig, ki jih je imel iz živinozdravstvene stroke. Znano je tudi, da je razpolagal z zdravili vseh vrst, torej tudi z lekarniškimi. Med ljudmi je še danes znan kot zelo dober poznavalec raznih živalskih bolezni. V tem primeru, takih pa je verjetno še več, bi lahko trdili, da je šlo za posrečeno povezavo med izkušnjami in vedo.

Za konje je bil baje izredno dober nazarski podkovni kovač Ivan Pukart-Grašinski kovač; o njem se govori, da je s pridom uporabljal razne strupe, torej je tudi glede tega imel potrebno znanje.

Pobljše smo opisali le dva izmed številnih, ki so se v dolini ukvarjali z zdravljenjem živine oziroma konj.

V dolini so našli več zapisov o domačem zdravilstvu. Dva hrani Arhiv kulturne skupnosti Mozirje. Vendar pa je gotovo najzanimivejši tisti izpod peresa solčavskega zbiralca Vida Strgarja-Fida, ki je prebival v Robanovem kotu in je leta 1866 napisal obsežen zapis »Zdravljenje bolnikov, bukke polne naukov za človeško zdravje. Spisan k pomoči kmetiškim ljudem«. Ob tej priliki velja omeniti ta zapis, ker so v njem poleg nasvetov za ljudi tudi nasveti za zdravljenje živine. Zanimivo pri tem je, da je Fid izredno nazorno narisal posamezne rastline, bil je gotovo zelo bister človek. V uvodu navaja, da je marsikaj povzel iz nemškega prevoda francoskega apotekarja Lemerija, ki je napisal obsežno delo o domačem zdravilstvu. Seveda je treba te podatke jemati kot nezanesljiv vir, vendar pa je hvalevredno, da se je človek kmečkega porekla lotil tako obsežnega dela.

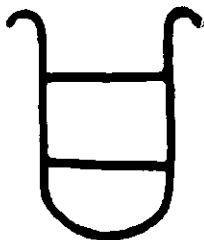
Med knjige, ki so jih uporabljali nekateri domači živinozdravniki, spadajo pogosto: Živinozdravstvo, napisal dr. Simon Strupi, Ljubljana 1885; Nauk kako pomagati živini o porodu, napisal dr. Janez Bleiweiss, Ljubljana 1887; dalje Domači vedež, izdala Umetniška propaganda, Ljubljana 1932, Domači zdravnik izpod peresa Frana Dvořačka, živinozdravnika v Pragi, založila Umetniška propaganda v Ljubljani 1930. V tej knjigi je objavljen tudi odlok o zatiranju živalskih kužnih bolezni stare Jugoslavije iz leta 1928. Gre za prvi tako obsežen predpis stare države.

V nadaljevanju bomo opisali nekatera zdravljenja in sredstva, ki so jih pri tem uporabljali. Bralca naj ne moti, če zasledi med naštevanjem tudi posamezne primere zdravljenja ljudi, ker so nekatera zdravila uporabljali tako pri ljudeh kot pri živalih.

Najprej bomo naštevali poživila, ki so jih furmani uporabljali pri konjih oziroma volih. Treba je reči, da so ob tem ravnali zelo skrivnostno, kajti to je bila celo med njimi neke vrste skrivnost.

Med poživila za konje so uvrščali:

Žganje so največkrat dejali konjem na kruh. Potem so bili bolj »živi«. Tudi vino so jim tako dajali. Kadar so morali konja napojiti, ta pa je bil še vroč od vožnje, so mu dali žganja in že čez pol ure so ga lahko napojili, sicer so morali čakati kaki dve uri.



Lojtrca za konjski gobec, ki so jo potrebovali ob popravilu zob

Kako so pilili konjem zobe

Voukovec, volkovec, modra preobjeda, *aconitum napellus* je ena najbolj strupenih rastlin, ki rastejo pri nas. Uspeva v višjih legah, v dolini je med ljudmi znana kot zdravilna, pa tudi kot zelo strupena. Ima močno koreniko, ki jo potem, ko je suha, razrežejo in namočijo v žganje. Nato to tekočino po kapljicah na kruhu dajejo konju. Ponekod so jo kar suho narezali na male koščke in jo med kruhom dali konju.

Volkovec so tudi sicer uporabljali pri domačem zdravljenju, celo pri ljudeh.

Mišnica (arzenik) je bila kot prah posuta na kruh in dana konju namenjena kot poživilo. Zelo dobro se je to sredstvo obneslo pri naduhi konj; mišnico so raztopili in jo po kapljicah dajali, pri tem pa postopno večali število kapljic; ko so jih dosegli 100, so količino zopet postopno zmanjševali.

Volkovec in mišnica sta kot vsa poživila veljala za »fošfuter«, »foušfuter«, ki pa je na zunaj pustil konju sledove, tako da so kupci takoj vedeli, da je konj užival ta poživila.

Zanimivo je, da so rekli ljudje »fošfuter dajejo zgarbanim konjem«, kar pomeni, da je poživilo bilo potrebno živalim, ki so jih pretirano gnali pri delu.

Hribovski kmetje so imeli kot vprežno živino pretežno vole; tudi njim so dajali poživila, vendar so ob tem pravili, da voli ne bodo »žitni«, se pravi, da zaradi tega ne bodo užitni. Baje so tako zasvojenega vola ozdravili zasvojenosti s pogostnim vlivanjem surovega mleka, kar so ponavljali več dni zapored.

Modrasov šnops (žganje) je bilo znano poživilo za konje, pa še za zdravljenje so ga nekateri domači zdravniki uporabljali. Med zelo znane pripravjalce tega sredstva sodita Pukart — Grašinski kovač in Breclov Tona na Brezju. Modrasov šnops so pripravili tako, da so živega modrasa dali v steklenico, kjer se je sam pokončal. Nato so zlili nanj žganje in to pustili nekaj časa. Potem so sredstvo po kapljicah na kruhu uporabljali kot poživilo. Rekli so, da je konj po tem postal »tuler« ali »tulerčast« kar pomeni, da je bil spet živahen.

Nasploh lahko rečemo, da se je pri poživilih, razen navadnega žganja in vina, konj na ta navadil in je postal od njih odvisen.

Modrasovo olje je zelo upošteval nazarski »grašinski« kovač Pukart. Z razliko od tistega, ki so ga sicer pripravljali z žganjem, je bilo treba na živega modrasa v steklenici (štefan — dva litra) zaliti z litrom in pol lančnega olja. Bajc je moral modras biti ujet pred sv. Jurijem; to verjetno pomeni, da je tisti čas imel največ stupa. V olju je kača povsem razpadla in kot vedo povedati očitvidci, je modras v olju živel še kake tri dni; zadnji del je že razpadel, ko je v glavi še bilo življenje. Konjem so dajali to poživilo le po kapljicah na kruhu. Seveda je tudi v tem primeru postala žival zasvojena. Tudi jemanje tega poživila se je konju poznalo na dlaki.

Žabica so rekli pojavu napihovanja in zvijanja konja. To so zdravili s puščanjem krvi na nastavku repa živali.

Močno napihovanje so preprečevali oziroma zdravili tako, da so na zvitek slame namazali človeško blato in ga dali konju v gobec. To je povzročilo bljuvanje in napihovanje je prenehalo.

Sajevka je bila bolezen ledvic. Tako bolana žival je izločala z vodo tudi kri. Za zdravilo so kuhali črno ječmenovo kavo in z njo živino zalivali. Včasih so kar doma pražili ječmen ali rž in to uporabljali za žitno kavo.

Gosenca so rekli bolezn, ko je žival imela ogniojena kopita ali parklje. To je bilo zelo boleče. Ko so bile živali, denimo na paši, so odtise stopinj v travi izrezali in to zemljo obesili na ograjo pri pastirski koči. Veljalo je: ko se je ta košček zemlje osušil, se je tudi rana zacelila. To je bilo med pastirji staro in znano zdravljenje.

Otekline na kopitih so zdravili s »puščanjem«. S posebnim nožem so v otekline zarczali, da je iz nje stekla sokrvica, na to mesto pa so namazali terpentini.

Razne bolezni so zdravili s spuščnim maslom, kateremu so primešali razna zelišča, pač glede na bolezen. V tem je bila posebej večča hčerka nekdanjega domačega zdravnika Presečnika v Lepi njivi, ki so ji ljudje pravili Florjanovka, žive-la je šc po osvoboditvi.

Oslovski kašelj je pregnala tako, da je otroka po vsem telesu namazala z olivnim oljem in ga nato povila v tople odeje ali podobno (vroči ovitki).

Pljučnica je tiste čase predstavljala nevarno bolezen. Znano je, da je nekega devet mesecev starega dojenčka ozdravila z obkladki iz zelišča »črnobel« (verjetno črna zel), ki raste ob robih njiv in je dokaj visoka, listi so veliki in suličasti, cvetje pa ima v samem vrhu.

Rečnik (ročnik) od cepca so uporabljali v primeru, da se je živali zataknilo kaj v požiralniku. Tedaj so ročnik povili s krpami in z njim predrli zamašek.

Prehlad konja: ko ga je grizlo, so to pregnali z zmesjo galuna, jajčnega beljaka in sladkorja. To so potem zlili v žival (zalili). Pri tem so pazili, da je bilo galuna le za konico noža.

Odprte rane so hitro zacelile, če so nanje nanесли mazilo iz stare masti, smole in česna. To mazilo se je obneslo tudi pri ranah na ljudeh.

Zaprtje je bilo lahko pri konju usodno. Zdravili so ga tudi s čajem iz lanenega semena in z njim zalivali konja. Če ni prvič pomagalo, so to nekaj dni ponavljali.

V predelu Zadretja so radi uporabljali »prgacijanko« (domnevno božja milost — *gratiola vulgaris*), ki je kot čaj predstavljala izredno učinkovito odvajalno sredstvo. Pri tem je zanimivo, da so z njo povzročali hitro bljuvanje. Če so dali v lonec rastlino z vrhom navzdol, so dosegli odvajanje, če pa so storili obratno, so dosegli bljuvanje.

Celjenje ran so zdravili tudi z mazilom »mihačev flašter«, ki sta ga pripravljali sestri Mihač v Dobletini. Služil je za celjenje vseh vrst ran. Baje je to mazilo pomagalo kot le redko katero. Kako sta Mihačevi varili to mazilo, ni nikoli nihče zvedel, zato sta recept zanj odnesli v grob. Vsekakor pa je mazilo bilo zelo znano in ni je bilo hiše, ki si ga ne bi priskrbela. Uporabljali so ga tudi za celjenje ran pri ljudeh.

Dobro je pomagalo tudi mazilo, ki ga je varil Pušavnik, živel je v Lepi njivi vse do druge svetovne vojne, malo višje od Fužirja. To je bilo odlično sredstvo za zunanja vnetja, pa tudi za celjenje ran. Mazilo je bilo temne barve in gosto kot med. Dobro se je obneslo tudi na kruhu proti vročini. Smolenak je dišal po smoli, zato so ga tako imenovali. Znan je bil predvsem v okolici Mozirja.

Driska je velika nadloga za konje. Takemu konju so rekli, da je »šisav«. Da bi to preprečili, so kuhali hrastovo skorjo in bolanega konja s to tekočino zalivali. Ponekod so uporabljali tudi koren konjske kislice (*rumex hydrolapatum*). Koreniko je bilo treba skuhati in s to tekočino konja zalivati. Nevarno je bilo, če je driska postala kronična, potem je moral konj v zakol.

Prehlad ali vročino so zdravili z nenehnimi mrzlimi obkladki, ki so jih konju polagali po križu.

Poškodba kit (vžgana noga) je nastopila zaradi pretiranega navora pri delu. Na boleče mesto so konju polagali mrzle obkladke s kisom ali pa so na to mesto nenehno zivali mrzlo vodo. Pozimi so dajali v vreče sneg in to uporabili kot obkladek. Konj je imel vsled tega zelo hude bolečine, rekli so, da je »krulil«. Na bolno nogo sploh ni mogel stopiti. Po drugi vojni so uspešno uporabljali »žajfo«, to je sredstvo, ki je bilo podobno milu. Z njim so bolna mesta utrlji. Če so kje videli tako bolanega konja so rekli, da je »zmatran«.

Teloganje so imenovali obrambne postopke, ko so živalim za uho ali pa na vrat pod kožo vstavili koren teloha. To se je posebno obneslo pri raznih kužnih boleznih.

Za boljši tek so uporabljali v žganje namočeno koreniko encijana. Tudi korenika kolmeža je bila priljubljeno sredstvo v te namene. Seveda je tudi ta bila namočena v žganje in potem so jo po kapljicah nanесли na kruh in dali konju. Ponekod so kolmežovo koreniko narezali in jo dajali suho. Ta je splošno znana kot dobro sredstvo proti želodčnim in črevesnim težavam.

Dobro ješčnost so dosegli tudi z dajanjem rezin korenike dine buče (divja buča, bljušec—*Bryonia alba*, B, divica). To sredstvo je bilo znano predvsem v Zadrecki dolini, kjer ta rastlina v višjih predelih uspeva. Dosegli pa so s tem tudi lepši videz konja, baje je dlaka kar sijala. Znano sredstvo za dobro prebavo pri konjih in lepo dlako je tudi laneno olje. Podobno so čislali laneno seme; dejali so, da je pest tega semena več vredna kot koš sena.

Morska kost so imenovali zrastlino, ki se je pojavila v gležnju (ficlu). Nogo so na bolnem mestu temeljito očistili in jo utrlji z »žajfo«. Konj je imel zaradi zrastline velike bolečine.

Štihpam ali ringpam so rekli obolezosti kolena pri konju, kar je bila posledica prevelikega telesnega napora. Tudi tu so s pridom uporabljali »žajfo«.

Sušenje kite so imenovali obolezost zadnjih nog, kar je bila posledica prevelikih naporov. Zdravili so na ta način, da so utirali na bolno mesto raztopino kafe in špirita.

Mozgre so bile bule v gobcu konja. V njih je bila sokrica (sokrvica). Same bule so imenovali »šole«; s posebnim nožem so jih prerezali ali pa so jih z jedilno soljo dobro utrlji.

Gliste so povzročale konjem velike bolečine, da so se ob hudih napadih valjali po tleh. Rekli so, da konja »grize«. Zdravili so s kapljicami volkovca v žganju.

Kašelj so krotili s čajem kamilic in mete, z njim so konja zalivali. Radi so uporabljali zmes arnike, šentjanževke in planinske rese na olju; to so nakapali na kruh in dali konju. Uporabljali so jo tudi kot mazilo za razne rane.

Koliko so ponekod zdravili s puščanjem krvi. Marsikje so konja zalivali z mešanico kuhane prave kave in žganja.

Zdravljenje zob so poznali razni domači zdravniki tako, da so načeto mesto odpilili, so pa zobe tudi izdirali.

Za ugrize mrčesa so, predvsem v hribovskih predelih, radi uporabljali škorpionovo olje. Tega so pripravili največkrat v hišah, kjer so imeli dosti živine. V času ozvezdnega znamenja škorpionja so nalovili te živalice in jih žive zmetali v stekleno posodo. Nanje so nalili jedilnega olja in to potem uporabljali kot mazilo.

Oteklina so uspešno zdravili tako, da so vrtno rastlino »kušarco« v kisu ogreli in nato polagali obkladke konju na oteklo mesto. Omenjeno rastlino je imela v svojem vrtu Čeplakova Franca v Spodnjih Krašah.

Grizlo je konja, morda zaradi glist, tedaj so mu dali nekaj kapljic terpentina na kruh, to je bilo zelo dobro proti vetrovom.

Rana na kopitu je pomenila počivanje konja, zato so takšne primere želeli čimprej odpraviti. Tedaj so podkev sneli, rano očistili z žganjem, nato pa dajali obkladke terpentina.

Prehlad v grlu so zdravili z obkladki kamilic na vratu, obkladek so večkrat dnevno zamenjali. Konj je pokazal bolečine v grlu s tem, ko je slabo požiral krmo.

Kašelj se je pojavil ob prehladu konja. Tedaj so skuhalo pšenico in jo vročo dajali v vrečko, ki so jo obesili konju okoli glave pod gobec, da je vdihoval paro kuhane pšenice.

Splošna slabost se je pojavila pri konju največkrat po velikih naporih v hudi vročini. Tedaj je postal nemiren in tako pokazal, da je z njim nekaj narobe. Radi so ob tem spuščali kri na vratu konja, baje je to pomagalo.

Vnetje očesa so zdravili s kamilicami tako, da so oko zmivali z mlačnim čajem.

Tobak za žvečenje so radi mešali med zrnje za konje, baje je to pomagalo pri splošni odpornosti konja.

Seveda je bilo načinov zdravljenja še veliko, vsega se danes preprosto ne da ugotoviti, saj je le malo zapisov, med ljudmi pa malo tistih, ki bi lahko zanesljivo kaj več povedali. V tem delu je zajeto le to, kar je bilo v dolini obče znano. Dejstvo je, da so si ljudje pomagali v glavnem z rastlinjem, ki so ga tudi sami uživali in ga tako dobro poznali iz roda v rod. Ne kaže mimo stare bojazni furmanov, da konju »*zavre kri*«. To je bila posledica pretiravanja pri delu, največkrat v želji za čimvečjim zaslužkom. Verjetno gre v tem primeru za nedeljsko bolezen, ki je povzročala pri konju nenehno omotičnost in splošno slabost.

Valent Vider, Solčava, 1982, str. 151. Ime francoskega apotekarja v uvodu navedenega zapisa verjetno ni prav navedeno. Izvirnik zapisa hrani biblioteka SAZU Ljubljana, fotokopijo pa Valent Vider v Solčavi.

Osebna pričevanja: Karl Natek, Mozirje; Peter Jež, Luče; Franc Matjaž, Spodnja Rečica; Lovro Goličnik, Šmihel; Ivan Prek, Podveža; Ivan Zoti, Žalec; Alojz Weiss, Spodnje Kraše; Ivan Jurjevec-Zuntar, Varpolje; Franc Zajc, Prihova; mag. Jože Mermal, Ljubno, in mg. Tone Resnik, Mozirje. Franc Planovšek, Lačja vas; Antonija Urbanc, Lepa njiva; Franc Gostečnik-Keber, Radegunda, in Anton Brinjovc-Hudobreznik, Mozirje. Ciril Deleja, Pusto polje; Florijan Cajner-Planovšek, Pusto polje; Franc Matjaž-Kmet, Spodnja Rečica; Anton Plesnik-Pogorelečnik, Podvolovljek.

Fošfuter je očitno nemška popačenka iz falsch Futter, kar pomeni napačna, nepravilna, ponarejena krma.

V izogib zamenjavi podajamo še manjkajoča latinska imena k navedenim rastlinam. Pri preobjedi gre v našem primeru za v Karniških Alpah rastočo tursko podvrst preobjeda (*Aconitum Tauricum*), kot to navaja Tone Wraber, Gorsko cvetje, Ljubljana 1967.

Omenjamo še teloh (*Heleborus niger*), encijan (*Gentiana lutea*), kolmez (*Acorus calamus*), arnika (*Arnica montana*) in šentjanževka (*Hypericum perforatum*).

Čarovniški postopki

Ljudje so bili od nekdaj vraževerni. Veliko so govorili o strahovih, hkrati pa dolgo verjeli v moč copranja. To pa je bila skrivnost, ki je burila ljudsko domišljijo. Zagovarjanje smo vsaj skromno opisali zato, ker so tako zdravili tudi konje in je to sploh zanimivo ljudsko izročilo. Bralec naj torej upošteva, da je vse to narejeno z dobrim namenom ohranjaritja naše kulturne dediščine.

Med ljudmi je še živ spomin na nekatere, ki so zdravili uroke z zagovarjanjem. Takšno početje so imenovali v raznih predelih doline različno. Tako najdemo v Radegundi izraz »objezinit«, v Lepi njivi »zagovorit« in v Lučah »zagovarjati«. Keber v Radegundi je dejal: »Juglova Micaje znala dobro objeziniti...«. Urbančeva v Lepi njivi pa je govorila o tem, da je »...Matevžkov v Skornem uroči...«. Pogorelčnik v Podvolovljeku pa je pripovedoval, kako je »Tehant zagovoril žival...«.

Na Brezjah nad Mozirjem je v cerkveni hiši stanoval mežnar Turk, znal je zagovarjati razna mazila. Šmihelčani so dobro poznali neko Mimo, ki je živela v Podforštnikovi koči, baje je imela svoje »ureke«. Pri Vauherju v Ljubijskem grabnu je živel star možak, ki so ga imeli za coprnika; pri svojem delu je uporabljal male kamenčke na vrvici. Zelo ugledna v tem poslu je bila pred 80 leti Konečka mati v Šmihelu, znala je pregnati ogenj iz telesa ljudi in živali, ljudje pa so menili, da zna coprati (čarati).

Morda je treba še dodati, da so v okolici Mozirja in tako tudi v Šmihelu ljudje govorili o tem, da je coprnica »modlila«, pri tem so imeli v misli njeno govorjenje med obredom.

Izrazje je sicer morda še kje drugačno, vendar pa ob sedanjih poizvedbah ni bilo najti drugih izrazov za zagovarjanje.

V nadaljevanju bomo torej govorili o urokih in zagovarjanju. S takšnimi opravili so se največ ukvarjali ljudje, ki so to znanje pridobili od svojih prednikov. Vedenje je torej šlo kot izročilo iz roda v rod, seveda skrbno varovano, kot neke vrste družinska skrivnost.

Večkrat se je dogajalo, da se je kdo vrnil iz tujine in je že zaradi tega, ker je videl »veliko sveta«, pridobil poseben ugled. Znan je bil Jakob Rozc-Tehant v Podvolovljeku, ki je delal po prvi svetovni vojni v Ameriki kot rudar in gozdni delavec. Tam je tudi na eno oko oslepel. Baje je znal tako verno pripovedovati svoje doživljaje, da je med ljudmi zaradi tega pridobil velik ugled. Tako je že kar na dlani, da je njegov zagovor pomenil prebivalcem tega predela jamstvo na uspeh. Nekako so mu verjeli, to pa je pomemben dejavnik pri učinkovitosti takega dela. Marija Podvratnik-Florjanovka je podelovala znanje od svojega očeta Presečnika v Zalesu (Lepa njiva). Ko je ta umrl, je hčerka nadaljevala z zdravljenjem ljudi in živine.

Način zagovarjanja je bil od primera do primera različen. Pri tem so bila tudi besedila očitno pestra in različna. Vsak »coprnik« je pred drugimi skrival »čarobne« besede. Ljudje so jih namreč tako pojmovali. Poleg besed so nekateri uporabljali še razne predmete; tako je Centnca, ki je živela pri Podpečniku v Lepi njeni, preganjala gliste iz telesa s tem, da je z britvijo drgnila človeka po trebuhu in tako rezala glistam glave... Zadrečan iz Kolovrata je uporabljal vodne kamne raznih barv, Matevžkov v Skornem pa je uporabljal poseben prah, ki je moral zgoreti na močnem ognju v domačem ognjišču in še bi lahko naštevali načine in sredstva, ki so jih posamezniki pri tem uporabljali. Tehant je, denimo, zdravil določene bolezni s pomočjo sukanca, ki ga je nato zakopal pod hišni kap ... Vsekakor so vsi opravljali ta dela tajinstveno in zelo resno, najraje pa ob čim manjšem številu navzočih. Naj naštejemo nekaj znanih primerov zdravljenja z uroki v naši dolini.

Zadrečan iz Kolovrata je tudi zdravil z zagovarjanjem. Imel je vodne kamne manjše velikosti raznih barv. Z njimi je drgnil oboleli del telesa in pri tem momljal svoj rek. Običajno je vlekel kamen po vsem telesu oziroma trupu. Njegov rek je bil: »prtin, vergift, presiljenje, pejdi z glave, iz prs, želodca, s krvi, pa z rok in nog v Stoparjevo peč« (pač ime, kjer je trenutno »zdravil«).

Matevžkov v Skornem je zdravil z zagovorjenim prahom (štupo), ki ga je dal z naročilom, da so ga doma vrgli v hud ogenj v ognjišče. Ta mogočni plamen naj bi prisilil tistega, ki je uročil bolno žival ali človeka, da je ponoči prišel in rešil bolno žival uroka. Tako so pri neki hiši tudi storili in čakali ponoči, kdaj bo »tisti« prišel, seveda je veljalo, da se ni smelo nič odgovoriti na trkanje ali klic. Res je sredi noči nekdo potrkal na okno, stara mati pa je radovedna prav tiho stopila za vogal hiše in videla Matevžkovega, ki je trkal na okno. Torej je kar vse sam opravil.

Vnetje vimena pri kravah so ljudje na sploh takrat smatrali kot posledico pika modrasa. Če je bilo vnetje močno so dejali, da je bil pač modras star »beštja«, če pa so opazili vnetje pozimi, je bil temu kriv »špicmaš«, to je mala miš z ošiljenim gobcem, ki se rada zadržuje v starem gnoju ali pa pod jaslami v hlevu; njen ugriz je dejansko strupen.

Take primere so radi zagovarjali in Tehant je bil glede tega zelo znan. Delal je zastonj, vsaj računal ni nič, vesel pa je bil, če mu je kdo kaj primaknil. Pri vnetju vimena je Tehant poznal dvoje vrst zagovarjanja, suho in mokro. Pri suhem je okoli vimena delal razne gibe, tako v obliki križa, kot kroga in ob tem momljal svoj rek. Če suh postopek ni pomagal, je naročil kravo odgnati v potok, kjer je iz vode vzel ploščat kamenček in z njim rahlo drgnil po vimenu in ga pri tem splahnjeval z vodo. Jasno, da je to početje spremljal s svojimi reki, teh pa ni nikomur zaupal, pa tudi tako glasno ni govoril, da bi jih kdo lahko slišal.

Seveda se je njegova večšina obnesla tudi pri ljudeh. Te je največkrat zagovarjal ob *zvinu noge pa tudi gnojnih ran*, ki so jim ljudje rekli »prisad«. To je počenjal tako, da je šop zdravnih rastlin žvečil in med žvečenjem pihal v boleč

del noge ali v rano. Vmes je tudi pljunil, zraven pa govoril svoje skrivnostne besede.

Bradavice je zagovarjal na ta način, da je sukanec navil okoli njih in na mestu, kjer so rastle, naredil voz. Pri tem je zagovarjal in nato zakopal sukanec pod hišno kap, pa ni bilo vseeno ali na desno ali na levo stran hišnega vhoda. To je bilo odvisno od vrste bolezni, ki jo je zagovarjal.

Ječmen so želi, če se je človeku zaredil ječmen pod očesom. Radi so poklicali Tehantovo Mico (Marijo Kladnik v Podvolvljeku), ki se je tega posla lotila na ta način, da je s srpom ali z nožem krilila pred ječmenom in zagovarjala. Bolnik je moral spraševati »kaj delaš«, ona pa je odgovarjala »ječmen žanjem« in to se je večkrat ponovilo. Končno je moral bolnik reči »le dobro ga požanji«, Tehantova pa je pokazala figo in vzkliknila »lej je fige« in to trikrat. Tako je bil postopek opravljen.

Zagovor masti je bila priljubljena oblika zdravila za rane, zvine in lažje zunanje poškodbe. Svinjsko mast so poslali Tehantovi v zagovor. Poslej so jo uporabljali kot mazilo.

Če krave niso molzle, so morali ob polni luni vreči čez streho hleva vrvi, ki so jih potem na obeh straneh vlekli sem ter tja. Med tem so opravili zagovor, baje so potem krave dobro molzle.

Pri Jugu nad kmetom Kebrom v Radegundi je živela stara ženica, rekli so ji Juglova Mica; ta je znala v tej okolici najbolje »objezinit« razne stvari, ki so potem pomagale v zdravilstvu. Tako so k njej pošiljali mast, da jo je objezinila, to so potem porabili za celjenje različnih ran na živini in ljudeh. Dobra je bila tudi pri zastrupitvah zaradi pika mrčesa ali celo kač.

Geljaževa na Podbrdu je bila znana daleč naokoli, da je z zagovarjanjem zdravila ljudi in živino. Morali so ji prinesiti vodo, na temelju tega je določila zdravljenje.

Roza pri Kočarju v Pustem polju je bila znana po svojih sposobnostih copranja. Lotila se je tudi zdravljenja konj.

Znana je bila tudi *Kraplinka* iz Zadrečke doline, ki je zagovarjala razne primere, tudi opekline. Ljudje so rekli, da je »ogjenj ven vzela«. Baje je poznala vse skrivnosti kolomona. *Kri med mlekom* je pomenila oboletost krave. Tedaj je Kraplinka naročila, da so v peč dobro zakurili. Na ognju so nato ogreli železno palico ali drog, nanj so morali kapniti nekaj mleka obolele krave in nato izparino krožiti okoli njenega vimena.

Opekline je zagovarjala tako, da je med zagovorom ukazala ognju »ogjenj izgini«.

Kolomon — Pleteršnik navaja (Slovar, Ljubljana 1894) Kolomonov žegen — neka čarovniška knjižica

Osebne izjave: Antonija Urbanc, Lepa njiva; Anton Plesnik-Pogorelečnik, Podvolovljek; Franc Gostečnik-Keber, Radegunda; Alojz Plaznik, Mozirje; Franc Planovšek-Jakop, Lačja vas; Rafael Cajner-Planovšek, Pusto polje; Janez Ateljšek-Rženičnik, Šmihel.

Vsebina

Namesto uvoda	3
Zakaj ta zapis	4
Pogled v preteklost	5
Kdo so bili furmani	8
Furman in konj	12
Delo s konji	15
Zasluzek	21
Zasluzek primerjan z nabavo konj	24
Furmanske duhovitosti in zgodbe	25
Furmani v planini	29
Zaščitniki furmanov in konj	29
Furmanske gostilne	30
Kako so kupovali konje	32
Gibanje števila konj v dolini	33
Vozovi in oprema	36
Spravilo sena	39
Vlaka lesa	40
Nakladanje platanic	42
Razno furmansko orodje	44
Cestno omrežje	46
Prometni red	47
Živinozdravstvo	49
Domače zdravilstvo v spominu furmanov	51
Čarovniški postopki	58

Aleksander Videčnik

**Furmani
ob Savinji in Dreti**

Recenzenti dr. Marija Makarovič, inž. Jože Urank in inž. Lojze Plaznik
Lektoriral Tone Gošnik

Risbe so delo akademskega slikarja Alojza Zavolovška

Tehnično uredil Niko Kupec

Stavek, prelom in filmi DIC tozd Grafika, Novo mesto

Tisk in vezava Tiskarna Novo mesto, Novo mesto

Naklada 1500 izvodov

O furmanih ob Savinji in Dreti

Neutrudljivi Aleksander Videčnik, zbiratelj, opazovalec, zapisovalec in ohranjevalec naše kulturne dediščine, njenih drobcev in usod naših Zgornjesavinjčanov in Zadrečanov, se nam je ponovno predstavil z novim delom. Dosedanjim zapisom je dodal nadvse pomemben in dragocen prispevek o furmanih ob Savinji in Dreti.

Prijetno, domače, vendar vseskozi dokumentirano gradivo nas popelje skozi preteklost in čase, ko so bili vsi prevozi, spravilo in vlaka lesa iz gozda in po cesti, pa tudi prevozi drugih pridelkov in potrošnega blaga, ki so sovpadali z razvojem lesne trgovine in z odpiranjem doline, odvisni predvsem od furmanskih prevozov. Podrobno nas seznanjajo z gmotnim stanjem in nujno revnih kmečkih ljudi, bodočih furmanov, po zaslužku ter nam obrazloži, zakaj so se nekateri lotili tega težkega in pogosto nevarnega dela, saj so dobiček v glavnem imeli dobro organizirani lesni trgovci. Furmani in njihovi konji so skozi vsa obdobja trdo delali in se mučili za boren zaslužek. Z veliko mero doživetosti in občutka je avtor opisal težak položaj številnih kmečkih in kočarskih družin, iz katerih so izhajali naši nekdanji furmani, furmanstvo pa je najpogosteje prehajalo iz roda v rod.

Sledijo zanimivi opisi odnosov furmanov do njihovih konj, pa o njihovem številu in kupovanju, mešetarstvu, o furmanskih zasluškah in njihovih gostilnah, o vozovih in opremi, o spravilu in vlaki lesa, o cestnem redu, živinozdravstvu oz. domačem zdravilstvu, pa še o vražah oz. čarovniških postopkih v teh zvezi. Končno ne smemo prezreti pristnega izrazja, ki so ga furmani izoblikovali in uporabljali pri svojem delu in življenju. Avtor ga dosledno navaja in tako bogati delo ter daje raziskovalcem in jezikoslovcem vir zanimivih podatkov.

Vedno znova ugotavljamo staro resnico, da je gozd skozi vse čase dajal in še vedno daje značilen pečat Zgornjesavinjski dolini, tako v socialnem in gospodarskem razvoju. Gozd je vedno krojil usodo slovenskemu človeku. Usodno je vplival na njegov razvoj, gospodarsko moč in njegovo samobitnost. Z vso prepričljivostjo lahko trdimo, da je delo Aleksandra Videčnika o furmanih ob Savinji in Dreti zanimivo in poučno branje za vse. Bolj ali manj podobno ali pa tudi nekoliko drugačno je bilo življenje in delo furmanov v drugih predelih naše ožje in širše domovine. Zato Videčnikov prispevek nikakor nima le lokalnega značaja, temveč ima tudi pomen za mnogo širši prostor od tistega, ki so ga nekoč naseljevali in v njem še danes živijo potomci zgornjesavinjskih furmanov.

Dr. Ivo Puncer
Inž. Jože Urank