

Furmani in golcarji na Jelovici od 1850 do 1960

Marjan Kokalj

SPLOŠNI ORIS IN ZGODOVINSKE OSNOVE SELŠKE DOLINE

Hribovje na obeh straneh Selške Sore je poraščeno z gozdom, največ mešanim. Vasi, ki ležijo v tem hribovju, očitno kažejo, da je bilo to področje pred nekaj stoletji poraščeno z gozdom, ki so ga ljudje ob naselitvi izsekali, postavili vasi in gozd začeli krčiti za njive. Lesna tradicija sega torej že v čas prvega vala naselitve doline (še posebej po hribih na levi strani Selške Sore), ki naj bi se po podatkih freisinskih skofov vršila od 12. do 14. stoletja. Ob lesni je bila tu že od 14. stoletja dalje prisotna tudi železarska tradicija, ki so jo začeli furlanski priseljenci, ki so se nastanili v zgornjem delu doline v Železnikih in okoliških vaseh. Odkrili so železovo rudo v okoliških hribih, največ v pogorju Ratitovca ter na planoti Jelovica. Ta področja so bila tudi zelo bogata z lesom, ki so ga rabili kot kurivo za plavže. Potreba po lesu je povzročila razvoj oglarstva in drvarstva, soodvisno s tem pa tudi furmanstva ali transportiranja lesne surovine do fužin v dolini, vendar v omejenem obsegu.

Poleg lesa, ki so ga rabili kot kurivo v fužinah, so les sekali tudi že za prodajo, vzporedno s sečnjo za domače potrebe. Dokaz za to je najstarejša žaga v Železnikih, ki je bila zgrajena že leta 1358, ki pa

kmalu ni bila več edina. Do 18. stoletja je bilo v dolini že okrog 30 žag, ob dejstvu, da nekaterih starih ni bilo več. Vse žage so bile last zasebnikov, ki so vodili trgovino z lesom. V lesno trgovino so bili vključeni tudi nekateri fužinarji, npr. rodbina Globočnikov iz Železnikov.

V 19. stoletju je železarstvo v Železnikih začelo propadati, ker ni moglo več konkurirati tujim pridelovalcem železove rude in ker niso posodabljali proizvodnje. Avstro-ogrska monarhija je začela bolj podpirati druge gospodarske dejavnosti, kot sta bili npr. živinoreja in lesna industrija. Tako je v začetku 20. stoletja (leta 1902) ugasnil zadnji plavž v Železnikih. Zdaj je mnogo prebivalcev, ki so živeli od železarstva, izgubilo zaposlitev in najti je bilo treba neko novo gospodarsko dejavnost, ki bi vse te ljudi zaposlila. Precej se jih je tedaj odselilo iz Železnikov, ostali pa so iskali možnosti zaposlitve v obrteh, od katerih je bila najmočnejša sodarska, ki pa je bila seveda močno povezana s predelovanjem lesa. Predelava lesa, sploh pa žagarstvo, je imela vedno večjo perspektivo in je kazala na možnost prezaposlitve delavcev. To so lastniki fužin, ki so začele propadati, hitro uvideli in ukrepali tako, da so denar, prislужen s fužinami, hitro vložili v nakup gozdov in s tem rešili svoj kapital. Poleg tega so v lesni trgovini upali na dobiček. Delavcev, ki niso imeli zaposlitve, je bilo



Del Jelovice. Foto: arhiv Decop

dovolj. Treba je bilo le organizirati delo ter vanj uvesti delavce. Najuspešnejši pri tem je bil bivši fužinar Josip Globočnik, ki si je kupil gozdno veleposest na Jelovici v izmeri cca. 880 hektarov.

Ti veleposestniki so dolino reševali iz gospodarske krize, saj so znali organizirati posek lesa, polpredelavo in trgovino. Delo so dali precejšnjemu številu delavcev.

Delovni proces je zajemal naslednje sosledje: Les je bilo treba posekati, pripeljati do žag, ga razžagati, potem pa transportirati naprej v Ljubljano, po zgraditvi železnice konec 19. stoletja pa do Škofje Loke. Najbolj zahtevna faza je bil prav transport lesa od poseka do žag, še posebno z oddaljene Jelovice, ki še vedno predstavlja najobsežnejšo zalogo lesa v Selški dolini. To delo so opravljali vozniki ali furmani, ki so najprej samotež, potem pa s konji transportirali les po slabih in nevarnih poteh v dolino; poleti in pozimi.

GEOGRAFSKI ORIS JELOVICE

Planota Jelovica je ena od treh velikih slovenskih predalpskih planot s povprečno ok. 1000 metrov nadmorske višine. Nad tektonskim prelomom, ki se vleče od SZ proti JV, je višja (1200–1500 metrov), potem pa počasi pada proti SV (700–900 metrov).

V Selško dolino sega z JV delom tektonskega preloma. Pod tem prelomom ležijo vasi Rudno, Dražgoše, Lajše, Podblica, Jamnik. Na V sega do Kroke, od JV proti Z pa jo omejuje dolina Save Bohinjke, in sicer od Soteske do sotočja obeh Sav, deloma pa tudi od sotočja obeh Sav naprej.

Kameninsko zgradbo Jelovice sestavlja večina triadni apnenec, s čimer so povezani številni

kraški pojavi na Jelovici. Najbolj tipične so vrtače, brezna, skale in manjše vzpetine.

Planota je gosto porasla z gozdom, ki je večinoma iglast. Delno to pogojuje nadmorska višina, delno pa gre za načrtno gojenje iglavcev. Še posebej smreko so zaradi cenjenosti lesa načrtno sadili v 19. in 20. stoletju. Nekateri gozdovi na Jelovici so zato vzorno urejeni.

Zaradi velikih strnjenih gozdnih površin in visoke kvalitete lesa so tu gozdove imeli največji veleposestniki, veliki kmetje, kasneje pa država (še posebej po komunistični revoluciji, po letu 1945).

FURMANSTVO DO LETA 1870

Beseda furman na Selškem pomeni voznika, in sicer izključno voznika z vozno živaljo, največkrat s konjem, vsaj tako je ta beseda živela med ljudmi. Beseda je nemškega izvora. Verjetno je nastala iz dveh nemških besed: 'fahren' in 'man', torej človek, ki vozi.

Furmanska tradicija je v Selški dolini že zelo stara in temelji na tovarnikih, ki jih Valvasor omenja v svoji Slavi vojvodine Kranjske že v 16. stoletju. Lahko sklepamo, da so tovarniki obstajali že prej, saj je bila v Valvasorjevem času tovarniška trgovina že močno razvita. Furmanstvo se je iz tovarništva razvilo počasi, skladno z razvojem trgovine z lesom in zgraditvijo cest. O furmanih do 19. stoletja ni veliko napisanega. Da je bila tod trgovina (verjetno tudi trgovina z lesom v omejenem obsegu) precej živa, je razvidno iz dejstva, da je tod vodila pomembna trgovinska cesta, ki je povezovala Hrvaško in Ogrsko z Benetkami. Ta cesta je bila pomembna nekako do 16. stoletja. Kasneje so se Železnikarji še vedno

ukvarjali s trgovino, saj so prodajali žeblje v leseni embalaži v obliki posebnih sodčkov, imenovanih barigle. Prodaja lesa v tem času neposredno ni nikjer omenjena, nedvomno pa je obstajala, saj so v tem času že obstajale žage v dolini, od katerih smo najstarejšo datirali v 14. stoletje. Pripovedi o teh starih žagah obstajajo tudi v ustnem izročilu. Ustno izročilo vsebuje tudi spomin na transport lesa, sicer že iz novejšega obdobja. Ljudje vedo povedati, da so les v starih časih spravljali iz gozdov po drčah, nekateri s samotajnimi sanmi, po redkih poteh pa tudi že s konji. Posebnost so bili zlasti delavci, ki so vlečali les v dolino ročno – samotež na saneh. To so nekateri počeli še konec 19. stoletja (mogoče ponekod še kasneje) in ljudje vedo povedati o njih, kakšni so bili. Značilno zanje je bilo, da so hodili smešno in nerodno, z izrazito navzven obrnjenimi stopali, kar je bila posledica deformacije sklepov, posebno še kolkov. Ob zaviranju navzdol se je vsa teža sani, ki je pritiskala na krmarja, prevesila na noge in jih prekomerno obremenjevala. Po daljšem času opravljanja takega dela je gotovo prišlo do deformacije.

Pravi konjski furmani so se z izgradnjo poti vedno bolj uveljavljali. To je seveda šlo počasi, saj so poti kopali ročno, zato je mreža le-teh nastajala počasi, potrebno pa jo je bilo tudi vedno bolj posodabljati. Na Jelovico so bile osnovne poti napravljene že zgodaj, za kar ima zasluge železova ruda, ki se je tukaj nahajala in so jo železarji iz Železnikov že od začetka izkoriščali. Sama furmanska tradicija je bila torej tu malo starejša kot drugje v Selški dolini.

Velik razmah je furmanstvo in gozdarstvo doživelo v 19. stoletju, ko so začele propadati fužine in so se veleposestniki usmerili v sečnjo ter predelavo lesa. Tedaj je bil status furmana ter gozdarja ali golcarja (iz nem. Holzer – drvar) tudi uradno priznan. Tako jih je obravnaval veleposestnik in lesni trgovec, ki jih je imel kot svoje delavce vpisane v evidenco. Veleposestnik je zanje organiziral delo, in sicer tako, da so golcarji podirali, obdelovali in pripravljali les za transport, fumani pa so ga vozili do žag ali zbirnih centrov v dolini. Tu so les prevzeli drugi furmani, ki so ga vozili do Škofje Loke, do Ljubljane,

pač odvisno od lesnega trgovca in njegove prodaje. Nekaj lesa je seveda vedno ostalo v dolini za domače potrebe in potrebe sodarske obrti.

FURMANSTVO PO LETU 1870

Leta 1870 je bila zgrajena železnica do Trate pri Škofji Loki, kar je pomenilo pravo prelomnico v razvoju lesne trgovine v Selški dolini. Nastale so večje možnosti za prodajo lesa, kar je pospešilo tudi razvoj žagarstva in vseh dejavnosti v zvezi s tem. Lesni trgovci so v Škofji Loki organizirali zbiralno postajo za les iz Selške in Poljanske doline ter deloma s Sorškega polja. Tu so zgradili tudi žage in kasneje celo terilnice lubja. Smrekovo lubje je bilo še posebej cenjeno zaradi tanina, ki ga vsebuje in služi za potrebe usnjarske obrti in industrije. V Selški dolini so bili konec 19. in na začetku 20. stol. trije pomembni lesni posestniki in trgovci: že znani Globočniki iz Železnikov, ki sta se jim pridružila še Franc Dolenc in Franc Hajnrihar. Ti trije so krojili usodo gospodarskemu razvoju Selške doline tega obdobja. Po podatkih škofjeloškega arhiva so stalno zaposlovali od 160 do 300 delavcev (sem niso šteli številni sezonski delavci) in na ta način reševali problem brezposelnosti. Sicer so iskali lastne koristi in spravili na boben marsikaterega kmeta, ker mu lesa niso plačevali po ceni in so bili prehuda konkurenca na trgu, res pa je, da so pošteno plačevali svoje delavce. Tako so vzpodbujali ljudi za zaposlovanje pri njih.

V skladu z združništvom Janeza Ev. Kreka so se zaposlovanju pri veleposestnikih kmetje upirali in se leta 1912 združili v zadrugo, imenovano Zadruga za vnovčenje lesa, ki pa v začetku ni bila uspešna in je 1920. likvidirala. Ni mogla namreč konkurirati velikim lesnim trgovcem. Zadruga je uspela šele leta 1937, tedaj pa je bila že blizu druga svetovna vojna.

Zaradi takih razmer kmetom in obrtnikom, ki se niso mogli preživljati z domačim delom, ni preostalo drugega, kot da so se zaposlili pri veleposestnikih. Če niso bili zaposleni stalno, so bili vsaj sezonsko; največkrat pozimi, ko ni bilo dela na polju.

Zaposlovali so se kot drvarji ali golcarji, kot fumani, lahko pa tudi kot delavci v lesnih obratih (terilnice lubja in žage).

Na področju Selške doline je bilo najtežje biti furman ali golcar na Jelovici, saj je bilo zaradi oddaljenosti potrebno stanovati kar tam in to v skromnih lesenih bajtah. Te bajte so dali zgraditi veleposetniki, pri katerih so bili golcarji in furmani zaposleni. Prve so bile zgrajene že v drugi polovici 19. stoletja.

FURMANI IN GOLCARJI

Kdo je postal furman ali golcar?

Poleg uspešnih obrtnikov, ki so se uveljavili (npr. sodarji), in kmetov, ki so imeli dovolj veliko posestvo za preživljanje, je furanje in golcanje v drugi polovici 19. stoletja v Selški dolini postalo najbolj razširjena oblika za preživljanje.

Furmani

Socialni položaj revnejših kmetov je bil v tem času zelo težak. Preživljati družino z nekaj zemlje in gozda ali pa celo brez tega seveda ni bilo lahko. Kdor se ni mogel preživeti na kmetiji, si je moral poiskati zaslužek drugje. Edina možnost za takega kmeta je bila, da gre furat les na Jelovico; če ne za vse leto, pa vsaj pozimi.

Glede na dobo furanja sta se oblikovali dve vrsti furmanov:

- tisti, ki so bili stalno zaposleni,
- tisti, ki so bili sezonsko zaposleni.

Stalno zaposleni furmani

To so bili večinoma bližnji domačini pod Jelovico, kar pomeni, da so bili to Dražgošani, Rudničani, Soričani s selške strani ter furmani iz Bohinjske Bistrice in okoliških vasi z bohinjske strani Jelovice. Stalni furmani so bili po večini večji kmetje, ki

so furali sami in poleg tega dajali v zakup še svoje konje. Konje so najraje zaupali manjšim kmetom, ki so znali ravnati z njimi, redko pa so jih zaupali nekmetom.

Sezonski furmani

Bili so povečini manjši kmetje, ki so se težko preživljali samo s kmetijo. Spomladi in poleti so opravili delo doma na polju in v svojem gozdu, pozimi pa so odšli furat. Sreča je bila, če je bil doma poleg očeta še kakšen odrasel sin: da je eden odšel furat, drugi pa je v tem času ostal pri hiši.

Furanje je bilo še posebej težko za sezonske furmane, ker takega načina življenja niso živeli vse leto in so se zato morali vsako leto na novo prilagajati furmanskim razmeram. Isti ljudje tudi niso hodili furat vsako leto. Če je bilo v družini več sinov, so se pri furanju menjali. Privajanje na delo je bilo zaradi tega še toliko težje. Prvih štirinajst dni se je furman vedno prilagajal delu in doživljal krizo. Tudi konji so se morali privaditi, saj niso bili vajeni delati neprestano s tako hudim tempom.

Golcarji

Golcarji ali drvarji večinoma niso bili iz kmečkega sloja. Večinoma so bili to kajzarji, gostači, manjši obrtniki ali pa preprosto ljudje, ki so se od mladih nog specializirali za golcanje in so to delali vse življenje. Med golcarji je bilo precej tudi prišlekov od drugod. Tudi golcarji so bili stalni ali sezonski delavci. Stalni golcarji so bili spet največ domačini in tisti, ki so bili specializirani za to delo, sezonski golcarji pa so bili vsi ostali, s tem da so se še bolj pogosto menjali kot sezonski furmani.

POTEK FURANJA LESA

Večina furmanov je furala les z Jelovice do žag v dolini. Po dolini v Škofjo Loko so isti furmani vozili le smrekovo lubje, redko tudi plohe in deske z žag. Sicer so bili za plohe in deske zadolženi drugi furmani.

Najtežji del transporta je bil seveda transport od poseka do žage ali zbirališča v dolini. Tako delo so opravljali tudi jelovski furmani.

Stanovali so na Jelovici v gozdarskih kočah, ki so jim rekli bajte in bodo kasneje nekoliko bolj podrobno opisane. Ob sobotah in nedeljah niso furali, tako da so se vračali domov vsak teden ob sobotah. Nekateri so bili precej oddaljeni, posebno sezonski furmani, zato so konec tedna morali do doma prevoziti kar precejšnjo razdaljo. Navadno so sedeli na posmojkah, kar ni bilo preveč udobno.

Furmanski vsakdan se je začel zelo zgodaj. Vstajali so običajno ob štirih zjutraj, ko je bila še tema, pozimi pa malo kasneje. Najprej so nakrmili konje in prinesli vodo iz najbližjega studenca, ki pa ni bil vedno tako blizu. Ob tem so si svetili s svetilko na petrolej, petrolejko ali laterno. Čas, ko so konji jedli, je bil najbolj primeren za to, da so si pripravili zajtrk. To so bili običajno koruzni žganci z belo kavo ali kislim mlekom. Pozajtrkovali so običajno hitro, saj bi predolg zajtrk pomenil dragoceno izgubo časa.

Okrog šestih so zapregli konje in odšli vsak na svoje delovno področje, ta je določil delodajalec. Običajno so furali v skupinah, največkrat po štirje furmani skupaj, da so si medsebojno pomagali pri

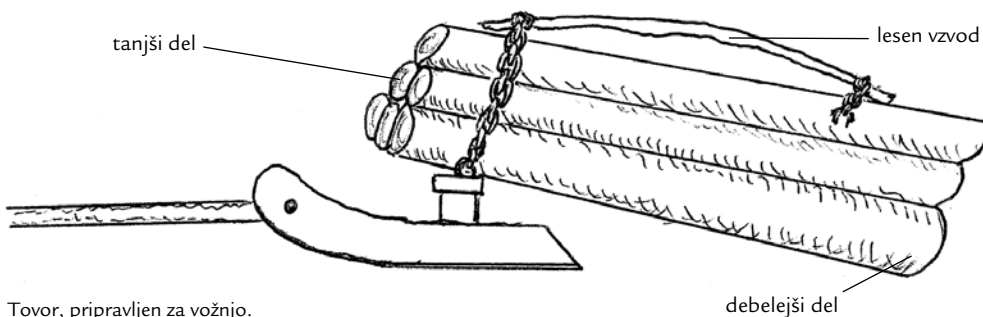
natovarjanju in raztovarjanju lesa. Hlodi so bili zloženi na kupe, ki so bili raztreseni po vsej poseki. Pogosto je bil tak kup v kaki vrtači, ki jih je po Jelovici precej. Hlode je bilo treba najprej spraviti do glavnih vlak, razporejenih po Jelovici, nato pa po glavni vlaki do doline. Tako je vsak furman najprej zvozil ali pofural les do glavne vlake, kar je zahtevalo dve do tri vožnje. Če je bil teren težje prevozen, je opravil pač več voženj z manjšo količino lesa.

Nekatera mesta so bila tudi precej oddaljena od glavne vlake in včasih sploh ni bilo nobene poti do tja. Taka mesta so bila večinoma dostopna samo pozimi, ko so bile skale in korenine prekrte s snegom in niso ovirale vožnje.

Na splošno se je furman moral znajti največ sam, da bi na čim lažji način prepeljal hlode. Ob tem se je na praktičnih izkušnjah izoblikoval celo sistem dela pa tudi način dela. Sistem dela je določal organizacijo furmanov, da je vse potekalo brez večjih zapletov, način dela pa pristop do posameznega konkretnega opravila.

Novinci so se vsemu temu morali prilagoditi, kar je vedno trajalo kar nekaj časa in jih je vedno stalo par krepkih izkušenj. Novinci so bili zaradi neznanja in neiznajdljivosti izpostavljeni tudi posmehu starih furmanov, ki so si jih znali pošteno privoščiti. Tako so novincem zavestno napačno svetovali glede pristopa k posameznemu delu, da so se mučili dvakrat bolj, kot bi se sicer. Nekateri furmani so zaradi takih odnosov precej pretrpeli.

Ko so po vlakah do glavne vlake ali ceste zvozili toliko, da je zadostovalo za en poln transport v dolino, so si tisti furmani, ki so vozili skupaj, pomagali



naložiti hlode na sani, imenovane posmojke. Ta količina je včasih znašala tudi 2–3 kubične metre, kar je bilo zelo veliko za enega konja. Vprežen je bil vedno le en konj, ker bi se dva na tako raznolikem terenu težko sorazmerno prilagajala tovoru.

Naložene hlode so furmani na posmojke dobro privezali z verigo, da jih ne bi potisnilo naprej v konja ali da ne bi izostali. Dodatno so jih učvrstili še na ta način, da so skozi verigo v hlode zabili klanfe ali šteklice, pričvrstilni sredstvi iz jekla. Na hlode zadaj so zabili še svoj cepin (cempin), da so v primeru ostrega ovinka lahko krmarili, oz. odnašali tovor.

Hlodi so bili tako s prednjim tanjšim delom pritrjeni na posmojke, z zadnjim debelejším pa so se vlekli po tleh. Tako se je med vožnjo izrabil debelejši konec in je bila izguba lesa manjša ter izkoristek lesa boljši.

Ko so hlode natovorili, so se odpravili v dolino. Tisti, ki so vozili v Bohinjsko dolino, so se odpravili proti Bohinjski Bistrici, tisti, ki so vozili v Selško, pa proti Rudnu, Češnjici in Železnikom. Princip furanja je bil pri vseh furmanih na Jelovici približno isti, zato se bomo tu omejili le na furanje v Selško dolino.

Za Selško dolino je bila najbližja postojanka golcarjem in furmanom oddaljena od Železnikov kakih 15 kilometrov. Do te in potem naprej še do drugih postojank je bila napravljena dobra vlaka, ki je bila dovolj široka, da se je bilo mogoče na njej srečevati. Bila je precej strma in na nekaterih mestih, posebej pozimi, tudi precej nevarna.

Vožnja v dolino je potekala počasi oz. to je bilo precej odvisno od posameznega furmana, njegovega tveganja, od moči konja in količine tovara. Ko so hlode pripeljali do žage, so jih spet zvalili v kupe. Na dan so opravili povprečno štiri kompletne fure.

Čez dan se furmani niso vračali v bajte, zato so kosilo imeli kar s seboj. Pokosili so največkrat kar na poti pri kakem obcestnem koritu z vodo za konje. Konju so tačas dali malo ovsa, ga ogrnili s konjsko odejo, včasih pa tudi izpregli.

Zadnjo furo je furman končal v mraku, kar pomeni, da je bil poletni delavnik precej daljši od

zimskega. V bajto so se furmani vračali vsi utrujeni z eno samo željo, željo po počitku. Pogosto si bil v takih trenutkih od utrujenosti prav brez misli, pravijo furmani. Ko je prispel do bajte, je furman izpregel konja, ga privezal v hlev, napojil in nahranil, pospravil orodje, šele nato je poskrbel zase. Skuhal si je večerjo na ognjišču, in ko je pojedel, je bilo potrebno popraviti polomljeno orodje ali pretrgane konjske jermene, tako da je največkrat zares padel na ležišče od utrujenosti.

Zimsko furanje je bilo po eni strani lažje, ker so konji lažje vlekli (les je lepše tekel), po drugi strani pa težje in bolj nevarno. Konje je rado 'pognalo', posebno še, če furman ni bil dovolj izkušen. Furman je moral vedeti, kje je potrebno privezati žlajdro na posmojke in kje jo spet sneti, kje je pod hlode zadaj potrebno namestiti podkladovc, pomožne lahke sani za zadnji del hlodov, ki se je sicer vlekel po tleh. Žlajdra je zavirala, medtem ko je podkladovc zmanjšal trenje na ravnini ali po klancu navzgor.

Pozimi so začeli s furanjem zjutraj okrog sedmih, torej kako uro kasneje kot v letnem času. Bivanje na Jelovici je bilo v zimskem času neprimerno težje kot v letnem. Včasih je zapadlo tudi do 2 metra snega, nekoč celo 3 metre. Poti so si morali delati sami, morali so se znati, kakor so vedeli in znali, če niso hoteli biti odrezani od sveta. Zato so v nočeh, ko je močno snežilo, poti vso noč gazili, da je ostala vsaj temeljna gaz, ki so jo čez dan razširili z vožnjo. Za nočno gaženje so uporabljali najmočnejše in najsposobnejše konje, ki so jih brez posmojk vodili po poti v dolino in spet nazaj. Včasih je konj sneg gazil do trebuha. To delo je bilo tudi zelo nevarno, ker je sneg zabil pot in bi furman, konj ali pa oba skupaj lahko zdrsnila v prepad. To se je tudi večkrat zgodilo, še posebej ponoči. Tudi smrtne nesreče so se zgodile na ta račun. Zato so bili pomembni res sposobni konji, ki so pot dobro poznali in jo tudi slutili, kjer je bila zabrisana.

Pozimi je bilo težko tudi najti kupe hlodov na sečišču. Hlodi so bili namreč pod snegom in snežna gomila nad hlodi se večkrat ni videla. Golcarji so hlode, če so le mogli, razvrstili v logično linijo, toda

te linije je bilo potrebno odkriti. Golcarji so furmanom pri tem pomagali, v pomoč pa so bili tudi leseni drogovi, ki so stali ob nekaterih kupih hlodov. Ko so tak kup hlodov našli in do njega napravili gaz, je bilo treba najprej odmetati ves sneg s kupa. Odmetan vrh kupa je le malo gledal iznad nivoja gazi ali pa je bil sploh nižje. Zato je bilo hlode treba dvigati na posmojke visoko, hkrati pa jih trgati iz snežnega oklepa, ki je bil včasih tudi poledenel. Hlode so iz snega dvigali večinoma ročno, tako da so štirje furmani zasadili cepine v hlod vsi na enem koncu, zgrabili vsak za svoj kovinski del cepina ter hlod dvignili na ho-ruk. Enako so napravili še na drugem koncu, pri tem pa so pazili, da prvi konec ni zdrknil nazaj. Tako so hlod osvobodili izpod snega in ga dvignili na posmojke. Le najtežje hlode so potegnili iz takega kupa s konjem. Da je konj hotel izvleči tako težo, ga je furman včasih moral pošteno pretepesti. V takih trenutkih furmani res niso poznali usmiljenja. Hlode je bilo posebno težko spraviti iz kake vrtače, saj je po klancu navzgor konjem začelo drseti in so včasih izvlekli tovor iz take vrtače napol po kolenih. Sicer so pozimi imeli brušena kopita, ki so se prišla ledu, vendar je konju še vedno spodrsnilo.

Nasprotno kot pri vleki navzgor se je konj po bregu navzdol ves oprl na zadnje noge, ko je zaviral, in se pogosto peljal navzdol po zadnjici.

Glede obremenjevanja konj so imeli različno prakso. Nekateri furmani so konje obremenjevali bolj in več tvegali, drugi so bili spet bolj zmerni pri tem. Nekateri so v stremljenju za čim večjim zaslužkom konje preobremenili, kar je bila pogosto zadnja vožnja. Konja je lahko pognalo čez pot skupaj s hloidi, v takem primeru pa je imel bolj malo možnosti, da preživi.

Furmansko življenje je bilo trdo in je imelo ta sloves tudi med ljudmi. Človeku se je takoj videlo, če je bil furman. Stopal je težko, bil je odrezav, tudi objesten, stvari je povedal naravnost, brez ovinkarjenja. Značilno za stare furmane je bilo med drugim tudi to, da so znali prav grdo in mastno preklinjati. Zato je med ljudmi nastal rek: kolne ko furman. Menda marsikateri furman tudi ni znal biti prav ne-

žen s svojo ženo in otroki, čeprav jih je imel rad. Posebno tiste, ki so dalj časa in stalno furali, je to delo po svoje vzgojilo, dalo jim je svoj pečat. Furmanski zaslužek je bil sorazmerno dober, vendar trdo pridigan.

Nesreče pri delu

Največ nesreč je bilo prav v zvezi s konji, in sicer zaradi neodgovornosti ali kake tehnične napake. Neki furman je povedal, da so samo po drugi svetovni vojni na mestih, kjer so furali, pokopali 13 konj, ki so se ubili ali poginili od izčrpanosti ali bolezni. Veliko je bilo tudi primerov, ko si je konj zlomil nogo ali se samo močno ranil vanjo, pa je bil že trajno nesposoben za delo. Za furmana je to v trenutku pomenilo brezposelnost.

Furmani sami so najbolj pogosto zbolevali zaradi bolezni, ki so bile povezane s premraženostjo, kot je pljučnica, omrzline itd. Posebno novi in neutrjeni furmani so pogosteje zbolevali.

Seveda pa se je marsikateri furman poškodoval tudi pri delu. Marsikoga so pogazili hloidi, ki so se sprožili, pogosto pa je hlod komu zlomil ali zmečkal nogo. Nesreče so se dogajale tudi pri delu s furmanskim orodjem. To so bile zlasti poškodbe s cepinom, ki si ga je kdo po nesreči zasadil v nogo ali ponesreči koga udaril z njim.

Nesreče so se dogajale tudi pri vleki po klancu navzgor. Tedaj je furman moral teči pred konjem, da ga je motiviral. Konj se je zagnal za furmanom, medtem pa je furmanu lahko spodrsnilo in v trenutku se je znašel pod konjem in hloidi. Sam konj te običajno ni pohodil, problem so bili hloidi, ki so prišli za njim.

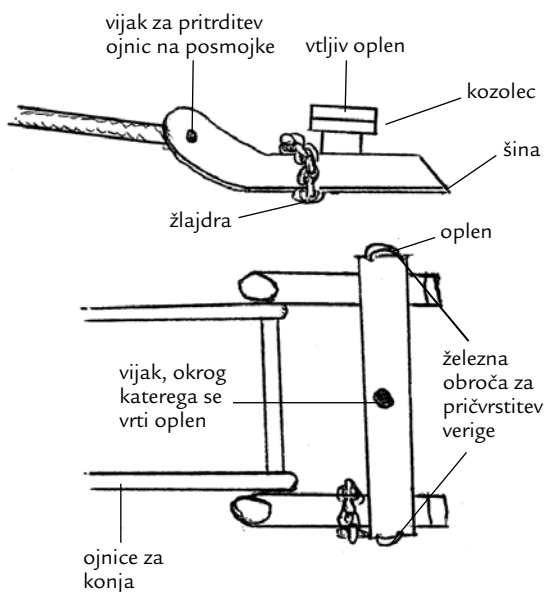
ORODJA IN PRIPOMOČKI ZA DELO PRI FURMANIH

Orodja in pripomočki so bili prirejani naravi dela. Furmani so sami izbirali tiste, ki so se jim zdeli

bolj primerni, nekateri od teh, kakor so bili npr. cepin, verige, klanfe ter posmojke, pa so bili standardni del furmanske opreme.

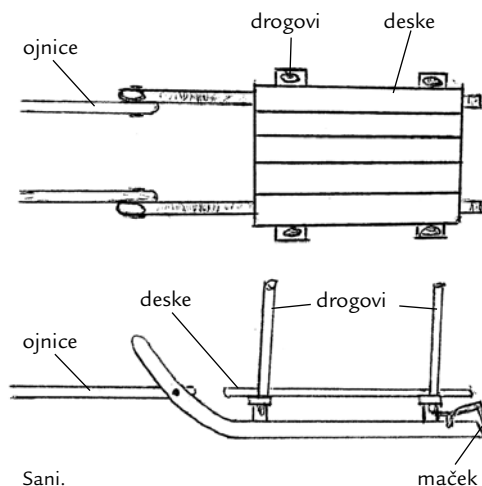
Najpomembnejše so bile posmojke, ki so bile zelo praktično sredstvo za transport hlodov.

Posmojke so bile močno ojačane sani, ki jih je vlekel konj, napravljene iz jesenovega in redko tudi hrastovega lesa. Imele so en kozolec, katerega vrh njo prečko so imenovali opleni. Ta opleni je bil včasih dvojen, tako da je bil zgornji del vrtljiv in pritrjen na spodnjega le z močnim vijakom v sredini. Nekateri opleni so bili statični in so imeli po vsej svoji dolžini nabite železne ali jeklene konice, na katerih so hlodi lepo stali in se niso izmuznili. Na obeh straneh oplena sta bila pritrjena dva železna obroča v premeru kakih 5 centimetrov in sta služila za pritrjevanje verige. Posmojke so bile spredaj ukrivljene navzgor, s tem da ni šlo za enako krivljenje lesa kot pri saneh, pač pa so bile že tako izžagane. Debelina najmočnejšega dela sani, kjer so bile pritrjene tudi jeklene šine, je bila od 15 do 20 centimetrov. Spredaj, kjer so bile posmojke ukrivljene nazvgor, so bile pritrjene na ojnice, v katere je bil vprežen konj.



Posmojke.

Poleg posmojk so furmani za prevoz lubja uporabljali **sani**, ki jih je vlekel konj. Sani so bile napravljene iz enakega lesa kot posmojke. Pri saneh je bilo vse šibkeje napravljeno, dolge pa so bile okoli 3 metre. Imele so dva kozolca, na katerih so bile včasih pritrjene deske, drugič spet ne, odvisno od potrebe. Sprednji in zadnji opleni sta imela na vsaki strani po en pokončen drog, ki je držal tovor. Spredaj so bile, podobno kot na posmojke, pritrjene ojnice. Zadaj na levi šini je bil pritrjen maček ali zavora.



Sani.

Hlode so furmani pričvrstili z verigo. Nekateri so imeli verigo, ki jo je izdelal domači kovač, drugi tako, ki je bila izdelana že industrijsko. Te verige so sprva napeli z lesenim vzvodom, kasneje pa se je pojavil že kovinski vzvod kot del verige. To verigo so furmani imenovali **šponarca**.

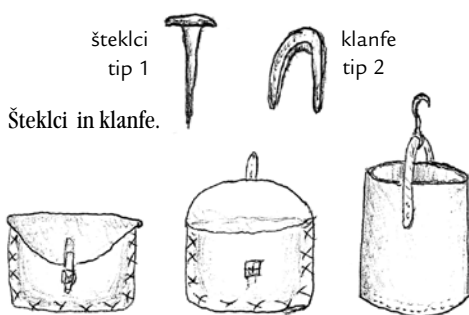


Poleg verig za privezovanje so uporabljali še eno verigo, in sicer v druge namene. Ta je služila kot zavora in so jo imenovali **žlajdra**. Bila je dolga kakih 80 centimetrov in precej debela. Členi te verige so bili elipsaste oblike, široki kakih 8 centimetrov. Verigo so privezali okrog ene šine pri posmojkah, da je zavirala.



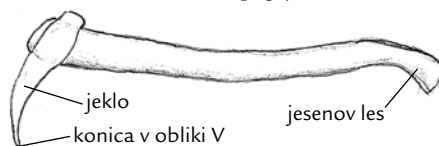
Žlajdra.

Za pričvrstitev verige na hlode so furmani uporabljali jeklena ali železna pritrtilna sredstva, imenovana **klanfe** in **šteklici**. Klanfe so bile napravljene v obliki črke U, šteklici pa so bili podobni velikemu močnemu žeblju. Klanfe so bile dolge povprečno 10 centimetrov, šteklici pa okrog 15 centimetrov. Nekateri furmani so bili vajeni uporabljati klanfe, drugi pa šteklice.



Torbe za šteklice in klanfe.

Osnovno in dejansko edino orodje, ki ga je uporabljal furman, je bil cepin ali **cepin**. Cepin je služil v več namenov. Osnovni namen je bil vlačenje, dviganje in valjenje hlobov. Furmani so ga uporabljali tudi za krmarjenje hlobov pri vožnji, igral pa je tudi vlogo šteklica ali klanfe, če jih niso imeli dovolj. Cepin je bil narejen iz jekla in oblikovan tako, da je imel zelo močno konico, katere najtanjši del je bil napravljen v obliki črke V. Držalo je bilo napravljeno iz lesa, in sicer jesenovega. Hrastov les bi bil namreč pretežak, druge vrste les pa premalo močan. Držalo je bilo na svojem koncu ukrivljeno, da ga je bilo lažje držati in je bilo mogoče vlačiti tudi le z eno reoko. Proti jeklenemu delu se je držalo počasi širilo in bilo v tem delu tudi rahlo upognjeno.



Cepin.

KONJI

Furman brez konja seveda ni obstajal. Konj je bil tedaj v kmetijstvu tudi najbolj učinkovita delovna sila. Ljudje pravijo, da je konj najbolj pametna žival. Človeku, na katerega je navezan, se redko izneveri. Tudi lastniki so se vedno precej navezali na konje. Z njimi so se postavljali ob praznikih in poleg vsakdanje uporabe konjev za delo na njih tudi jezdili po opravkih ali pa se peljali v 'zapravljivčku'.

Konji se delijo na hladnokrvne in vročekrvne. Vročekrvni so bolj impulzivni in se hitreje utrudijo, težko jih je krotiti, medtem ko so hladnokrvni mirni in vztrajni.

Furmanski konj je zahteval posebno prilagoditev delu. Navaditi se je moral vleke po tleh in novih šumov ob tem, skratka, navaditi se je moral novega načina dela. Za tako delo so bili veliko bolj primerni hladnokrvni kot vročekrvni konji. Poleg tega je bilo za furmanskega konja pomembno, da je bil čim težji in v sorazmerju s tem tudi močan. Ti konji so morali biti čim bolj močni in kratkonogi. Teža konja je pomenila njegovo stabilnost, kratke noge pa so bile močnejše in bolj okretne.

Šola furanja je bila za vse konje precej trda. Gospodarji so jih vzgajali s palico in dobro hrano. Naučili so jih vztrajnosti in poslušnosti. Konji, ki so stalno ali pretežno delali na Jelovici, niso dolgo vzdržali, zato so jih furmani morali precej pogosto menjavati. Povprečno so zdržali do pet let, kakšni izredno močni tudi dlje. Pogosto se je zgodilo, da je konj opešal in ga je gospodar moral prodati, nekaj se jih je pobilo ali poginilo zaradi bolezni.

Najboljše furmanske konje so kupovali v Sremu, zato so jih imenovali sremci. To so bili težki in stabilni konji.

Konje so navadno zamenjali, ko so oslabei, nekaj se jih je pobilo v nesrečah, zbolevali pa so tudi za konjskimi boleznimi, kot so slabokrvnost, nedeljska bolezen, slepota.

Do konjev, ki so imeli izredne kvalitete, so furmani gojili posebno spoštovanje in so bili nanje zelo ponosni.

GOLCARSKI DELOVNIK

Golcarsko življenje je bilo nekoliko lažje od furmanskega, kar priznajo tudi golcarji sami. Vstajali so kasneje od furmanov, saj zjutraj niso imeli posebnega opravila, le vodo so prinesli.

Ko so pozajtrkovali, je vsak vzel svoje orodje in odšel na svoje delo. Sekali so običajno v bližini kraja, kjer so stanovali (obseg posameznega področja je meril okrog 60 hektarov). Imeli so svoje delovodje, ki so organizirali delo in določali posek. Delovodja je privajal na delo tudi nove golcarje.

Golcarji so imeli določen čas za delo, čas za kosilo in čas za odmor. Kosilo so si skuhalo v bajtah, če so bili kje blizu, sicer pa na mestu, kjer so delali.

Delali so od sedmih zjutraj do mraka, ko so se vračali v bajte. Delo so imeli deljeno znotraj posameznih skupin, v katere so bili razdeljeni. Dva do trije iz skupine so podirali drevesa, ostali pa so podrtro deblo dalje obdelovali, kar pomeni, da so npr. smreko oklestili – ošpacali, jo olupili – omajili, in razprostrli lubje, da se je lepo posušilo. Ko se je deblo čez kaka dva meseca osušilo, so ga razžgali na hlode, dolge do 4 metrov, ki so jih zvlačili ali spehali na kupe, kjer so bili dostopni furmanom.

Drevesa so podirali z dvoročno žago, imenovano amerikanka. Pri podiranju so si pomagali s klini, ki so bili največkrat leseni, včasih pa tudi kovinski. Kline so nabijali z ušesom sekire. Padlo drevo so najprej oklestili s sekiro, nato pa ga olupili s posebnim lupilnikom, imenovanim majovnk. Lubje na deblu so najprej lepo zasekali na zeleni razdalji (odvisno, koliko dolge kose lubja so želeli napraviti), tako da je nastal nekakšen zasekan obroč okrog debela, nato pa ga pričeli lupiti. Na ta način je bilo mogoče odlupiti lepe skorje, še posebno na mestih, kjer deblo ni ležalo trdo na tleh. Odlupljeno lubje, ki so ga imenovali tudi kože, je bilo veliko bolj dragoceno kot lubje, odstranjeno v trakovih. Običajno so lupili le spomladi in poleti, ko so drevesa imela dovolj soka. Jeseni, in kadar so sekali pozimi, pa so lupili na drugačen način. To je bilo šepcanje ali drzanje, oz. lupljenje v trakovih. Orodje za to opravilo so imeno-

vali šepcar ali drzovnk. Lubje so odstranjevali na ta način zato, ker se je nerado lupilo. Obdelana debela so nato pustili, da so se osušila. Vrh in nekatere veje so pustili pri deblu, da so vlekli sok iz njega in se je hitreje osušilo. Medtem ko so se debela na mestu poseke sušila, so sekali na drugem mestu. Sečnja je bil največkrat prebiralna, včasih tudi golosečnja.

Ko so bila drevesa suha, so jih razžgali na hlode in zvlačili ali spehali na kupe. Te kupe so skušali napraviti v bližini vlak, hkrati pa jih razporediti v logično linijo, ki bi pozimi omogočala lažjo orientacijo furmanov pri iskanju kupov pod snegom. Za vlačenje hlodov na kupe so golcarji uporabljali največkrat samotěžne sani, ki so bile posebej prirejene za hlode. Te sani so bile podobne posmojkam, le da so imele dva kozolca. Hlodi so bili oprti na zadnji, širši kozolec. Princip natovarjanja teh sani je bil podoben natovarjanju na posmojke, le da je bil tovor neprimerno lažji (1–2 hloda). Na kratke razdalje so hlode pehali ali vlačili s cepini. Poleg hlodov so golcarji spravljali na kupe tudi lubje, ki pa so ga prav tako transportirali s samotěžnimi sanmi.

Pozimi običajno niso podirali dreves, pač pa so tisti, ki so ostali v bajtah, postorili manjša dela, kot je bilo spravljanje lubja na večje kupe in pomoč furmanom. Pripravljali so tudi kurjavo v bajtah. Golcarji so odhajali na seznosko delo v pomladanskem in letnem času (ravno obratno od furmanov), zato jih je bilo pozimi na Jelovici vsaj polovico manj. V tem je bil razlog več, da med njimi ni bilo kmetov.

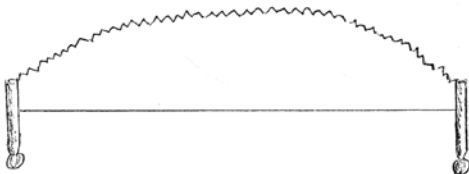
Nesreče pri delu

Nesreče so bile pri golcarjih največkrat pogojene z nepazljivostjo, včasih pa je vmes prišel tudi nepričakovan dogodek. Ob podiranju dreves je bil najbolj nevaren veter, ki je npr. že skoraj odžagano smreko odtrgal od parobka in jo po svoje zavrtel. Ob tem se je zgodilo mnogo nesreč. Pri lupljenju debla so se debela, ki so bila posekana drugo čez drugega, rada sprožila in pokopala koga pod seboj. Tudi pri pehanju lesa so bile nesreče. Hlod npr. ni nikakor hotel steči, naenkrat pa je prišel na gladko podlago in ga je nenadoma odneslo dalje. Če se je kdo v tistem trenutku nahajal pred njim, je bilo lahko hudo. Nesreče so se dogajale tudi z orodji, ki so jih uporabljali pri delu. Pogosti so bili useki s sekiro.

ORODJA IN PRIPOMOČKI ZA DELO PRI GOLCARJIH

Golcarji so standardno uporabljali naslednje orodje:

Žaga amerikanka za žaganje debel in debelih vej. Žago sestavlja jeklen list z drobnimi zobci in dvema lesenima ročajema na vsaki strani lista. Dolžine teh žag so bile različne, prav tako širine lista. Golcarji so imeli pri roki več različnih žag za različne potrebe.



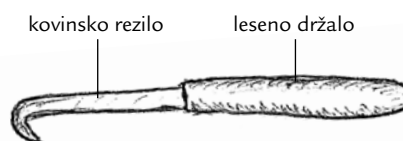
Amerikanka.

Sekire so bile večinoma izdelane pri domačih kovačih, zato tudi niso bile standardnih dimenzij. Podobna pa je bila seveda osnovna oblika. Gre za običajno sekiro. Toporišče je bilo običajno iz jesenovega ali bukovega lesa.



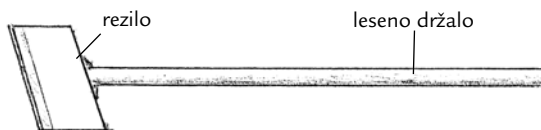
Sekira.

Majovnk je bila priprava za lupljenje smrekovih debel. Z njim je bilo mogoče odlupiti drevesno skorjo okrog in okrog debla tako, da je lubje ostalo nepoškodovano. Majovnk je sestavljalo jekleno rezilo s kljunastim zaključkom, ki je služilo za prepranje lubja, ter leseno držalo iz jesenovega lesa.



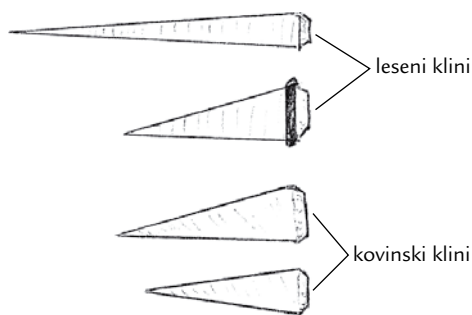
Majovnk.

Drzovnk ali šepcar se je uporabljal za odstranjevanje lubja, kjer to z majovnkom ni bilo mogoče ali pa drevo ni imelo dovolj soka za majenje. Drzovnk je bil sestavljen iz kovinskega rezila romboidne oblike, nasajene na dolg lesen ročaj, ki je s svojo dolžino omogočal delo z vzravnano hrbtnico, hkrati pa je dajal zamah.



Drzovnk.

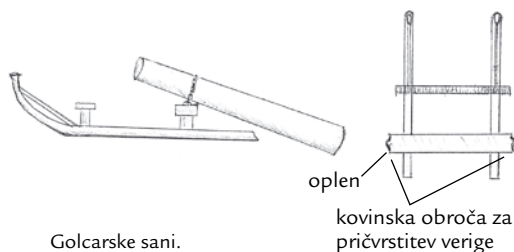
Klini so bili leseni, napravljeni iz hrastovega ali jesenovega lesa. Nekateri so bili okrepljeni še s kovinskim obročem na mestu, kjer se udarja po njem. Klini so bili različnih dolžin in širin in so se uporabljali v različne namene. Eni so služili za podiranje dreves, drugi za ohranjanje razporka pri žaganju hlodov, tretji za klanje panov (železni klini).



Klini.

Nujno potrebno orodje je bil tudi **cempin**, ki je bil popolnoma enak kot furmanski.

Samotežne **sani** za vlačenje hlodov so bile napravljene iz jesenovega lesa in so imele zadnji kozolec oz. opleni daljši, širši in močnejši, ker so bili sem pritrjeni hlodi.



Golcarske sani.

STANOVANJA GOLCARJEV IN FURMANOV

Furmani in golcarji so stanovali v bajtah brunaricah. Te so bile raztresene po vsej Jelovici v skupinah po tri, štiri ali več. Prve take bajte so bile zgrajene v drugi polovici 19. stoletja.

Furmani in golcarji niso živeli v istem naselju. Furmani so bili nastanjeni na Rovtarici, na Mosteh, na Rastoki, za Blatom, na Ribčevi planini, golcarji pa na nekaterih drugih mestih.

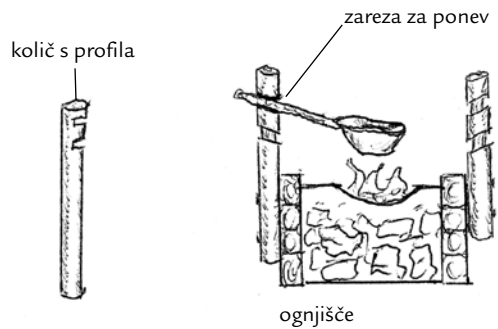
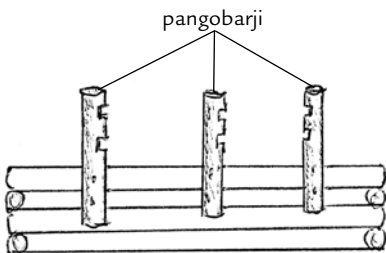
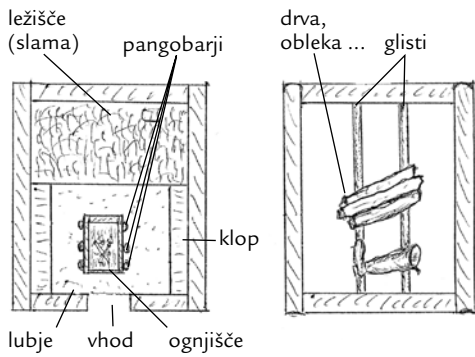
Bajte so bile grajene enako, le da so furmanska naselja imela poleg še hlev za konje ter prenosno kovačnico. Narejene so bile iz brun, ki so bila naložena drugo na drugo in so se v vogalih skladala. V temelju so bile večinoma zidane, kar pa ni bilo stalno pravilo. Prostornina bajte je zavzemala povprečno ploščino 4 x 5 metrov in višino sten okrog 2

metra. Bajta je bila v notranjosti en sam prostor vse do slemena, torej brez stropa. V slemenu je dosegla tudi do 3 metrov višine. Strehe bajt so bile prekrite s skodlami ali navadnimi ozkimi kratkimi deskami, ki so se medsebojno prekrivale. Oken te bajte niso imele. Edini stalni odprtini v bajti sta bili dve luknji, imenovani muši, ki sta bili v višini zgornjega podboja vrat; ena na pročelju, druga na zatrepu bajte.

Vrata so se običajno nahajala na sredi pročelja in se odpirala navznoter. Tik nad vrati se je nahajala tista muša na pročelju. To je bila podolgovata luknja, vodoravno ležeča, široka 10–12 centimetrov in dolga okrog 50 centimetrov. Enako je bila napravljena muša v nasprotni steni. Prvi namen muš je bil odvajanje dima, ki je prihajal z ognjišča v bajti, bili pa sta tudi zračnika, ki sta delovala po principu prevetravanja. Od ene do druge muše sta potekala dva vzporedna lesena droga ali glisti, ki sta bili naslonjeni na bruna v mušah. Glisti sta služili za sušenje drv, obleke in celo za skladišče raznih furmanskih ter golcarskih potrebščin.

Tla v bajti so bila napravljena iz steptane gline, ki je bila včasih prekrita z lubjem. V zadnjem delu bajte je kaka 2 metra zavzemalo ležišče, napravljeno iz desk in prekrito s slamo. Ležišče je bilo 40 centimetrov dvignjeno od tal, napravljeno na lesenem ogrodju. Taka višina je omogočala tudi sedenje na njem in je lahko služilo tudi kot klop. Ko so legli spat, so se pokrili še s konjskimi odejami.

V preostalem delu bajte, ki ga ni zavzemalo ležišče, sta bili ob obeh nasprotnih si stenah še dve klopi, ki sta tekli od ležišča do vrat. Namesto teh klopi so bila v primeru več stanovalcev tu postavljena ležišča za enega človeka. V sredini prostora med klopami in ležiščem je bilo odprto ognjišče, ki se je nahajalo v pravokotnem okvirju, napravljenem iz brun in visokem 40 centimetrov. Ta leseni okvir je bil napolnjen s stolčeno glino ali peskom, v katerem je bila napravljena v sredini kotanja, v kateri je goril ogenj. Na stranice zunanosti okvirja (običajno le na daljši dve) so bili pritrjeni pangobarji. To so bili količi, visoki okrog 60 centimetrov, ki so bili pribiti po trije ali več na vsaki dveh daljših stranic ognjiš-



Bajte.

ča. V te količe sta bili pri vrhu zarezani dve posebni zarezi, ena malo višje, druga malo nižje, v razmiku okrog 10 centimetrov. Zareze so služile kot držalo za ponev, ki bi jo bilo sicer, ko se je kuhala jed, treba z roko držati nad ognjem. Ognjišče ni imelo le funkcije kuhanja in pečenja jedi, pač pa je služilo tudi za ogrevanje prostora, posebno pozimi. Zanimivo je, zakaj je bila višina ognjišča prav 40 centimetrov, torej v višini klopi. Prvi razlog je bil ta, da je bilo tako pri roki, drugi pa ta, da je furmane grelo v kolena, kar je dalo močan občutek toplote. Ognjišče je dajalo tudi nekaj svetlobe, vendar so imeli v bajti tudi namizno laterno na petrolej.

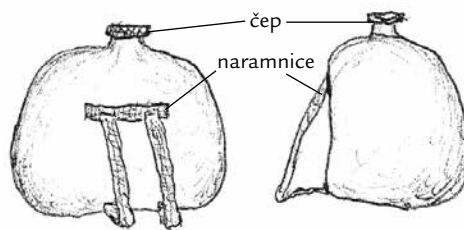
V prostoru so vedno imeli tudi zaboj za hrano, kamor so shranjevali živila, ki so jih prinesli s seboj. Tam so bila na varnem pred mišmi in drugimi živalmi ter tudi pred vodo.

Furmani in golcarji so se malo zadrževali v bajtah, saj so ves dan delali. V bajtah so večinoma le spali, si sušili obleko in si pripravljali hrano. Izjema je bil kakšen deževen dan, ko so morali vedriti.

Življenje v taki bajti ni bilo preveč udobno, čeprav so bile zelo praktično grajene. Velik problem je bil dim, ki se je dvigal z ognjišča in izhajal skozi muše. Če je bilo preveč zakurjeno, muše niso sproti požirale vsega dima in je ta napolnil vso bajto. Do tega je prišlo tudi, če so bila drva vlažna ali če je bilo vreme deževno. Na ognjišču so zato običajno pustili goreti le šibek plamen ob večji količini žerjavice. Pri tem je nastopil drug problem: zaradi šibkosti ognja niso mogli kuhati vsi naenkrat, pač pa so se morali zvrstiti, tako da je vedno kuhal le eden ali največ dva naenkrat. Ponoči so pustili tleti le žerjavico, razen noči, ko je bilo posebno mraz.

Za kurjavo so uporabljali lesne odpadke, ki so nastali pri žaganju, jelova, včasih pa celo bukova drva. Drva so sušili v bajti na glistah. Posebnega oskrbnika za drva in vodo niso imeli, zato je veljalo pravilo, da mora vsak, kdor položi poleno na ogenj, poskrbeti za drugo. Pozimi so drva oskrbovali golcarji. Glede tega, kdo bo prinesel vodo, so se domenili. V bajtah ni bilo vode, ker je Jelovica pretežno apnenčasta in slabo preskrbljena z vodo. Od

bajt je bil tako najbližji izvir oddaljen tudi po več kilometrov, odvisno pač, kje so bile bajte postavljene. Ker je bilo vodo potrebno nositi od daleč, so za transport uporabljali posebne posode, imenovane lempe, ki so bile najprej glinene, kasneje pa že kovinske. Lempa je bila trebušasta zaprta posoda, ki je držala kakih 30 litrov. Tam, kjer se je zadela na hrbet, je bila sploščena in je imela pritrjene konopljene naramnice. Na vrhu je imela ožjo odprtino za vodo. Odprtino je bilo mogoče začepiti.



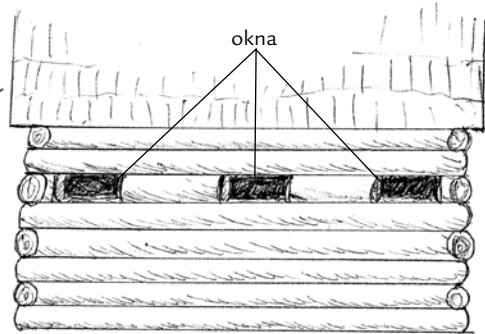
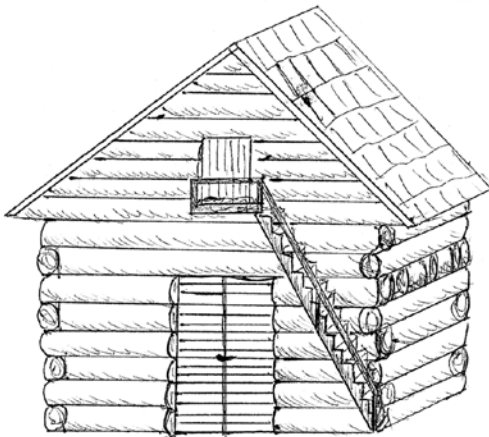
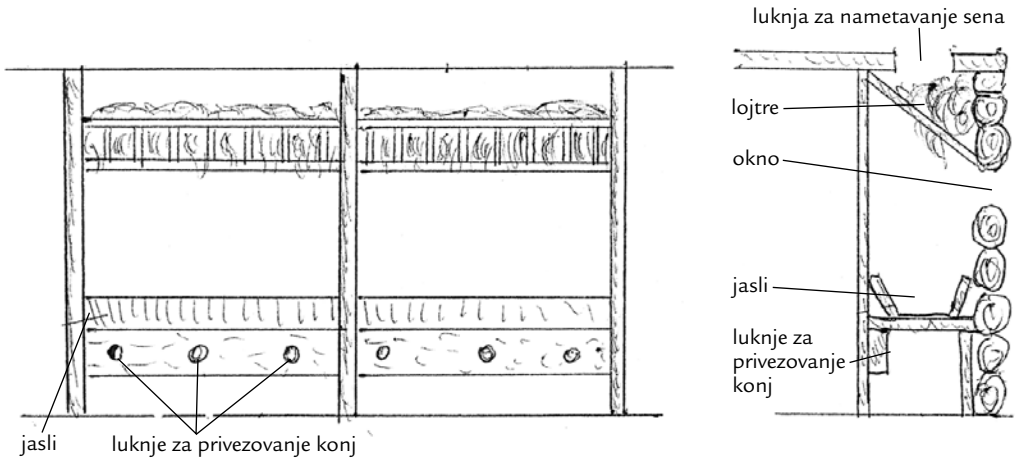
Lempa.

Vode so furmani potrebovali neprimerno več od golcarjev, saj je bilo potrebno napojiti konje. Zato so bila furmanska naselja na krajih, kjer je bila voda bližje. Čez dan so konje napajali pri koritih ob poti ali v dolini.

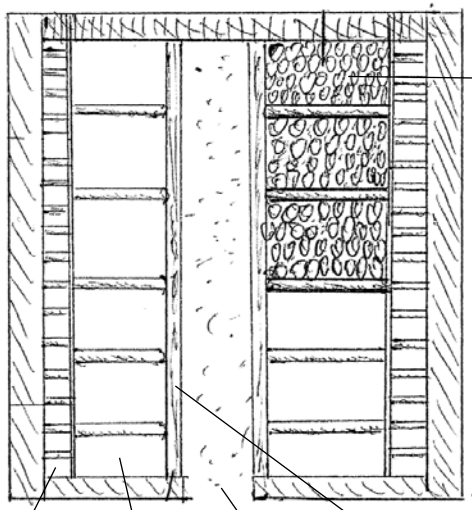
Ker je bilo vode tako malo, je niso rabili za umivanje, tako da se med tednom niso veliko umivali. V bajtah je zato prav močno smrdelo po prepotenih ljudeh, še posebno po nogah, a so se sčasoma tega navadili. Tudi ponev, v katerih so kuhali in iz katerih so jedli, skoraj nikoli niso oprali. Po vsaki jedi si jo obrisal s kruhom in ponev je bila čista. Podobno so žlico le oblizali, nekateri pa so jo potem zataknil še za škorenj, da so jo imeli vedno pri roki. Ob vsej tovrstni higieni pa ne vedo povedati, da bi kdo zaradi tega zbolel.

FURMANSKI HLEVI

Poleg bajt je bil na mestu, kjer so bili nastanjeni furmani, vedno tudi konjski hlev. Hlevi so bili različno veliki, odvisno pač od števila bajt na posameznem mestu. V takem hlevu je bilo tudi do 40 konj.

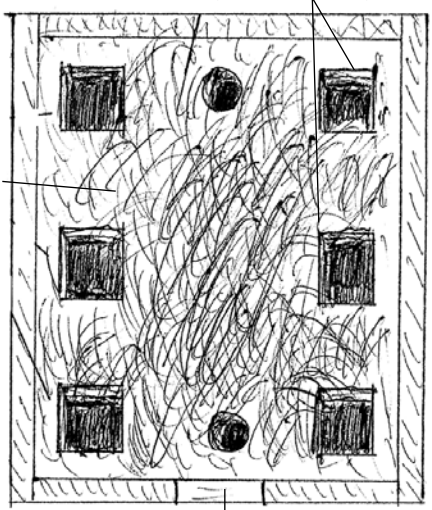


PRITLIČJE



Hlev.

PODSTREŠJE



Hlevi so bili enako kot bajte grajeni iz brun, le da so bili širši, višji in daljši. Imeli so tudi strop in bili tako razdeljeni na hlev in podstrešje. V stenah hleva so bile majhne line, ki so služile za okna. Konji so bili razvrščeni ob obeh podolžnih stenah, z glavo proti steni. Med konji so bile pregrade – rampe, da se niso brcali med seboj. Tla pod konjskimi boksi so bila tlakovana z okroglimi lesenimi paniči, med katerimi je bila nabita glina. Pred konji ob obeh stenah so potekale jasli, ki so bile razdeležene na prekate, za vsakega konja svoj prekat. Nad jaslami so bile nameščene lojtre, v katerih je bilo seno. Seno je bilo shranjeno na podstrešju in so ga v lojtre metali skozi prav v ta namen napravljene luknje v stropu. Te luknje so bile enkomerno razporejene, tako da je bila ena namenjena dvema ali trem konjem.

Seno za furmanske konje so kosili poleti na jelovskih jasad. Kosili so ga največkrat stalno zaposleni golcarji. Spomladi in poleti so kosili tudi svežo travo po bližnjih planinah, ki so jo nametali v jasli.

Na podstrešje hleva si lahko prišel po stopnicah z zunanje strani, in sicer skozi vratca v zgornjem delu pročelja. Hlev se je zračil skozi okna in skozi dve odprtini v stropu, če nista bili založeni s senom.

HRANA

Golcarska in furmanska hrana je bila na splošno zelo skromna, vendar je bilo to največ odvisno od socialnih razmer posameznika. Hrana, ki so jo uživali na Jelovici, ni bila nič boljša ali močnejša kot doma. Kvečjemu je bila slabša. Velik problem je bil tudi obstojnost hrane, zato so jemali s seboj suho hrano, ki se ni mogla tako hitro pokvariti. Živila so morala zadostovati za ves teden.

Najpogostejša živila, ki jih je nosil s seboj povprečno situiran furman ali golcar, so bila naslednja:

- koruzna moka (za žgance),
- proja za belo kavo,
- par jajc,
- kislo mleko,
- kruh,

- suho ali sveže sadje,
- malo žganja,
- zaseka,
- sladkor,
- sol.

Iz teh živil so si potem vsak dan pripravljali hrano. Zjutraj so običajno skuhalo žgance in belo kavo ali jedli zaseko, za kosilo so jedli žgance in belo kavo ali kislo mleko, zvečer kako jajce s kruhom in kavo. Za malico so jedli suho ali sveže sadje, redki tudi kakšno mesno jed. Poleti so radi pili odličjač kislega mleka, pozimi pa se pogreli ob žganju.

Hrano so si tudi delili, posebej tisti, ki so živeli skupaj v bajti. Pri tem je bilo težko jemati od nekoga, ki je imel s seboj vedno več hrane in boljše. Pri hrani so bile precej opazne socialne razlike, vsi pa so bili na to zelo občutljivi. Tako je nekdo ostal raje lačen ves dan, kakor da bi vzel hrano od koga drugega. Tu je prišel do izraza določen furmanski ponos.

OBLEKA IN OBUTEV GOLCARJEV IN FURMANOV

Furmanski in golcarski način oblačenja ter vrsta oblačil sta težila k praktičnosti in prilagojenosti razmeram, v katerih so delali. Obleka in obutev sta morala biti iz trpežnega materiala.

Hlače so bile napravljene iz sukna sive, rjave ali črne barve. Napravljene so bile tako, da so bile do kolen široke, na golenih pa ozke. Imenovali so jih rajthoze. Te hlače so nosili običajno skupaj s škornji. Če so imeli obute gozdarje, so nosili hlače, zožane le v gležnju. Hlače jim je držal usnjen pas.

Srajce so imeli napravljene iz domačega platna, kasneje tudi že iz bombaža. Čez srajco so nekateri imeli pod površnikom oblečen telovnik, drugi pa so imeli oblečen samo površnik. Površnik ali rekle je bil napravljen iz sukna in je segal malo čez pas. Zapenjal se je z lesenimi in kasneje s plastičnimi gumbi.

Perilo so imeli napravljeno iz domačega platna, šele okoli leta 1960 se je počasi začel uveljavljati bombaž.

Na glavi so nosili klobuk, napravljen iz klobučevine črne ali rjave barve. Poleg klobuka so nekateri imeli na glavi tudi kapo ali naušnike, če je bilo zelo mrzlo. To je za furmane sicer pomenilo pomehkuženost, a se nekateri, posebno mlajši, niso ozirali na to. Prav tako sramotno kot kapo in naušnike je bilo pozimi nositi rokavice.

Na nogah so imeli oblečene čevlarce in pozimi čez še volnene nogavice. Čevlarce so bile platnene krpe, v katere so zavili noge, in so služile kot nogavice.

Običajno obuvalo za furmane so bili podkovani škornji iz trdega usnja, ki so segali do kolen. Na peti spodaj so imeli pribito majhno podkev, na obodu prednjega dela podplata pa so bili nabiti žebliji. Škornje so obuvali z navlačenjem na nogo. Poleg škornjev so nosili tudi težke gozdarske čevlje ali gojzarje, ki so bili bolj pogosti pri golcarjih. Čez gojzarje so pozimi nosili tudi gamaše, da sneg ni mogel za čevlje. Te so bile narejene navadno iz mehkega usnja in so se v gležnju ter pod kolenom prevezovale z usnjenim jermenčkom. Spodaj so imele pritrjen kovinski zatič, ki si ga je nosilec gojzarjev zataknil za trakove pri gojzarjih in so bile tako učvrščene.

PLAČE

Plače so furmani in golcarji prejeli mesečno pri svojem delodajalcu. Pri furmanih so se obračunavale glede na količino prevoženega lesa v kombinaciji s kilometrino ter plačilom stroškov obrabe delovnih sredstev, če je furman imel svojega konja in orodje. Furmani so verjeli, da je bil les pravično izmerjen, ne verjamejo pa, da so bili poplačani stroški obrabe.

Kdor je bil socialno, zdravstveno in nezgodno zavarovan pri delodajalcu (redno zaposleni delavci so morali biti), mu je delodajalec odtrgal delež, ki ga je ta moral prispevati za zavarovanje. Zavarovalnino

so delodajalci v primeru nesreče slabo izplačevali.

Golcarsko delo se ni moglo plačevati po količini posekanega lesa, ker niso sekali celo leto, hkrati pa je bilo težko določiti, koliko dela je kdo opravil, saj so ga opravljali po planu. Golcarska plača se je ravnala po povprečni furmanski in je bila običajno za polovico nižja od te. Delo se je ocenjevalo kot lažje, s čimer so se strinjali tudi golcarji sami.

Po mnenju vseh, ki so bili tako zaposleni, so bile plače dobre.

ZABAVA

Ob garaškem življenju pa so furmani in golcarji našli tudi redke trenutke sprostitve in zabave. To je bilo največkrat zvečer, ko so se po napornem dnevu usedli in malo posedeli ob ognju, če niso bili preutrujeni. Utrujenosti tudi niso radi priznavali.

Sprostili so se v pogovoru o novicah v politiki, o dogodkih v najbližji okolici ter dogodkih v preživetem dnevu, o konjih, o plači, pa tudi o svojih ženah in ženskah nasploh. Če je bil med njimi kakšen šaljivec, je poskrbel za zabavo s pripovedovanjem šal, ki so bile včasih tudi mastne. Posebno ob deževnih dnevih so si privoščili malo več počitka in razvedrila. Nekateri vedo povedati, kako je nekoč neki furman za stavo pojedel živo žabo, potem pa je nanjo moral popiti še pol litra žganja. Malo mu je menda še migalo v želodcu, ko je pogotnil, a se je umirilo, ko je tja prišlo žganje.

Ob vsej šali pa se je marsikdo prehudo opil in se s kom sprl. Razlogi za to so bili različni: od starih osebnih zamer do sprotnih dogodkov, ki so krhali dobre odnose. Tedaj so ju pač drugi pazili, da si ni sta storila kaj hudega. Furmani so v dolini radi zavili tudi v gostilno. Nekatere izmed njih so postale znane kot furmanske. Posebno ob koncu tedna, ko so odhajali domov, je bil primeren čas, da so stopili tja. Kake druge posebne zabave, ki bi bila lastna le furmanom in golcarjem, niso poznali, saj tudi denarja za to ni bilo.

VPLIV SOCIALNIH, GOSPODARSKIH IN TEHNIČNIH SPREMENB NA SPREMINJANJE FURMANskega IN GOLCARskega NAČINA ŽIVLJENJA

Kot je bilo omenjeno že v začetku, se je furmanstvo razvilo iz prvotnega tovarništva. Razvijalo se je skladno z razvojem trgovine in je bilo na višku v drugi polovici 19. stoletja in prvi polovici 20. stoletja. Z uvedbo železnice v 19. stoletju je furmanstvo izgubilo svoj tranzitni značaj in je odtlej imelo vlogo transportiranja le do železnice. V sebi se je še vedno razvijalo, saj je trgovina potekala hitreje in je bila zato potrebna hitrejša dobava večjih količin surovin. V ta namen je bilo pri pridobivanju surovin potrebno zaposliti več delavcev in jih primerno organizirati. Tako so se izoblikovali poklicni sloji delavcev, med njimi tudi golcarji in furmani. Način dela se je pri golcarjih in furmanih v skladu s tehničnim in gospodarskim razvojem izpopolnjeval. Tudi socialno so si ob pomoči združne mreže dr. Janeza Ev. Kreka precej opomogli, saj je naraslo število srednjih kmetov. Izboljševala se je kvaliteta orodja pa tudi organizacija dela.

V načinu dela so bile opazne razlike šele po letu 1960, ko so načrtno začeli uvajati mehanizacijo. Redke izjeme so bile prisotne že prej. Taka izjema je bila postavitvev treh žičnic ali premzov v začetku 20. stoletja na Jelovici. Postavili so jih privatniki, ki so jih tudi sami skonstruirali. Te žičnice so močno skrajšale pot furmanom, pa vendar so sprejemale mnogo premajhno količino lesa in so le delno vplivale na spremembo načina dela.

Viri in literatura:

Selška dolina v preteklosti in sedanosti. Železniki: Muzejsko društvo v Škofji Loki, pododbor Železniki, 1973.

Krajevni leksikon dravske banovine: krajevni repertorij z uradnimi, topografskimi, zemljepisnimi, zgodovinskimi, kulturnimi, gospodarskimi in tujskoprometnimi podatki vseh krajev dravske banovine. Ljubljana: Uprava Krajevnega leksikona dravske banovine, 1937.

Janez Vajkard Valvazor: *Slava vojvodine Kranjske*.

Škofjeloški arhiv, arhivsko gradivo o furmanih in golcarjih na Jelovici, arhivar dr. France Štukl.

Informatorji v vaseh Dražgoše, Rudno, Češnjica, Bukovica, Topolje.

Skice in risbe: Marjan Kokalj, foto: Bojan Rihtaršič.

Med drugo svetovno vojno se furmanstvo in golcarstvo ni ustavilo, saj so Nemci trgovino vodili dalje. Celo lesne zadruge na Češnjici niso ukinitili.

Po vojni se je furmanstvo nadaljevalo, le da so bili furmani in golcarji na Jelovici državni delavci z nižjimi plačami kot prej. Večino posesti na Jelovici je namreč prevzela država. Ostalo je še nekaj privatnih posesti, ki pa so bile z agrarno reformo močno skrčene ali odvzete.

Na Jelovico so začeli prihajati tudi delavci iz drugih republik bivše Jugoslavije, ki so bili pripravljene delati tukaj za zelo nizko plačo. Tako se je počasi začel izgubljeni značaj in duh starega furmanstva.

V letih 1954 in 1955 so na Jelovici zgradili tudi nove bajte, sicer prav tako iz brun, vendar z lesenim podom in štedilnikom. Za ležišče so služili pogradi z blazinami. Starejši furmani so se le težko privadili na nove bajte ali pa se sploh nikoli niso.

Z uvedbo motorne žage, tovornjakov, traktorjev in kasneje vlačilcev ter razširitvijo ceste na Jelovico je furmanstvo počasi zamiralo. Skupaj s furmanstvom je zamrlo tudi sezonsko delo, ker se je bilo mogoče zaposliti v industriji. Vlogo furmanov so prevzeli poklicni šoferji tovornjakov, ki pa spet živijo čisto svoj način življenja, zelo drugačen od furmanskega. Svojo nekdanjo podobo so kolikor toliko ohranili golcarji, le da so z uvedbo motorne žage spremenili način dela. Z uvedbo avtomobilizma so začeli tudi vsakodnevno odhajati domov, zato so bajte na Jelovici začele propadati. Mogoče je najti še redke ostanke starih bajt, še vedno pa živijo stari furmani in golcarji, ki povedo kaj o tem zanimivem obdobju življenja na Jelovici.