

SANI V HRIBOVSKIH PREDELIH GORENJSKE

Fanči Šarf

I. Pregled terena in pogoji za uporabo sani

Na razširjenost in uporabo sani v hribovskih predelih Gorenjske¹ so poleg ugodnih snežnih razmer odločilno vplivali tudi nekateri gospodarski in geografski činitelji, kot n. pr. močno razvito gozdarstvo, nekdanj tudi oglarstvo in rudarstvo, visoko ležeče senožeti ter polja na strmih pobočjih.

¹ V okviru raziskovanj zimskih prometnih naprav je Etnografski muzej v Ljubljani posvetil določeno pozornost tudi sanem na alpskem ozemlju Gorenjske. Raziskovanja sani so bila opravljena v letih 1955/56.

Z obžalovanjem moramo takoj pripomniti, da o saneh na Gorenjskem, tej nepogrešljivi gospodarski napravi, doslej ni bilo pomembnejšega govora v naši strokovni literaturi in je bilo raziskovanje vezano izključno na terensko delo. Natančneje so bili v tem pogledu raziskani domala vsi gorenjski okoliši od Tuhinjske doline preko vasi v okolici Kamnika in Cerkelj, dalje Jezersko, okolica Tržiča, Begunj in Jesenic, zgornja Savska dolina, Bohinj, okolica Bleda in Kroke, gorske vasi v Selški in Poljanski dolini ter okolici Skofje Loke. Pretežni del obravnavanega gradiva se nanaša na avtopsijo, pri terenskem delu pa so avtorici ljubeznivo pomagali tudi številni domačini, ki so dali vse potrebne podatke in pojasnila ter omogočili risanje in fotografiranje.

V pomoč so nam bili zlasti naslednji, ki se jim za njihovo podporo toplo zahvaljujemo: Ignac Markič, Franc in Anton Godnov, Lom; Anton Kavar in Jakob Meglič, Sv. Ana; Lovro Markež, Koroška Bela; Simon Smolej, Javoriški Rovt; Janez Hlebanja, Srednji vrh nad Martuljkom; Andrej Košir in Joža Kramar, Podkoren; Jakob Kopaunik in Anton Kavalar, Rateče; Ivan Anko, Jože Virnik in Miha Zaplotnik, Jezersko; Franc Strelj in Janez Zakulj, Breznica; Gašper Gregorač, Ziri; Anton Dolenc, Četena ravan; Franc Zupanc, Martinj vrh; Valentin Lotrič, Jamnik; Franc Pogačnik, Dobrava; Jurij Fajfar, Češnjica v Selški dolini; Lojze Lotrič, Dražgoše; Matija Rejc, Podlonk; Anton Grohar, Sorica; Franc Zmitek, Bohinjska Bela; Jakob Jere in Martin Bernard, Kupljenik; Franc Rozman, Savica; Franc Boltar, Stara Fužina; Janez Cvetek in Janko Cvetek, Srednja vas; Jože Grilc in Ignac Slatnar, Sv. Ambrož; Peter Skrjanc, Stiška vas; Anton Jerič, Stefanja gora; Franc Goričnik, Zgoše; Franc Slamnik, Selo pri Bledu; Franc Balantič in Alojz Sleuc, Zupanje njive; Anton Sleuc, Sv. Primož; Jože Podbevšek, Laze v Tuhinjski dolini; Vid Zaubi in Vid Kadunc, Zgornji Tuhinj; Leopold Hribar, Mali hrib. Poleg navedenih pa so v vsakem raziskanem ali sosednjem kraju podatke potrdili ali jih bolj ali manj dopolnili še mnogi drugi domačini, ki pa jih zaradi njih prevelikega števila ne navajamo. Tudi tem prisrčna zahvala.

V zimskem času kmet ni zaposlen z delom na polju in se tedaj intenzivneje ukvarja s prevozništvom. Namesto voza uporablja ob zadostnem snegu pozimi sani. V ugodnih snežnih razmerah je vožnja s sanmi pozimi lažja od vožnje z vozom v ostalih letnih časih. Tu in tam pa kmetje na Gorenjskem uporabljajo sani ne glede na snežne razmere.

Če se hočemo поблиže seznaniti z najvažnejšimi razlogi za uporabo sani, moramo na prvem mestu navesti gozdarstvo. Obstoj in razvoj kmečkih gospodarstev na Gorenjskem je bil nekoč močno odvisen od izkoriščanja gozdov, ki v gorenjskem gorskem svetu zavzemajo spodnji pas. Ogromne količine lesa, ki so ga v poznem jesenskem in zimskem času posekali v gozdovih, so kmetje spravljali v dolino največ s sanmi. Tudi pri oglarstvu so imele sani nekoč pomembno nalogo. Z njimi so oglarji spravljali les do kope, nato pa so na saneh prevažali tudi oglje. Pri rudarstvu so nekoč sani močno upoštevali. Rudarji v okolici Kroke, Železnikov, Jesenic ter v Bohinju so pozimi na saneh prevažali nakopano rudo. Dalje naj omenimo apnenčarje, ki so uporabljali sani za prevoz kamenja in apna. Nadaljnji razlog za uporabo sani so visoko ležeče senožeti, ki jih izkoriščajo živinorejci. Kmetje na Gorenjskem shranjujejo seno, pridobljeno na senožetih, v senikih ter ga šele pozimi spravljajo domov. To delo domala v celoti opravljajo s sanmi. Zimski čas je končno tudi primeren za prevoz gnoja na njive. S tem ima kmet opravljeno delo, ki bi ga sicer čakalo spomladi. Poleg navedenih specialnih razlogov za uporabo sani pa so v zimskem času le-té rabile za vse priložnostne kmetove potrebe, kot n. pr. za prevoz žita v mlin in nazaj, prevoz živine, zlasti prašičev, prevoz živil, tu in tam tudi vode itd. Končno so sani že od nekdaj prinašale otrokom zimsko veselje; imeli so sani za sankanje.

Prevažanje vsakovrstnih bremen s sanmi po snegu je naravno, manj razumljiva pa bi nam bila uporaba sani na kopnem, če bi pri tem ne upoštevali geografskih in drugih pogojev. Velike strmine, gosta zaraščenost in slabe poti so bile često vzrok, da je kmet, drvar ali oglar ne glede na sneg zamenjal voz s sanmi. Posebno uspešno so kmetje uporabljali sani na strmih njivah. Tu so nekoč z ustreznimi sanmi pred oranjem razvažali gnoj v vseh letnih časih; deloma delajo to še danes. Tudi v gozdne grape je dostop s sanmi lažji kakor z vozom. Zato uspešno rabijo sani pri vlačanju lesa do vozne poti. Ponekod vozijo tudi seno iz strmih senožeti, preden zapade sneg.

V krajih, kjer so bili dani pogoji da je bilo mogoče dati sanem na kopnem prednost pred vozom, pa je bil še drug tehten razlog za splošno uporabo sani. Le-té so namreč preprosta in cenena naprava; mogel si jo je omisliti vsak mali kmet ali kajžar, ki ni imel vprežne živine, niti ni premogel voza. To velja zlasti za vasi na strmejših pobočjih ali tik pod njimi.

II. Vrste sani

A. Pregled sani po konstrukcijskih značilnostih

1. Sani s kozolci. Navadne sani sestojе iz dveh krivin, štirih kozolcev in dveh oplenov. Zadnji ravni del obeh krivin drsi po tleh, sprednji konec je ukrivljen navzgor, da se sani ne zatikajo v sneg. V ravni del krivine je vsajen eden, dva ali trije kozolci, ki odločajo o višini sani. Breme, naloženo na sani, je tako dvignjeno od tal in obvarovano pred snegom. Po dva in dva nasprotna kozolca povezujeta oplena ter sta z njima povezani tudi obe krivini. Obenem oplena omogočata natovarjanje sani.² V to vrsto sani sodijo na Gorenjskem:

a) sani za vožnjo gnoja³ (sl. X/1). Te sani so navadno nekoliko manjše od srednje velikega voza. Zadnji ravni del krivin je okoli 2 m dolg, sprednji ukrivljeni del pa sega 40 do 60 cm visoko. V vsako krivino sta vsajena dva ali trije okoli 50 cm visoki kozolci, povezani z opleni. Tudi konca krivin sta navadno povezana s tanjšo polico. V konce sprednjega in zadnjega oplena so predolbene luknje, ki rabijo za namestitev štirih pokončnih ročic, h katerim je pritrjena na vsaki strani po ena deska ali lestva. Na oplene so položene deske, na katere nalagajo gnoj. Često pa lestve ali deske zamenjuje gnojni koš;⁴

b) sani za priložnostne prevoze ali za sankanje. Po sestavnih delih zelo podobne sanem za vožnjo gnoja, po velikosti pa znatno manjše so sani, ki jih tu in tam uporabljajo za prevoz v mlin, za prevoz vode ali mleka, pa tudi za sankanje. V obe krivini so vsajeni štirje kozolci, od katerih sta po dva in dva nasprotna kozolca povezana z dvema oplena. Na oplene so pritrjene deske ali pa tudi nizek zaboj, v katerega postavljajo posode ali vreče. Sani za sankanje imajo navadno na opleni eno ali dve deski. Sprednji, ukrivljeni del krivin je pri teh sanah lahko prav nizek ali pa sega do višine kozolcev;

c) sani za seno (sl. VIII/1, 2). Od drugih sani s kozolci se sani za seno ločijo predvsem po sprednjem delu krivin, ki je tu znatno višji. Ukrivljeni del krivine prehaja ponekod od ravnega dela na tleh do navpičnega sprednjega konca v dolgem, rahlo ukrivljenem loku, drugje pa je lok kratek in močnejše ukrivljen (sl. 1 A na str. 141). Sprednji konec sani je torej ponekod bolj, drugje spet manj potisnjen naprej. Poleg krivin, kozolcev in oplenov pa imajo te sani navadno še na vsaki strani po eno diagonalno vez, pritrjeno spredaj nekoliko pod koncem krivine, nato ob strani sprednjega kozolca ter končno na ravni del

² To vrsto sani označuje Birket Smith (Geschichte der Kultur, str. 249) kot izboljšan, izpopolnjen tip, v razvoju sani pa kot najmlajši, a najbolj razširjeni tip sani. Vendar pa arheološke najdbe na Švedskem in v Rusiji dokazujejo, da segajo te sani v konec kamene in začetek bronaste dobe.

³ Oznako za sani povsod določimo po funkciji, ki prevladuje.

⁴ Podobne sani omenja D. Zelenin (Russische Volkskunde, str. 154) kot najpreprostejšo vrsto sani.

krivine med kozolcema. Vez je spredaj pretaknjena skozi krivino, sedi na njej ali pa je samo delno vsajena vanjo (sl. 1 B na str. 141). V ta namen je navadno krivina na tem delu kolenasto odebeljena. Nekoliko pred sprednjim oplenom sta ponekod vezi med seboj povezani s polico, ki more pri vožnji rabiti kot sedež za voznika. To polico pa vidimo le pri saneh, ki imajo sprednje konce krivin bolj naprej potisnjene. Lahko pa so sani tudi brez omenjenih stranskih vezi; tedaj krivina zgoraj ni odebeljena. V vse štiri konce oplenov so skoraj dosledno zavrtane luknje, v katere po potrebi vtikajo cveke, ki preprečujejo, da bi naloženo breme padlo s sani. Na oplene je ponekod na vsaki strani sani pritrjen po en drog ali pa položijo namesto teh dve ali več palic, na katere naložijo seno. Često nadomestujejo drogeve ali palice tudi deske, pritrjene na oplene. Deske namesto palic najdemo navadno v krajih, kjer s temi sanmi ne vozijo samo sena, marveč tudi gnoj, nekoč tudi oglje in podobno. Po velikosti so sani te vrste ponekod le nekoliko manjše od sani za vožnjo gnoja, drugje pa so znatno manjše. Dolžina sani se giblje od 1,50 do 2,20 m, višina kozolcev od 20 do 28 cm, višina krivin spredaj pa od 70 do 90 cm. Širina med krivinama je znašala pri starejših saneh okoli 50 cm, pri novejših pa se giblje od 70 do 80 cm;⁵

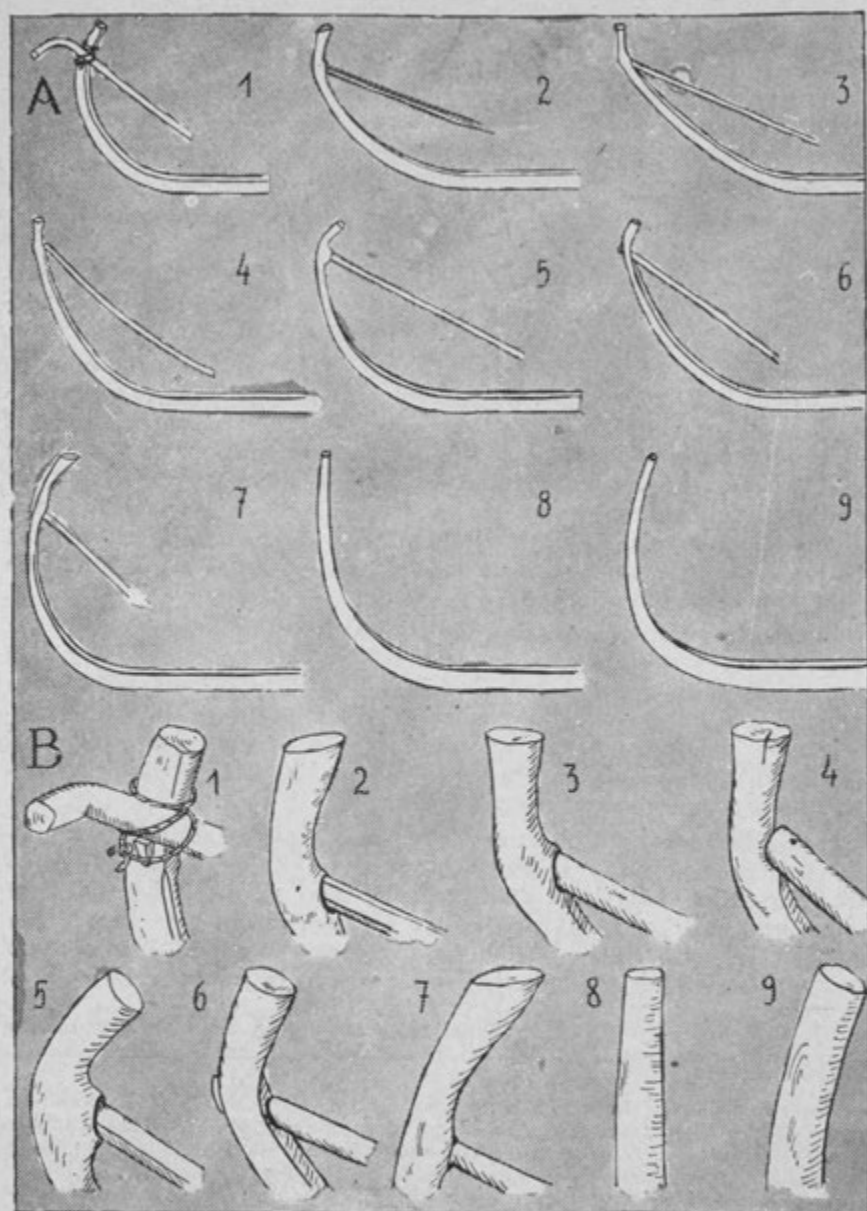
č) sani za les (samotežne) (sl. VIII/4). Te sani so zelo podobne sanem za seno, le da so v svojem zadnjem delu do pol metra krajše. Sprednji del krivin je navadno potisnjen naprej; krivine se torej polagoma dvigajo. Deli sani, zlasti pa oplena in kozolci, so močnejši. Ponekod so imele po starem te sani namesto štirih samo dva kozolca in en oplen. V določenih krajih so sani brez dveh stranskih vezi, nikjer pa na oplenu ne vidimo drogov ali desk;

d) sani za les (vprežne) (sl. X/2, 3, 4). Poleg opisanih sani z visokimi krivinami so za vlačenje hlodov splošno znane tudi krajše, okoli 1 m dolge, toda močne sani, ki imajo v krivine vsajena dva ali štiri kozolce. Krivini sta ponekod spredaj visoko ukrivljeni in na koncu povezani s polico, drugje pa sta ukrivljena dela krivin nižja ali celo prav nizka. Tudi višina kozolcev je različna. Ponekod so ti komaj 15 cm, drugje pa do 50 cm visoki. Sani z dvema kozolcema imajo en oplen, sani s štirimi kozolci pa dva oplena. Pri saneh z enim oplenom je sprednja polica, ki povezuje krivini, navadno močnejša;⁶

e) sani za prevoz rude (sl. 2/1 na str. 143). Pri teh saneh sta krivini spredaj le toliko ukrivljeni navzgor, da se konca ne zatikata v sneg.

⁵ G. Berg (Sledges and wheeled vehicles, str. 58) označuje ta tip sani kot vzdolni finski tip, podobni tipi pa so tudi v Estoniji, Latviji, Poljski in Rusiji.

⁶ G. Berg (Sledges and wheeled vehicles, str. 87 in Pl. XII, XIII) omenja razne tipe kratkih sani za transport lesa. Po konstrukciji najbolj podobne našim sanem so sani na Švedskem in Danskem, kjer imajo en oplen bolj ali manj dvignjen od zemlje. Seveda pa imajo na severu še mnogo drugih vrst sani za prevažanje lesa, ki jih pri nas ne poznamo.



Sl. 1. Krivine in ročaji pri saneh za seno: AB 1. Sv. Ana nad Tržičem, 2. Gozd-Martuljk, 3. Koroška Bela, 4. Srednji vrh nad Martuljkom, 5. Lom nad Tržičem, 6. Jezersko, 7. Srednja vas v Bohinju, 8. Županje njive pri Kamniku, 9. Sv. Primož nad Kamnikom

Risba Sibila Nekrep

Ravni del krivine je od 1,50 do 1,80 m dolg. V vsako krivino so vsajeni trije 10 do 15 cm visoki kozolci, povezani z opleni. Na oplene so pritrjene deske.⁷ Spredaj so deske trikotno izrezane, da se v odprtini more premikati podaljšan konec lesenega ročaja, ki s svojim sprednjim koncem rabi za vlačenje, z zadnjim pa za zaviranje.

2. Sani brez kozolcev. Za to vrsto sani je značilno, da dno za nakladanje bremen ni dvignjeno od tal. Krivini sta pri nekaterih saneh te vrste v svojem ravnem delu na tleh zelo debeli oziroma visoki. Povezani sta s palicami, drogovi ali deskami, ki dajejo sanem uporabno ploskev za nakladanje. Tudi v to vrsto sodi več oblik sani:

a) sani za les (sl. 2/6 na str. 143 in sl. X/5). Krivini sta pri teh saneh 1 do 1,20 m dolgi, v prerezu pa do 20 cm visoki ter 8 do 10 cm široki. Sprednji del krivin je lahko bolj ali manj ukrivljen navzgor, ponekod pa je krivina samo nakazana z okroglim obtesanjem ravnega dela krivine. Spodnja stranica krivine, ki drsi po tleh, je torej v svojem sprednjem delu potesana navzgor, zgornja ploskev pa je po vsej dolžini ravna. Dve vezi, ki povezujeta krivini, sta navadno pritrjeni na zgornjo stran krivin, ponekod pa sta pretaknjena skozi krivine. Zadnja vez rabi za nakladanje in je zato močnejša;

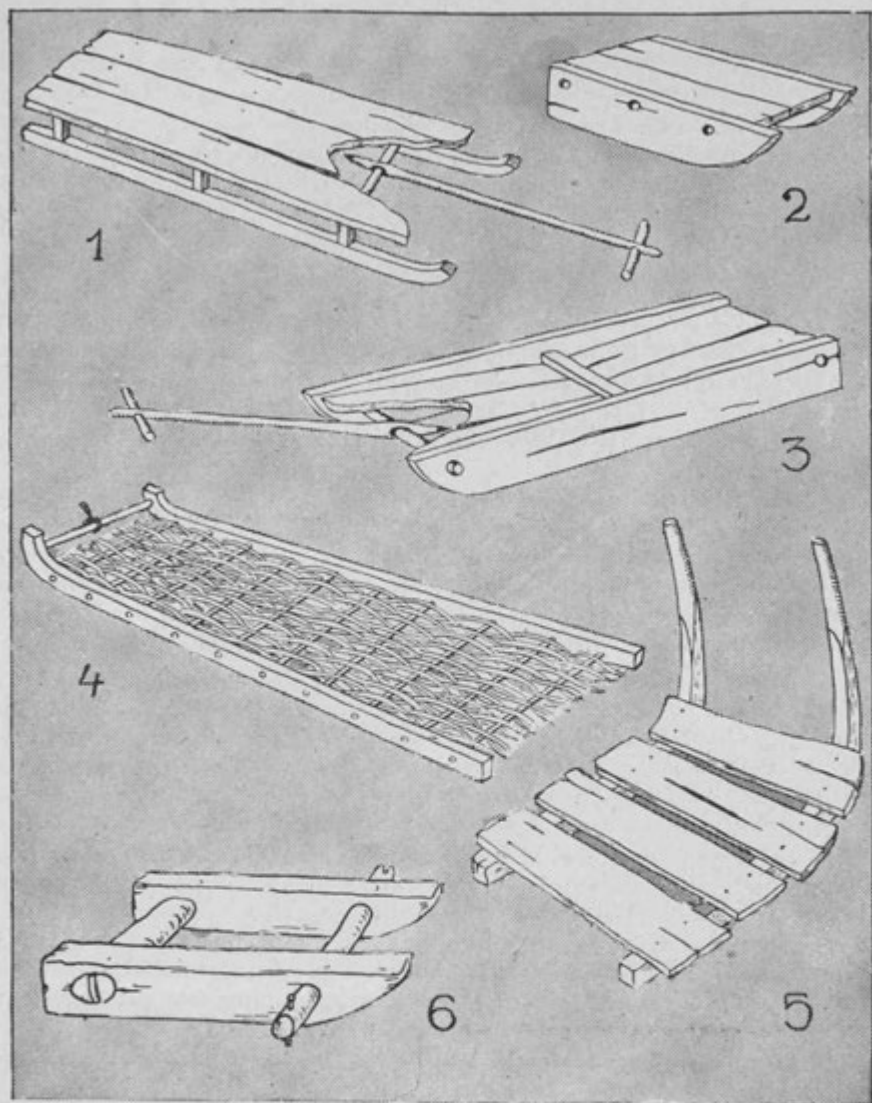
b) sani za kamenje (sl. 2/5 na str. 143). Te sani sestojijo iz dveh krivin, ki sta v svojem ravnem delu 1 do 1,5 m dolgi, spredaj pa do 70 cm visoko ukrivljeni. Konca krivin rabita za ročaj pri vožnji. Na ravni del krivin so povečini pribite deske. Te sani so navadno uporabljali pri gradnji poslopij ali hudournikov in pri apnenicah. Sani so imele to prednost, da kamenja pri nakladanju ni bilo treba vzdigovati, ampak so ga na sani kar prevahili;⁸

c) sani za razvažanje gnoja. Ponekod so bile te sani povsem podobne sanem za prevažanje kamenja, le da so bile nekoliko manjše in lažje. Sprednja ukrivljena dela sta bila tako visoka, da ju je bilo mogoče uporabiti za ročaj pri vožnji. Drugje so imele te sani nizko ukrivljene krivine ali pa je bila ravna krivina spredaj samo okroglo obtesana. Ploskev za nakladanje gnoja je bila iz desk,⁹ iz gosto pre-

⁷ Take sani rabijo na Norveškem za prevoz sena. Na saneh naloženo breme se zadaj vleče tudi po tleh. (G. Berg, Sledges and wheeled vehicles, str. 56).

⁸ Birket Smith (Geschichte der Kultur, str. 248—249) navaja podobne sani pri Eskimih in v zahodni Evropi od Skandinavije do Pirenejskega polotoka, razen tega pa so se po njegovih ugotovitvah pojavljale tudi tam, kjer sploh ni bilo pričakovati, da bi sani poznali: to je Egipt in Asirija. V starem veku so jih rabili za transport velikih kipov, v Assamu pa so z njimi prevažali kamnite bloke za gradnjo. — Na Estonskem so rabili podobne sani lovci za prevoz ubitih tjulnjev (G. Berg, Sledges and wheeled vehicles, str. 20).

⁹ Podobne sani omenja G. Berg (Sledges and wheeled vehicles, str. 57) kot sani za vlačenje kamenja ali za vlačenje pluga na njive, na planotah pa tudi za vsakodnevno prevažanje vode in drugih bremen. Predvsem so take sani znane na Švedskem.



Sl. 2. Razne sani: 1. *miške* — sani za prevoz rude (Dražgoše); 2. *marjaše* — sani za sankanje (Sv. Ana nad Tržičem); 3. *učuče* — sani za razvažanje gnoja po strmih njivah (Jezersko); 4. *gratula* — sani za razvažanje gnoja (Crna); 5. *vlakuze* — sani za kamenje (Martinj vrh); 6. *smake* — sani za vlačenje lesa (Stiška vas pod Krvavcem)

Risba Sibila Nekrep

taknjenih klinov (sl. IX/7) ali pa so bili klini prepleteni z leskovimi palicami (sl. 2/4 na str. 143).

3. Sani iz desk. Na omenjenem terenu srečujemo dalje posebne vrste sani brez krivin in brez kozolcev. Le-té nadomeščata dve stranski, na rob postavljeni deski, spredaj obtesani okroglo navzgor. Višina desk odloča o dvignjenosti sani od tal. Po funkciji so znane dvojne tovrstne sani:

a) sani za razvažanje gnoja (sl. 2/3 na str. 143). Bile so 1,20 do 1,50 m dolge ter okoli 20 cm visoke. Pod vrhnjim robom obeh desk so bile pretaknjene tri močnejše palice, ki so povezovale obe deski. Med te prečne palice so bile zapletene deske ali palice, na katere so nakladali gnoj. Deske ali palice so bile spredaj pritrjene vrhu prečne palice, nato so šle pod srednjo palico, zadaj pa spet na palico. Dno sani je bilo tako nekoliko koritasto oblikovano. Spredaj so bile deske ali palice nekoliko izrezane, da se je v odprtini mogel premikati lesen ročaj;

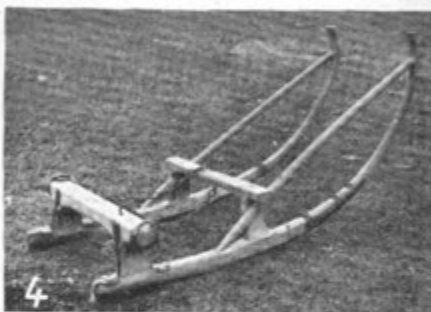
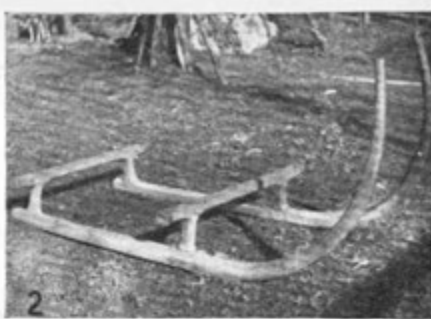
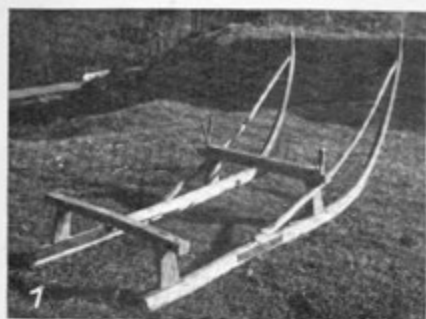
b) sani za sankanje (sl. 2/2 na str. 143). Po konstrukciji so bile te sani zelo podobne sanem za razvažanje gnoja, po velikosti pa znatno manjše. Robova stranskih desk sta drsela po tleh, dve ali tri pretaknjene palice so sani povezovale, za sedež pa je rabila deska, pribita na zgornja robova stranskih desk. Ponekod so vrhno desko zamenjale palice, zapletene med prečne vezi, kakor pri saneh za gnoj.

4. Sani z naplatami. Posebno vrsto predočujejo sani, pri katerih bi kot oznako mogli navesti kar več značilnosti: sani te vrste nimajo krivin, niti kozolcev. Po konstrukciji se torej bistveno razlikujejo od ostalih sani. Značilna zanje sta dva povezana drogova, ki s svojim zadnjim naplatenim koncem drsita po tleh.¹⁰ Na terenu poznajo dvojne take sani, ki se med seboj razlikujejo predvsem po velikosti:

a) večje sani za vlačenje lesa (sl. IX/6). Pri teh saneh sta drogova, sestavna dela sani, hkrati ojnici, v katere vpregajo živino. Zadnji konec ojnica je navadno rahlo ukrivljen, na spodnjem delu pa naplaten z debelejšo, spredaj navzgor potesano naplato. Naplata je ponekod tudi bolj ali manj ukrivljena, zadnji konec pa je večasih odebeljen, da se ojnica k naplati lepše prilaga. Ojnici z naplatama sta na zadnjem koncu povezani z oplenom, na katerega nalagajo hlode;

b) manjše sani za vlačenje lesa (sl. IX/3). Namesto ojnica imajo te sani dva krajša drogova, ki rabita za držaj pri vlačanju. Naplati na zadnjem koncu drogov sta manjši, navadno ravni, le spredaj potesani v konico. Oplen, ki zadaj povezuje drogova, rabi za nakladanje hlo dov, kakor pri večjih takih saneh.

¹⁰ Opisano napravo za vlačenje uvrščamo v naši razpravi med sani, kar po svoji funkciji tudi so. Zlasti govori za to dejstvo, da so naše sani opremljene z naplatami v obliki najpreprostejših krivin. Drogove za vlačenje brez naplat pa tako Smith (Geschichte der Kultur, str. 250) kakor Berg (Sledges and wheeled vehicles, poglavje The slide car and the origin of the cart, str. 129—143) uvrščata med predhodnike voza. Drogova za vlačenje, opremljena z dvema kolesoma, sta bila prvi voz.



Sl. 1. Samotežne sani za seno (Srednji vrh); 2. samotežne sani za seno in les (Zupanje njive); 3. krajše samotežne sani za les in daljše za seno (Sv. Ana); 4. samotežne sani za les (Sp. Sorica); 5. nošnja sani; 6. vožnja sena; 7. nakladanje sena (Lom nad Trzičem)

Foto: F. Šarf

5. Podaljšane sani. Vse vrste kratkih sani, predvsem sani za vlačenje hlodov, kmetje po potrebi podaljšujejo z drogovoma, katerih prva konca pritrdijo na zadnji opleni sani, zadnja konca drogov pa drsita po tleh. Kratke sani pa podaljšujejo tudi s tem, da uporabljajo dvojne sani hkrati, in sicer druge za drugimi. Končno so znane tudi dvojne skupaj rabljene sani, od katerih so zadnje sestavni deli sprednjih in jih ni moč uporabljati samostojno. V takšno ali drugačno kombinacijo sani sodijo:

a) sani za les z visokimi krivinami (opisane pod 1 č). Podaljševali so jih z dvema drogovoma, katerih sprednja konca so pritrdili na zadnji opleni, zadnja konca, povezana z oplonom, pa sta se vlekla po tleh. Na podaljšek so pritrdili deske, oplene opremili z ročicami, in tako prevažali kamenje, žgano apno ali vreče z ogljem. Drogova brez desk sta bila primerna za prevoz metrskih drv, ki so jih naložili med sprednje in zadnje ročice:

b) sani za les (glej 1 d). Te sani najčešče uporabljajo pri podaljševanju. Podaljšujejo jih na več načinov: 1. z drogovoma, ki sta na sprednjem in zadnjem koncu povezana z oplonom, v katerega sta vsajeni po dve ročici. Sprednji opleni pritrdijo na zadnji opleni sani tako, da ga samo v sredini pretaknejo z železno jeglico. Tako pritrjen opleni je gibljiv in sani na ovinkih ali pri obračanju niso okorne. K ročicam pritrdijo deske ali lestve. Tako podaljšane sani so v svojem zadnjem delu zelo podobne vozu brez koles.¹¹ Na podaljšku prevažajo metrska drva, v rjuhe ali bremena povezano seno, gnoj, nekoč tudi vreče z ogljem itd. 2. Kadar imata drogov za podaljšane sani v svojem zadnjem delu obliko krivine in od zadnjega oplena prvih sani do tal ne padata poševno, temveč ležita sprva vodoravno in gresta do tal šele z zadnjim ukrivljenim delom, moremo govoriti o drugih saneh, ki so sestavni deli prvih (sl. X/6). Tudi tak podaljšek sani je na sprednjem in zadnjem koncu povezan z oplonom. Sprednji opleni rabi za pritrditev k sanem kakor pri podaljšku z drogovoma, zadnji opleni pa je navadno dvignjen na dveh kozolcih in je v isti višini kakor oplena prvih sani. Take sani so v celoti dvignjene od tal. Rabijo jih za prevoz lesa, opremljene z deskami ali lestvami pa tudi za prevoz sena, gnoja in drugega. Pri obeh opisanih načinih podaljševanja je podaljšani del neposredno povezan s sprednjimi kratkimi sanmi. 3. Nevezano pa so sani podaljšane z drugimi samostojnimi sanmi. Druge sani so lahko enake prvim, lahko pa so tudi brez kozolcev. Take sani so narejene iz dveh debelih, spredaj okroglo navzgor potesanih krivin, ki jih povezujeta dve močni vezi (sl. X/7, 8). Rabijo jih zlasti pri prevozu hlodov. Kmetje

¹¹ Enako kakor pri nas podaljšujejo sani tudi v centralni in severni Švedski. Tam rabijo tako podaljšane sani tudi za prevoz hlodov (G. Berg, *Sledges and wheelless vehicles*, str. 133). V podaljšku, ki se s svojim zadnjim koncem vleče po tleh, in v drugih podobnih napravah vidi omenjeni avtor izvor voza.

vlačijo les s hriba na kratkih saneh, ko pa pridejo v dolino, podtaknejo in pritrldijo opisane sani pod zanj konca hlobov;¹²

c) večje sani z naplatami (4a). Podaljšujejo jih z dvema drogoma kakor zgoraj opisane sani. Ker sani z naplatami nimajo kozolcev, so sani s podaljškom vred nizko pri tleh. Podaljšek opremijo z deskami ali lestvami ali pa nanj namestijo gnojni koš (sl. IX/4, 5). Uporabljajo jih v enake namene kakor zgoraj opisane sani: za prevoz sena, gnoja, oglja itd.

Vseh drugih sani na Gorenjskem ne podaljšujejo.

B. Samotežne in vprežne sani

Po tem, kdo sani vleče, delijo kmetje sani v samotežne (tudi ročne ali peš) in vprežne (živinske) sani.

1. Med samotežne sani sodijo: sani za priložnostne prevoze in za sankanje (opisane pod 1b), sani z visokimi krivinami za seno (1c), sani z visokimi krivinami za les (1č), sani za prevoz rude (1e), dalje sani za kamenje (2b), sani za razvažanje gnoja (2c), sani iz desk (3a in b) ter manjše sani z naplatami (4b), od podaljšanih sani pa samo sani z visokimi krivinami (5a).

Pri saneh z visokimi krivinami rabijo za držaj pri vlačanju sprednji konci krivin. V ta namen prehajajo robovi krivine v ukrivljenem delu polagoma v okrogolino, ki je navadno nekoliko pod vrhom odebeljena. Krivina je na tem mestu povezana s stransko vezjo. Vrhnji del krivine je nato primerno zožen, okrogel ali rahlo ovalen, na koncu pa spet odebeljen. Krivina je na koncu vedno pravokotno odrezana (sl. 1 B/2—7 na str. 141). V krajih, kjer sani z visokimi krivinami nimajo stranskih vezi, konec krivine ni odebeljen (sl. 1 B/8, 9 na str. 141). Včasih pa krivine spredaj niso dovolj visoke, da bi mogle rabiti za držaj. Tedaj si kmet pomaga s palicama, ki ju uporablja kot stranski vezi. Palici sta v ta namen nekoliko podaljšani in spredaj ukrivljeni navzven v kljuko (sl. VIII/3 in sl. 1 B/1 na str. 141). Vse druge sani imajo za vlačenje navadno pritrjeno vrv; po starem je namesto vrvi tudi srobot ali pa vlečejo sani z ustreznim lesenim ročajem. Vrv je navadno privezana za sprednji opleni, pri saneh brez kozolcev pa za prvo prečno vez, medtem ko je leseni ročaj navadno drugače pritrjen. Pri saneh za priložnostne prevoze sta ponekod k sprednjima kozolecema pritrjena konca rogovile, ki se nato nekoliko pred sanmi stikata in nadaljujeta kot tanjši drog; s tem voznik pri vožnji vleče sani. Skoraj vedno je drog na sprednjem koncu prevrtan in pretaknjen s krajšo palico, tako da ima obliko križa. Pri saneh za vožnjo rude ter pri saneh iz desk za razvažanje gnoja je bil drog pritrjen k sanem tako, da se je

¹² Dvojne, skupaj rabljene sani nekoliko drugačne, predvsem daljše od naših, rabijo za prevažanje lesa zlasti v centralni Švedski in tudi v drugih severnih pokrajinah (G. Berg, Sledges and wheeled vehicles, str. 96).

sukal okoli sprednje prečne vezi oziroma oplena. V ta namen je bil drog pred zadnjim koncem nekoliko odebeljen in predolben ter nataknen na prečno vez. Zadnji konec ročaja je segal od vezi še toliko nazaj, da je prišel do tal, če je voznik spredaj ročaj dvignil. Tako dvignjeni ročaj je s svojim zadnjim koncem v tleh rabil kot zavora. Pri saneh z naplatami sta za vlačenje rabila naplatena drogovca. V ta namen sta bila drogovca spredaj prevrtana in od zunanje strani pretaknjena s cvekom. Drogovca sta bila torej opremljena z nekakšnima kljukama. Včasih pa sta drogovca spredaj povezana s prečno polico, ob katero se voznik lahko upre, ko stoji pri vožnji med drogovoma. Prav tako so ponekod vlekli tudi sani s kozolci za priložnostne prevoze. Drogovca sta bila tu pritrjena za sprednja kozolca.

2. Živino vpregajo v naslednje sani: sani za vožnjo gnoja (1 a), sani za les (1 d in 2 a), večje sani z naplatami za vlačenje lesa (4 a), podaljšane sani za les (5 b) ter podaljšane sani z naplatami (5 c). Vse omenjene sani so močnejše in težje od samotěžnih. Pri saneh s kozolci pričvrstijo ojnice k prvima dvema kozolcema. Po starem so kozolec in ojnico pretaknili z močnim drenovim cvekom, ki so ga na obeh straneh zakvačili. Ponekod pa je bil cvek na enem koncu debelejši, da se ni mogel iztakniti in so ga zakvačili samo na zunanji strani. V zadnjih desetletjih pripenjajo ojnice h kozolcema z ustreznimi verigami. Taka veriga ima na koncu kambo, ki se prilega h kozolcu, nato pa jo z jeglico pričvrstijo k verigi. Pri saneh brez kozolcev nataknejo ojnico na podaljšek sprednje prečne vezi. Po starem je bila ojnica na koncu v ta namen odebeljena, ob straneh sploščena, v sredi pa je imela luknjo. Ojnici so natakneli na oba konca vezi in ju na zunanji strani zakvačili s cvekom. Enaki načini pričvrščanja ojníc so znani pri podaljšanih saneh. Pri saneh z naplatami, kjer so bile ojnice sestavni del sani, pričvrščanja ni bilo.

Po potrebi pa kmetje na Gorenjskem vozijo z živino tudi sani z visokimi krivinami za seno ali les, katere sicer dosledno uvrščajo med samotěžne sani. Ojnice pričvrstijo k sprednjima kozolcema.

C. Sani za rabo na kopnem in na snegu

Od opisanih sani uporabljajo kmetje v hribovskih predelih Gorenjske nekatere sani samo ob zadostnem snegu, nekatere samo na kopnem, druge pa na kopnem in na snegu.

1. Med sani za rabo na snegu moremo uvrstiti: sani za vožnjo gnoja (1 a), sani za priložnostne prevoze in za sankanje (1 b), sani za les (1 d), sani za sankanje (3 b) in vse vrste podaljšanih sani (5 a, b, c). Če pregledamo navedene sani po tem, ali sodijo med samotěžne ali med vprežne, vidimo, da razen sani za sankanje vse sani za rabo na snegu vleče živina.

2. Na kopnem uporabljajo kmetje sani za razvažanje gnoja (2 c in 3 a). Oboje vlečejo samotež.

3. Sani, ki jih rabijo na kopnem in na snegu so: sani za seno z visokimi krivinami (1 c), sani za les z visokimi krivinami (1 č), sani za prevoz rude (1 e), sani za les (2 a), sani za kamenje (2 b) ter sani z naplatami (4 a in 4 b). Večji del navedenih sani sodi med samotežne. Vzrok za samotežno vlačenje sani na kopnem moremo iskati predvsem v geografskih pogojih. Vprežna živina na prevelike strmine ne more in tudi velika moč za vlačenje tu ni potrebna. Kolikor pa tudi vprežne sani rabijo na kopnem, so te upoštevane predvsem pri vlačanju lesa iz gozdnih grap do voznihi poti.

III. Izdelovanje sani

Kakor večino drugih naprav in orodja, ki ga rabi pri svojem delu kmečki gospodar, si je nekoč tudi sani napravil kmet sam. Zanje je rabil bukov, manj pa tudi jesenov, javorov in macesnov les. Danes so nove sani v največ primerih kolarjev izdelek. Zlasti mlajši gospodarji se redkokje še ukvarjajo z izdelovanjem sani. Izjema so samo sani z naplatami, ki si jih kmetje še danes izdelujejo sami.

Za sani z ukrivljenimi krivinami je potreben krivo raščen les. Krivin na Gorenjskem niso nikoli umetno krivili.¹³ Drevo, ki je bilo kasneje primerno za krivine sani, je včasih ukrivil sneg, da je pripognjeno k tlom nato raslo naprej. Včasih pa je kmet, ki si je hotel napraviti nove sani, v ta namen poiskal drevo, ki je raslo iz pobočja najprej nekoliko bolj v vodoravni legi, kasneje pa se je dvignilo navpično. Da je bila krivina za sani iz takega drevesa dovolj vbočena, je kmet često odkopal del debla v zemlji. Ukrivljeni del krivine mora biti od debla pri tleh; tu je les odpornejši. Ker zlasti pri vlačanju samotežnih sani z visokimi krivinami ta del krivine največ trpi, je važno, da les ni grčav in deblo ne vejnato. Za krivine namenjeni les se mora *uleči* (tudi *zgoditi*), t. j. mora se dalj časa sušiti bodisi na soncu in dežju ali pa so ga ponekod devali pod peč, za peč ali v dimnik. Šele ko je bil les primerno suh, so ga po sredini na več mestih navrtali, nato pa precepili v dvoje. Lahko so les tudi prežagali, a so morali pri tem paziti, da žaga mi šla *čez les*, kar pomeni, da je moral biti les žagan natančno vzdolž letnic, sicer se krivine rade zlomijo. Les so nato obtesali in pooblali do ustrezne debeline. Ker sani nekoč niso okovali, so

¹³ Zelenin (Russische Volkskunde, str. 136) navaja poleg uporabe krivo raščenih debel tudi umetno krivljenje krivín za sani. V ta namen imajo na primer v Ukrajini posebne naprave, bgaľnja imenovane ali pa krivijo les v peči, v parnih kopalnicah (saunah) ali v svežem konjskem gnoju. Pripominja pa, da so naravne krivine močnejše od upognjenih. — G. Berg (Sledges and wheelbarrow vehicles, str. 58) omenja naravno in umetno krivljeni les za sani tudi pri drugih severnih narodih.

ravni del krivine obtesali tako, da je bil precej višji nego širši. Krivine so se namreč pri vožnji obrabile in postajale vedno nižje.

Pri saneh s kozolci mora izdelovalec v ravni del krivine zadolbsti dve kvadratni jami, v kateri nato vsadi kozolca. Kadar sani niso v celoti iz bukovega lesa, so kozolci, opleni in drugi sestavni deli sani jesenovi, javorovi ali macesnovi. Tudi za te velja, da mora biti les primerno suh. Kozolec obdela izdelovalec tako, da ga na obeh koncih zoži do debeline, ki na spodnjem koncu ustreza zadolbeni jami v krivini, na zgornjem pa se mora ujemati z luknjo v oplenu. Pri razrezovanju spodnjega konca kozolca mora zlasti paziti, da kozolec na notranji strani zareže nekoliko poševno. Ko ga namreč vsadi v krivino, se mora rahlo nagibati na notranjo stran; širina sani zgoraj je torej manjša od razdalje med obema krivinama. Tako *šrajane* sani se pri vožnji ne prevrnejo tako hitro. Skozi krivino in del kozolca, ki tesno tiči v njej, pretakne izdelovalec drenov ali macesnov cvek, da se kozolec ne more izsaditi. Po dva in dva nasprotna kozolca poveže z oplenom tako, da jih natakne na kozolce in pretakne s cveki. S tem so sani s kozolci v bistvu izdelane. Razne dodatne pomožne vezi so kmetje dodajali k sanem po potrebi.

Ostale vrste sani so izdelovali podobno ali pa celo še preprosteje. Posebej naj le še omenimo izdelavo sani z naplatami. Drogova ali zadaj rahlo ukrivljeni ojnici kmet na spodnji strani naplati z bukovo naplato, izdelano iz navadnega okroglega daljšega polena. Včasih poišče v ta namen rahlo kolenasto ukrivljeno poleno. Naplato in ojnico navadno na treh mestih prevrta, prevrta pa tudi opleni, ki zadaj veže sani. Skozi luknje pretakne močan cvek *moznik* iz jesenovega ali drenovega lesa, včasih pa tudi iz črnega trna. Sprednji in srednji moznik spajata naplato in ojnico, zadnji pa je pretaknjen skozi naplato, ojnico in opleni ter je zgoraj včasih še toliko daljši, da nadomešča kratko ročico. Sprednji konec naplate kmet pritrdi k ojnici še z železno *šino* ali po starem z trto. Moznike so nekoč izdelovali Bohinjci in jih podajali kmetom iz okolice Bleda.

Kratke vprežne sani s kozolci za vlačenje hlodov kmetje v zadnjih desetletjih izpopolnjujejo z dodatnim oplenom, ki ga pritrjujejo na zadnji opleni sani tako, da se vrhnji opleni more vrteti okoli *jeglince*, pretaknjene skozi sredino obeh oplenov. Ta vrhnji opleni (*rida*, *ridof*, *ridofl*, ali *sukarn*) zlasti na ovinkih znatno zmanjšuje okornost sani.

Končno še nekaj besed o okovanju sani. Po starem sani niso okovali. Celotne vprežne sani so bile nekoč brez vsakega železja. Danes so domala vse sani okovane. Na spodnji ravni del krivin pri nekaterih samotěžnih saneh pribijejo kmetje *šino* kar sami, težje vprežne sani pa okuje vaški kovač. Z okovjem poveže vse sestavne dele, okrepi kozolce in opleni ter poveže les povsod, kjer je nevarnost, da bi se mogel razklati. Izjema so samo sani z naplatami in sani, ki jih rabijo kmetje samo na kopnem. Teh sani ne okujejo.

IV. Splošno o razširjenosti posameznih sani

Praden preidemo k obravnavi razširjenosti posameznih vrst sani, nas načelno zanima, kaj ve povedati ustno izročilo o časovni opredeljenosti sani in kaj moremo glede razširjenosti sani ugotoviti, ko pregledamo vse sani na posameznih območjih. Na prvo vprašanje nam je poizvedovanje na terenu prineslo naslednje odgovore: Določene vrste sani žive danes samo še v spominu starejših kmetov, druge so se do danes samo delno še ohranile, nekatere sani so bile v rabi, odkar pominijo najstarejši domačini in so v rabi še danes, nekatere pa so se uveljavile v zadnjih desetletjih. Terensko raziskovanje in primerjanje raznih območij med seboj nam je v tem pogledu prineslo naslednje ugotovitve: Nekatere vrste sani so znane na ozko omejenem območju, določene sani poznajo v krajih z enakimi oziroma podobnimi gospodarskimi ali geografskimi pogoji, druge vrste sani pa so splošno znane oziroma rabljene.

Med sani, ki danes niso več v rabi, moramo najprej uvrstiti samotne sani za vožnjo rude; o tej vrsti so nam vedeli povedati le najstarejši pripovedovalci. Sani so začele izginjati proti koncu 19. stoletja. Tudi krajevno so bile te sani omejene le na določena ožja območja. Druge vrste sani, ki prav tako žive danes le še v spominu starejših domačinov, so samotne sani iz desk za vožnjo gnoja. Tudi takih sani od začetka našega stoletja ni več videti v rabi. Od vprežnih sani so okoli prve svetovne vojne kmetje začeli opuščati kratke sani brez kozolcev z opleni, pretaknjenimi skozi ravni del krivine. Končno moramo k sanem, ki danes niso več v rabi, prišteti tudi sani iz desk za sankanje. Te sani so bile do prve svetovne vojne splošno v rabi, nato pa so namesto teh začeli izdelovati otrokom izboljšane sani s kozolci.¹⁴

Kot drugo skupino naj navedemo sani, ki so se do danes samo delno še ohranile. Sem sodijo predvsem vse vrste samotnih sani brez kozolcev za razvažanje gnoja, ki so bile nekoč znane v vaseh z njivami na strmih pobočjih. Ponekod so take sani opustili že proti koncu prejšnjega stoletja vzporedno z opuščanjem strmih njiv, medtem ko jih drugje deloma še danes uporabljajo. Tudi sani brez kozolcev za prevažanje kamenja, ki so bile nekoč domala povsod znane, čeprav ne množično rabljene, so danes prava redkost. Tu in tam jih kot slučajno preostalo prevozno napravo uporablja kakšen kmet pri zidanju tega ali onega poslopja ali pri gradnji hudournikov. Končno moramo sem uvrstiti tudi vprežne in samotne sani z naplatami. Nekoč so jih rabili v mnogih gorenjskih vaseh, danes pa jih moremo videti le še na ozko omejenih območjih. Izpodrinile so jih izboljšane kratke vprežne sani za vlačenje hlodov.

¹⁴ Danes imajo otroci za sankanje domala povsod že kupljene športne sanke.

Med stare, toda danes splošno bolj ali manj še rabljene sani moremo prištevati: vprežne sani za vožnjo gnoja, samotne sani z visokimi krivinami za seno, tem podobne samotne sani za vlačenje lesa ter vse vrste kratkih vprežnih sani za les. Vprežne sani za vožnjo gnoja so že od nekdaj splošno znane, vendar pa so v zadnjih desetletjih manj v rabi kakor nekoč. Kmetje jih opuščajo predvsem zaradi predolgega ravnega dela krivin, ki zlasti na ovinkih in pri obračanju dela sani neokretne. Sani tudi niso primerne za strmejše in slabše poti. Namesto teh uporabljajo navadno dvojne sestavljene gibljive sani. Z eno samo izjemo so splošno znane tudi samotne sani z visokimi krivinami za seno ter jih domala povsod še danes uporabljajo. Od starih se današnje sani skoraj ne razlikujejo. Več je bilo nekoč le primerov, da so imele te sani sprednji del krivin nižji in so te rabile kot ročaj za držanje kljukaste ročice stranskih vezi. Manj razširjene so sani z visokimi krivinami za les. Nekateri predeli teh sani sploh ne poznajo. Glede časovne opredelitve pa moramo pripomniti, da so bile te sani pred nekaj desetletji mnogo bolj v rabi kakor so danes. Medtem ko so nekoč zlasti manjši kmetje skoraj dosledno vlačili les samotno, opravlja to delo danes pretežno živina. Kolikor pa te sani še rabijo, so močnejše izdelane in bolje okovane. Preostanejo nam tu še kratke vprežne sani za vlačenje hlodov, podaljšane pa tudi za druge prevoze. Te sani moremo danes šteti med najbolj rabljene, splošno znane sani. Ponekod, zlasti v krajih, kjer so dejansko ali pa vsaj v ustnem izročilu še ohranjene sani z naplatami, so omenjene kratke vprežne sani mlajšega datuma. Drugje pa uvrščajo začetek teh sani v čas, za katerega ustno izročilo v tem pogledu ni več hranjeno.¹⁵ Končno moremo k starim, danes še rabljenim sanem prištevati z drogovi podaljšane sani. Podaljševanje sani z drogovi je udomačeno predvsem v krajih, kjer rabijo nizke sani brez kozolcev za vlačenje drv ali pa vprežne sani z naplatami.

V zadnjo skupino uvrščamo sani, ki so se uveljavile v zadnjih desetletjih. Sem sodijo sani s kozolci za sankanje, s premičnim oplonom izpopolnjene kratke vprežne sani za vlačenje lesa, sani za podkladanje pod zadnji konec hlodov ter dvojne gibljive sani. Vse našete, razen sani za podkladanje, so znane povsod, sani za podkladanje pa poznajo samo v nekaterih krajih.

Če bi hoteli navedene podatke o starosti raznih sani razvrstiti po eni strani v skupino, ki bi zajemala samotne sani, po drugi strani pa bi upoštevali vprežne sani, bi lahko spoznali, da je bilo nekoč samotno vlačenje mnogo bolj razširjeno kakor je danes, medtem ko so se vprežne sani bolj uveljavile v zadnjem času.

¹⁵ Dasiravno uvrščamo v razpravo vse na navedenem terenu rabljene ali v ustnem izročilu ohranjene sani, smo tem sanem zlasti v krajih, kjer so mlajšega datuma, posvetili posebno ob manj bistvenih vprašanjih manj pozornosti. Zato je natančnejše opisovanje sani za posamezne kraje opuščeno.

V. Sani in ljudski nazivi zanje v posameznih predelih

1. Bohinj. Sanem pravijo v zgornji in spodnji Bohinjski dolini *sani*. Krivino sani imenujejo *san*, zadnji konec krivine je *peta* (spodnja dolina) ali *opetanca* (zgornja dolina). Kozolcu pravijo *strama*, oplenu *oplin*.

Od sani s kozolci poznajo tu vse sani razen posebnih sani za vožnjo rude. Vprežnim sanem za vožnjo gnoja pravijo *sani za gnoj*. Po starem so bile te vedno opremljene s pletenim gnojnim košem. K tem in ostalim vprežnim sanem s kozolci so nekoč v Bohinju pripenjali ojnice tako, da so kozolec in ojnico pretaknili z drenovimi cveki *cirki*. *Slite* so bile lažje vprežne sani; imeli so jih le nekateri premožnejši kmetje ali obrtniki. Z njimi so hodili po raznih opravkih; bile so opremljene s sedeži. Sani z visokimi krivinami za seno so splošno znane in še danes rabljene. Imenujejo jih *samotežne sani*. Sprednja konca krivin, ki rabita kot ročaj za držanje pri vožnji, sta *rtiča*. Stranski vezi imenujejo *palčci* ali *šprajca*. V spodnji dolini sta na oplena pribiti dve deski, ki sta v sredini na notranji strani okroglo ali podolgovato izrezani, da more kmet pri nošnji sani v hrib vtakniti glavo skozi odprtino. V zgornji dolini polože pred nakladanjem sena na sani palice, ki jih odrežejo v bližnjem grmu.¹⁶ V nekaterih vaseh zgornje Bohinjske doline vozijo seno s samotěžnimi sanmi preden zapade sneg, več pa v Bohinju uporabljajo te sani pozimi, ko poleg sena vozijo z njimi drva in gnoj, nekoč pa so prevažali tudi oglje in rudo.

Za samotěžno prevažanje lesa, predvsem hlodov, imajo v Bohinju *štokarske sani* (Savica), tudi *ta krašče sani* (Srednja vas) ali *cégarske sani* (Stara Fužina), ki se od sani za seno razlikujejo po tem, da so krajše, močnejše ter brez stranskih vezi. Omenjene sani znatno manj uporabljajo kakor sani za seno. Zelo pa so pozimi v rabi kratke vprežne sani za prevažanje hlodov, imenovane *štokarske vprežne sani* (Savica) ali *konske sani* (Srednja vas). Te imajo v Bohinju štiri kozolce in dva oplena, krivini pa sta spredaj ob koncih povezani s *poličco*. Podaljšane sani imenujejo *žlajfe*. Drugi konec žlajf, ki je gibljivo pritrjen k prvim sanem, ima zadaj oplenu dvignjen na dveh kozolcih. Krivini zadnjih sani, podaljšani do prvih, imenujejo *žlajfanci*. V zadnjem času, ko s sanmi precej prevažajo metrska drva, pa podaljšujejo sani z dvema žlajfancama, ki zadaj nista ukrivljeni, in oplenu tu ni na kozolcih. Tako podaljšane sani imenujejo *učule*. Učule so nižje od žlajf in ni toliko nevarnosti, da bi se sani pri vožnji prevrnile.

Od sani brez kozolcev poznajo v Bohinju samotěžne sani za prevažanje kamenja, narejene iz dveh krivin in desk. Tudi te sani so imenovali *učule*. Nekoč so jih rabili pri apnenicah in hudournikih, danes pa so prav redko še v rabi. Druge sani brez kozolcev so *skok* (spodnja

¹⁶ Količino sena, ki ga *vozač* ali *samotežnikar* enkrat pripelje s samotěžnimi sanmi, imenujejo *samotežank*.



Sl. 1. Samotežne sani z mačkom za zaviranje (Sv. Primož); 2 in 3. vprežne in samotežne sani z naplatami (Sv. Ana); 4. in 5. vprežne sani z naplatami in podaljškrom (Sv. Ana in Lom); 6. naplatene sani s hlodi (Selo pri Bledu); 7. sani za razvažanje gnoja (Mali hrib v Tuhinjski dolini)

Foto: F. Sarf

dolina) ali *pās* (zgornja dolina), ki jih v zadnjih desetletjih rabijo za podkladanje pod zadnji konec hlodov, ko te z vprežnimi sanmi privlečejo v dolino.¹⁷ Skok je narejen iz dveh debelih, spredaj navzgor potesanih plohov, povezanih z dvema oplenoma.

Končno naj omenim še *póšance*, stare otroške sani iz desk za sankanje. Nekoč so bile splošno v rabi, zadnja leta pa jih skoraj ni več videti.

2. Okolica Bleda. Sanem pravijo na Bledu in okolici *sni*, glavni sestavni deli sani pa so: dve *kārvine*, štiri *ostrame*, tudi *oštrame* (Selo) in dva *oplina*.

Vprežne sani za vožnjo gnoja imenujejo *sni* za *gnoj* ali pa *snice* (Kupljenik). Včasih je bilo teh sani več, danes pa so prav redke. Mnogo več je tu samoternih sani za seno, ki jim pravijo *samótežne sni* ali *samótežance*. Poleg krivin, kozolcev in oplenov imajo te sani ob straneh še dve *palci*, povezani pred sprednjim oplenom s *šprajcem*, ki rabi kot sedež pri vožnji navzdol. Sprednji podaljšek krivine za držanje pri vožnji je *rogu*. Na oplene sta tudi tu navadno pritrjeni deski z izrezom za glavo. Sani rabijo predvsem za vožnjo sena, pa tudi za vožnjo drv, zlasti *bašk*, v butare povezanega dračja. Nekoč so prevažali oglje in *čresu*, lubje od smrek. *Cigarski skok* so tu krajše a močnejše sani za samotežno vlačenje lesa. Nekoč so te sani splošno rabili drvarji na Jelovici, danes pa so take sani znatno manj v rabi. Od sani s kozolci naj omenim še *posmójke*, kratke vprežne sani za vlačenje hlodov. Poleg krivin imajo te sani en opleni na dveh, komaj 10 cm visokih kozolcih. Posmojke pa so tu v rabi komaj dobrih 20 let. Na Boh. Beli in Kupljeniku imajo namesto posmojk *rtiče* vprežne sani za vlačenje hlodov brez kozolcev. Rtiči imajo zadaj opleni, spredaj pa *cirkāl*, prečno vez, ki je na sredi vzbočena navzgor. Cirkāl rabi za pritrditev ojnice. Po starem so ojnice natikali na *uše*, stranska podaljška cirkla. Žlajfe so v okolici Bleda dvojne sestavljene sani, ki imajo *ta pāru konc* z dvema dvignjenima oplenoma in *ta zadn konc* z enim oplenom na kozolcih. Samotežnih sani brez kozolcev za kamen ali gnoj se tu ne spominjajo. V zadnjem času poznajo *skok* za podkladanje pod hlode. Od sani iz desk poznajo stare sani za sankanje, katerim so tu rekli *špéute*. Splošno znane so bile nekoč tu tudi sani z naplatami, imenovane *učule*. Narejene so bile iz dveh *uojanc*, na katere so s cvetki *mozniki* opasali dve *napuate*. Učule, podaljšane z drogovoma, so imenovali *gare*. Te sani pa so še do danes ohranile samo v vasi Selo, kjer jih ima in jih uporablja še vsak kmet.

3. Okolica Jesenic. Osnovni sestavni deli *sni* so tu: *kārvine* ali *snine* (Zirovnica, Begunje), *strame* in *oplina* oziroma *štrame* in *oplina* (Begunje).

¹⁷ Pri podkladanju si vozniki pomagajo z deblom, ki ga položijo preko ceste takoj za sprednjimi sanmi, nato pa zategnejo hlode še toliko najprej, da obstanejo dvignjene na deblu. Tedaj podložijo omenjene sani in jih pričvrstijo k hlodom.

Vprežne sani s kozolci za vožnjo gnoja so tu *gnojne sani* ali *šlite* (Žirovnica, Begunje). Te so danes še v rabi. Po ravnih poteh vozijo z njimi gnoj, les, gradbeni material in drugo. V hribovskih vaseh (Javoriški rovt, Sv. Križ) so te sani precej manjše kakor v vaseh pod pobočji. Samotežnim sanem za seno pravijo *samotežnce* ali *samótance* (Kor. Bela). Pri vožnji drži voznik za konce krivin *ročaje* ali *recl*. Od sani iz okolice Bleda se te razlikujejo samo po tem, da na oplenih nimajo pribitih desk. Sani so še danes v rabi; z njimi vozijo seno, revnejši pa tudi drva in gnoj. Krajših sani za samotežno vlačenje lesa se tu spominjajo le še starejši domačini; rekli so jim *samotežnce za drva*. Kratke vprežne sani za hlode imenujejo *kurte* ali *rtič*, dvojne sestavljene sani pa *žlajfe*. Sanem za podkladanje pod hlode pravijo *skok*, samotežnih sani brez kozolcev pa ne poznajo. Stare sani za sankanje so znane pod imenom *posmukle*, v hribovskih vaseh pa tudi *žabce*. V spominu starejših domačinov so tudi *učule*, vprežne sani z naplatami. Naplati, pričvrščeni na *uojanco* so rekli *pakalc*.

4. Okolica Kranjske gore. Sanem pravijo tu *sani* ali *seni* (Srednji vrh), deli sani pa so: *karpine*, *štrame* in *uoplena*. Poleg omenjenih sestavnih delov imajo vprežne *gnojne sani* spredaj še polico *špato*, ki veže oba konca krivin. Špata je bila po starem na zgornji strani vijugasto ali srčasto obrezana. Oplena sta med seboj po sredi povezana z *uankdo*.¹⁸ Gnojne sani so še v rabi; z njimi vozijo poleg gnoja tudi seno. Samotežnim sanem za seno pravijo *samatěžnce* (Srednji vrh) ali *samatěžnce* (Kranjska gora — Rateče). Te imajo ob strani dve vezi *štansce*, *šprajce* ali *palce*, na oplenih pa *uankdo* kakor gnojne sani. Sprednja konca krivin sta *držaja*. Predvsem rabijo te sani za vožnjo sena, revnejši tudi za drva. Sani pa so danes mnogo manj v rabi kakor nekoč, ko niso toliko vozili z živino. Za samotežno vlačenje lesa imajo *kurtce* za *štoke* ali *cegarce* (Srednji vrh), pa tudi *kurtce* za *ceganje* ali *ta male samatěžnce* (Podkoren, Rateče). Te sani imajo v teh krajih zadnji opleni navadno nekoliko višji od sprednjega, sicer se pa od sani za seno razlikujejo samo po tem, da so v svojem zadnjem delu krajše in močnejše. Teh sani pa ni bilo veliko; imeli so jih samo revnejši. Vprežne kratke sani za les imajo tu štiri kozolce in so splošno znane pod imenom *kurte*, podaljšane z zadnjim koncem pa so *žlefe*. Od sani brez kozolcev moramo posebej omeniti *tézme*, samotežne sani za razvažanje gnoja po strmih njivah, ki so jih nekoč imeli kmetje v Srednjem vrhu. Tezme so imele dve, spredaj visoko ukrivljeni krivini, za katere so pri vožnji držali, na ravnem delu krivin pa so bile pribite deske, ki so krivini povezovale. Tezem se spominjajo le najstarejši pripovedovalci. Otroškim sanem iz desk so rekli *seničke za plezat*.

5. Jezersko. Sani so na Jezerskem *sni*, posameznim delom pa pravijo *sninc*, *kozica* in *oplin*. Sprednji ukrivljeni del krivin imenujejo *riuc*. Od sani s kozolci poznajo *gnojne sani*, ki jih v zadnjem času manj

¹⁸ *uankdo* ima tudi voz. Ta vez je drugje znana pod imenom *sora*.

rabijo, ter *ta ročne sni* za vožnjo sena ali drv, ki jih imajo tu samo bajtarji. *Ta kratke ročne sni* za les so bile redke, bolj poznane v Kokri ko na Jezerskem. Vse omenjene sani imajo tu na opleni po sredini *soro*, ročne sani pa ob straneh tudi *šprajce*. *Krtič* so kratke vprežne sani s štirimi kozolci za vlačenje lesa, podaljšani krtiči, torej dvojne gibljive sani pa so *žlajfe*. Za podkladanje pod zadnji konec hlodov imajo v zadnjem času nekateri kmetje *šlapne*,¹⁹ sani z dvema, spredaj prav malo ukrivljenima krivinama, na katerih je zadaj pričvrščen opleni, spredaj pa krivini veže polica. — Poleg otroških sani so pred desetletji poznali tudi večje sani iz desk za razvažanje gnoja po strmih njivah (glej II. poglavje A 3 a). Tem sanem so na Jezerskem in v Kokri rekli *učuje*, sprednji leseni ročaj za vlačenje pa so imenovali *oje*.²⁰

6. Okolica Tržiča. Sestavne dele *sni* tu imenujejo: *kərvine*, *kozuci* in *oplena*. Od sani s kozolci poznajo vprežne *sni za gnoj*, ki so se v Lomu množično uveljavile šele v zadnjem času, pri Sv. Ani pa jih rabijo že od nekdaj. Samotežne sani za seno imenujejo *sni za sno*, krajše sani za samotežno vlačenje lesa pa *kozu* ali *pok*. Po starem so imele te sani ponekod namesto dveh samo en opleni.²¹ Dve stranski vezi pri samotežnih saneh imenujejo *španglna*, na oplena pa je na vsaki strani navadno položen tanjši drog *legnar*. Revnejši kmetje še danes samotežno vozijo seno, medtem ko je kozu skoraj povsem prišel iz rabe. Kratke vprežne sani brez kozolcev za les imenujejo v Lomu *kərtič*; poznajo jih komaj 25—30 let. Pri Sv. Ani take sani imenujejo *posmojke* ali *smojke*, *kərtič* pa imajo tu dva oplena na kozolcih. *Krtiče* podaljšujejo s *ta zadnjim koncem* in jih uporabljajo za prevoz lesa po ravnem. Od sani iz desk poznajo tu *marjaše*, stare sani za sankanje. Stare, toda danes še splošno rabljene so sani z naplatami, poznane pod imenom *učuge*. *Učuge* imajo dve *uojanici*, dve *opuati* in opleni. Z njimi še vlačijo les, podaljšane z dvema drogova pa imenujejo *žlefe* in jih rabijo za prevoz sena ali česa drugega.²² Revnejši domačini, ki nimajo vprežne živine, imajo tudi samotežne sani z naplatami, imenovane *učulce*. Drogova eta pri teh saneh manjša, spredaj povezana s polico, ob katero se voznik pri vlačanju upre. Ponekod pa sta v drogova ob strani zavrtana dva krajša, močnejša cveka, ki rabita kot kljuki za držanje.

7. Okolica Kroke. Sanem pravijo tu *sni*, sestavnim delom pa *kərvine*, *kozouci* ali *štrame* (Dobrava) in *oplini*. Sani za gnoj so *konske sni* ali *šlite* (Jamnik). Nekateri imajo te sani precej manjše od voza,

¹⁹ Šlapne so Jezerjani videli v Železni kapli.

²⁰ *učuje* ali *učuge* pa so na Jezerskem imenovali tudi preprosto napravo, ki so jo za vlačenje hlodov naredili kar v gozdu: odsekali so dve tanjši debli, ki sta rabili za ojnice, a sta se z zadnjim koncem vlekli po tleh. Tu sta bili povezani s prečno polico, na katero so nakladali hlode. Ta naprava nas močno spominja na sani z naplatami (tu brez naplat).

²¹ Primer takih sani si je ob priliki raziskovanja sani nabavil tudi Etnografski muzej v Ljubljani. Sani so inventarizirane pod št. 7504.

²² *Žlefe* je kot značilno prevozno sredstvo za okolico Tržiča objavil V. Kragel, Zgodovinski drobci župnije Tržič, str. 107.

lahko pa so tudi enako velike. Pri večjih saneh je v krivini med oplenoma še po en *stebriček*, ki na sredi pomaga nositi *legnarje*, drogova, položena na oplene ob strani sani. Sani so danes še v rabi. Tudi samotěžne sani z visokimi krivinami še imajo. Ker z njimi tu niso vozili sena, marveč gnoj, drva ali oglje, jih imenujejo *oglarške sni*. Konci krivin, za katere pri vožnji držijo, so *rogli*. Sani imajo na opleni dve deski, na sredi izrezani za glavo. Stranski vezi sta *palci*. Pred desetletji so te sani mnogo bolj rabili ko danes, ko drv in oglja samotěžno ne vozijo več.²³ Tudi krajših *štokarskih sni*, s katerimi so nekoč samotěžno vlačili hlode, danes ni več videti v rabi; včasih pa so bile nepogrešljiva prometna naprava.²⁴ Za vlačenje hlodov z živino so na Dobravi imeli nekdanj *holčšlitate*, kratke, močne sani, sestavljene iz dveh debelih krivin, oplena in sprednje police. Na Jamniku, ki se nagiba na Selško stran, pa za les že od nekdanj rabijo *posmojke*, kratke vprežne sani z opleni na kozolcih. Na Dobravi in v ostalih vaseh pod Jelovico so se posmojke uveljavile po prvi vojni. Posmojke, podaljšane s *ta zadnim koncem*, so *žlajfe*. *Sni za dričat* ali *sni na trugo* (Dobrava) so bile nekoč tudi tu napravljene iz desk. Na Dobravi so imele te sani za sedež namesto desk tudi palice, zapletene med prečne vezi. Ob straneh so pričvrstili po nekaj železnih obročkov, ki so med vožnjo zvončkljali. Končno so bile za okolico Kroke značilne tudi vprežne sani z naplatami, imenovane *učuge*. Dve *ojanci* sta bili naplateni s *platšem* ali *naplato*. Omenjenih sani pa v zadnjih desetletjih ne rabijo več.

8. Selška dolina. Za sani in sestavne dele rabijo v Selški dolini naslednja domača imena: *sni*, *kozouci*, *nožice* (Dražgoše, Podlonk) ali *noge* (Sorica) in *oplini*. Šlite ali *gnojne sni* se od sani v ostalih krajih bistveno ne razlikujejo. Z njimi vozijo gnoj, hlode, deske ali drva, vendar samo po ravnih poteh; v hribovitih vaseh jih skoraj ni videti. *Samotežne sni* ali *oguune sni* (Podlonk) z visokimi krivinami so imele poleg navedenih glavnih sestavnih delov tudi dve stranski vezi *palci*, povezani pred sprednjim oplenom s polico *šinco* (Podlonk) ali *špango* (Sorica). Pri vožnji držijo za *rogu*. Skoraj povsod so na oplene pričvrščene deske z okroglim ali ovalnim izrezom v sredi, le v Sorici pričvrščujejo na oplene pred nakladanjem posebno napravo, imenovano *ketrle*. Ta naprava je narejena iz štirih okoli 2 m dolgih leskovih palic, ki so na vsakem koncu vtaknjene v 1—1,50 m dolgo prečno polico. Kadar s temi sanmi vozijo gnoj, postavijo na oplene *kripco*, pleten gnojni koš. *Hlodarske* ali *štokarske sni* so bile nekoč v teh krajih vsakodnevni sprem-

²³ Gnoj še vozijo s takimi sanmi in tudi po strmih njivah ga spomladi razvažajo. V zadnjih letih si delo olajšajo tako, da sani privežejo na močno žico, napeljano na škripec v kolu vrhu njive, v žico pa vprežejo konja. Konj hodi vrhu njive sem in tja ter vleče ali spušča sani.

²⁴ V spomin na smrtno nesrečo — žrtev samotěžnega vlačanja hlodov visi na Jelovici nad Jamnikom spominska tabla, ki prikazuje ponosrečenca pod prevrnjenimi hodi in sanmi. Pod tablo beremo: Tukaj se je ubil Alojz Mohorič 20. dan Decembra leta 189? Doma spod Blice. Boh mu daj Nebesa.

ljevalec gozdnih delavcev na Jelovici, doma iz Selške doline. Drvarjem, ki so s temi sanmi samotežno vlačili les, so nadeli priimek *večni cigarji*. Posebno znani so bili Podlonkarji.²⁵ Sani pa so rabili tudi doma; z njimi so si zlasti manjši kmetje in kajžarji navlačili drva in drug potrebni les. Poleg omenjenih samotežnih sani so v nekaterih vaseh Selške doline imeli некоč še posebne sani za prevoz nakopane rude, pa tudi oglja. Imenovali so jih *miške* (sl. 2/1 na str. 143).²⁶ Leseni ročaj, ki so ga imele miške za vlačenje, so imenovali *voj*. Zadnji konec ročaja je po potrebi rabil za zavoro. Za vlačenje lesa z živino so povsod, razen v Sorici, imeli že od nekdanj *posmojke*, kratke sani z oplonom na kozolcih. Posmojke, podaljšane z dvema drogovoma, ki sta z zadnjim koncem drsela po tleh, so imenovali *vlakuže*. Rabili so jih predvsem za vožnjo lesa pa tudi gnoja po nagnjenem ali strmem terenu. Po prvi svetovni vojni so se uveljavile *žlajfe*, gibljive sani s sprednjim in zadnjim koncem. V Sorici so imeli некоč za les nizke kratke *holčšlíte*, sedaj pa imajo *konske sni* z oplonom na kozolcih. Podaljšane z drogovoma imenujejo *žloke*. Žloki pa so tudi podaljšane samotežne štokarske sni. Na zadnji oplon so pritrili dva drogova, na katera so nabili deske. S takimi samotežnimi žloki so vlačili kamenje. V ostalih vaseh so imeli za prevažanje kamenja posebne *samotežne sni za kamen* ali *vlakuže* (Martinj vrh), narejene samo iz dveh spredaj visoko ukrivljenih krivin, na katerih ravni del so pribite deske. Za podkladanje pod zadnji konec hlodov imajo z zadnjih desetletjih *podkladouc*. Za stare sani iz desk za sankanje smo našli več imen: *kripca* (Češnjica), *pukəl* (Dražgoše), *šajtrga* (Zali log), *gora* (Sorica).

9. Poljanska dolina. Sanem pravijo v Žireh in okolici *smoči* (tudi *smači*), v ostalih vaseh te doline pa *seniuc*. Smoči imajo dve *smočne*, štiri *stəbričke* in dva *oplina*, seniuc pa dve *kevine*, štiri *kozuce* in dva *oplina*. Dolge, vozu podobne vprežne sani, ki jih označujemo z imenom gnojne sani, so v Žireh in okolici že od nekdanj najbolj razširjene in rabljene. Pravijo jim smoči (smači). Z njimi vozijo večidel vse. V okolici Poljan, kjer so tem sanem rekli seniuc (za razliko od drugih sani tudi vprežni seniuc), so jih v zadnjem času močno opustili. Samotežnih sani z visokimi krivinami v Žireh in okolici ne poznajo, v hribovskih vaseh nad Poljanami pa z njimi vozijo gnoj. Tudi tem sanem rečejo seniuc, kvečjemu še dodajo samotež za gnoj. Sprednji ukrivljeni konec krivine je tu *rogu*, stranski vezi sta *palci*, pred sprednjim oplonom je prečna *poličca*. Seniuc za hlode je krajši in močnejši. Z njim revnejši

²⁵ Potrdilo za to najdemo v Bohinju. Ustno izročilo v spodnji Bohinjski dolini pravi, da je kmetu, ki je hotel kupiti konja, rekel sosed: Kaj bi kupoval konja, kar po Podlonkarja pojdi.

²⁶ Podatke o miškah smo dobili v Dražgošah in Podlonku, kjer so jih некоč rabili predvsem za prevoz nakopane rude v Železnike. Prof. F. Baš, ravnatelj Tehniškega muzeja v Ljubljani, pa nam je prijazno sporočil, da je o miškah slišal v Lajšah pri Selcah, kjer so proti koncu 19. stoletja z njimi še vozili oglje. Za podatek prisrčna hvala.

vlačijo drva. Za vlačenje hlodov z živino imajo kratke sani, narejene iz dveh krivin, dveh kozolcev in oplena. V Žireh so te sani *smojke*, drugeje pa *posmojke*. V Žireh jih niso podaljševali, v okolici Poljan pa so na te sani pričvrstili še *vla(j)ke*, narejene iz dveh drogov *vla(j)k*, zadaj povezanih s polico, spredaj pa s *súkarnom* (oplen, ki je pri podaljšanju pričvrščen na oplena sprednjih sani samo v sredi z jeglico). Na podaljšek pričvrstijo navadno gnojni koš *vlakač*, ki pri vožnji *vzame seniucu ime*. (*Vozim z vlakačem.*) Na Črnem vrhu pravijo vlačkam *vlakuge*. Otroške sani iz desk, pa tudi kasnejše s kozolci, so v Žireh *smučke*, drugje pa *seniučak*.

10. Okolica Cerkelj. Tudi tu so sani v narečju *sni*, deli sani pa *sniuc*, *kozučak* in *oplin*. Zadnji konec seniuca je *peta*, sprednji ukrivljeni del pa *riuc*. Od sani s kozolci poznajo danes vprežne *sni* za *gnoj* in *krtiče*, vprežne sani za les, medtem ko se samotežnih *sni* s *ta usokom riucam* spominjajo le starejši domačini. Krajših samotežnih sani za les ne poznajo. V Stiški vasi pod Krvavcem smo pri novejših vprežnih saneh za vožnjo gnoja mogli opaziti neko posebnost: spodnji ravni del krivine je naplaten s *templancem*, ki je na sredi nekoliko debelejši. Obtežena ploskev zemlje je tako znatno krajša, kar uspešno rabi zlasti pri obračanju. Krtiči z opleni na kozolcih so znani tu dobrih petdeset let. Stare sani za vlačenje lesa so imele dva debela, spredaj navzgor obtesana sniuca, skozi katera so pretaknili oplina. Rekli so jim *smake*.²⁷ Z drugim koncem podaljšani krtiči so *žlajfe*. Najstarejši pripovedovalci v vaseh na strmejših pobočjih (Stiška vas, Sv. Ambrož) se spominjajo *gratinje*, samotežnih sani brez kozolcev za razvažanje gnoja po strmih njivah. Gratinja je imela sniuca spredaj okoli 20 cm visoko ukrivljena, na ravni del pa so bile pričvrščene deske. Za sprednjo prečno vez je bila pričvrščena vrh za vlačenje. Sanem za sankanje so rekli *sni* za *drkat*. Napravljene so bile iz desk ali pa so se otroci vozili kar na kratki debeli deski, ki so jo spredaj okroglo obtesali.

11. Okolica Kamnika. V domačem narečju je ime za sani in za njih sestavne dele enako, kakor smo to navedli za okolico Cerkelj. *Živinske sni* (za gnoj) so tu v zadnjih desetletjih skoraj povsem opustili. Namesto njih rabijo *žlajfe*, gibljive podaljšane sani, pri katerih sprednji del imenujejo *smake*. *Smake* so tu s štirimi kozolci; rabijo jih za vlačenje hlodov. V vaseh, kjer imajo njive na pobočjih (Županje njive, Sv. Primož, Črna), pa vozijo gnoj s *samotežnimi sanmi* za *seno*, ki so tu težje, pa tudi daljše in širše ko v drugih predelih. Širina sani med ročajema bi bila glede na držanje pri vožnji prevelika, če bi ostala enaka kot je razdalja med seniucema na tleh. Zato sta tu sprednja dva kozolca vsajena v krivine nekoliko bolj poševno, da potem, ko sta povezana z oplonom, potisneta konce krivin navznoter. Te sani pa se od drugih razlikujejo

²⁷ Poleg sani poznajo tu za vlačenje hlodov *učuge*, narejene iz dveh ojníc ter zadnje prečne vezi, h kateri pričvrščujejo s posebnimi železnimi sponami hlode tako, da se ti v celoti vlečejo po tleh.

tudi po tem, da krivini spredaj od ročaja do ravnega dela krivine nista povezani s stransko vezjo. Tudi ročaja na vrhu nista odebeljena kakor drugod. Zato so krivine pri teh saneh močnejše ko pri drugih. Enake sani so uporabljali tudi drvarji in oglarji.²⁸ V Črni, kjer so njive posebno strme, še danes razvažajo gnoj z *gratulo*, samotěžnimi sanmi brez kozolcev. Krivini sta pri teh saneh prav malo ukrivljeni, v ravni del so vsajeni klini in prepleteni z leskovimi palicami. *Gratulo* vlečejo z vrvjo ali po starem s trto. Otroške sani za sankanje imenujejo *sni za drkat*, starim sanem iz desk pa so pri Sv. Primožu rekli tudi *kurice*.

12. Tuhinjska dolina. *Sni* imajo tu dva *sniuanka*, štiri *kozouce* in dva *oplena*. Danes deloma še rabijo vprežne *sni za gnoj*, več pa navadne *sni za vožnjo* drv po ravnih poteh, *smuke*, kratke vprežne sani za les, in ponekod *ratujne*, sani brez kozolcev, za razvažanje gnoja. Stare *sni za gnoj* so bile tu nekoč nižje, toda daljše kakor v drugih predelih. V Zgornjem Tuhinju smo jih še našli ohranjene; višina meri komaj 30 cm, dolge pa so 2,60 m. Sprednja dva kozolca sta podprta z dvema oporama, *kozoucama*, ki sta vsajena poševno v sprednji ravni del krivine. Opisanih sani v zadnjih desetletjih ne rabijo več. Gnoj vozijo s podaljšanimi gibljivimi smukami. Za prevažanje večjih količin rezanega lesa ali drv pa tudi gnoja po ravnih poteh imajo dolge, močne *sni*, podobne običajnim sanem za gnoj. Te imajo v ravni del krivine vsajene po tri kozolce, na oplene pa ob straneh pričvrščena *legnarja*, ki se spredaj stikata s koncema krivin. Do prve svetovne vojne so rabili tudi *samotežne* ali *peš sni* z visokimi krivinami. Bile so podobne sanem iz okolice Kamnika; stranskih vezi torej niso imele. S temi tu niso vozili sena, marveč so jih revnejši rabili za drva, mnogi pa so z njimi vozili na sejme mlade prašiče. V vaseh s strmimi njivami (Mali hrib, Črni vrh) nekateri kmetje še danes rabijo *ratujne*, sani brez kozolcev. Z njimi razvažajo po njivah gnoj. Namesto krivin imajo *ratujne* dva okoli 2 m dolga *ratujneka*, ki spredaj nista ukrivljena, temveč samo okroglo nazgor obžagana. Vanje je vsajenih 20 do 25 klinov.

VI. Vožnja s sanmi

Kadar na saneh naloženo breme s celotno težo obremenjuje sani, pravijo na Gorenjskem, da s sanmi *vozijo*. Če rabijo samotěžne sani, tedaj vozijo *samotež* (tudi *ročno*, *pr rokah* ali *peš*),²⁹ sicer pa vozijo z živino. Pri prevažanju lesa pa se breme največkrat s svojim zadnjim koncem vleče po tleh. Tedaj kmetje s sanmi ne vozijo, temveč *vlačijo*.

²⁸ Če so s temi sanmi vlačili hlode, so jih naložili na zadnji opleni kakor v drugih krajih na krajše samotěžne sani, če pa so vozili razžagan les, so vtaknili v oplene visoke ročice, naložili mednje drva ter ročice povezali s posebno žico *žlajdro*.

²⁹ Naziv za vožnjo navadno soglašja z nazivom za saní (samotežne, ročne ali peš sani).

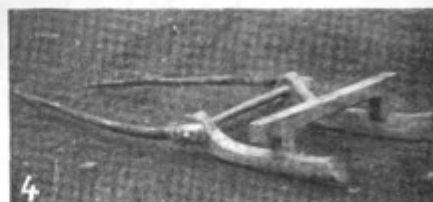
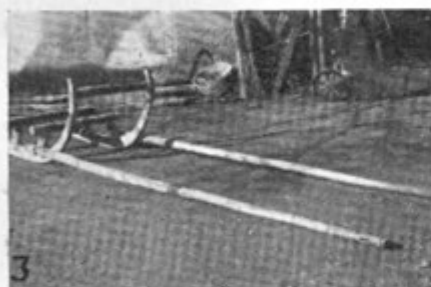
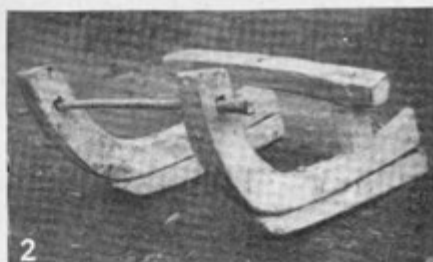
Vlačijo samotež ali z živino. Samo okolica Poljan ter del Selške doline pozna za kakršno koli uporabo sani naziv vlačenje.

Vprežne sani vleče živina v obe smeri, samotežne sani pa kmetje v hrib navadno nosijo. Način nošnje je v raznih krajih različen. V Lomu nad Tržičem prevežejo pri samotežnih saneh za seno od sprednjega do zadnjega oplena na obeh straneh sani vrv, ki jo nato rabijo za povezovanje sena. Kmet si zadene sani tako, da vtakne glavo med vrv, ki nosi težo sani. Vrv leži kmetu na obeh ramah, na krivine pa lahko položi komolce. Sani so na ramah v enaki legi kakor na tleh. Ker je vrv delno raztegljiva, kmet pri nošnji ne občuti toliko teže, zlasti pa ne občuti trdote lesa (sl. VIII/5). Podobno nosijo sani v spodnji Bohinjski dolini, okolici Bleda, Selški dolini in okolici Kroke. Namesto vrvi imajo tu na oplene pribiti dve tanjši deski, ki sta v sredini na notranji strani okroglo ali podolgovato izrezani, da more kmet vtakniti glavo skozi odprtino. Deski mu ležita na ramah. V Sorici pričvrstijo na sani ketrle, ki pri nošnji rabi enako kakor vrv ali deske. Kmet vtakne glavo med srednji dve palici, ki mu nato obležita na ramah. V drugih krajih nosijo sani tako, da leži na rami sprednji opleni, krivini pa stojita navpično. Tako nosijo domala povsod tudi samotežne sani za drva.

Pred desetletji je bila na Gorenjskem navada, da se je zbralo več ljudi, ko so spravljali seno v dolino. Zlasti je *samotežnikarje* (Bohinj), *učouce* (Rateče), *vezauce* (Begunje) ali *snarje* (okolica Kamnika) najel kmet, ki je imel v senikih več sena. Spravljanje sena v dolino s samotežnimi sanmi so imenovali *snarjenje*, *vezanje*, *učenje* ali pa *vožnja sena*. Načinov, kako naložijo seno na sani, poznajo več. V Lomu nad Tržičem povežejo na tleh velik kvadrast kup sena, ki ga imenujejo *danka*. Danko prevale na rob, podtaknejo poševno nagnjene sani (slika VIII/7), nato pa oboje skupaj postavijo v vodoravno lego. Cveki, zatak-njeni v vse štiri konce oplenov, se vpičijo v danko, da se ta pri vožnji ne more prevrniti s sani. Namesto danke naredo pri Sv. Ani tri *bremena*, od katerih prvi dve položijo na sani vzporedno, tretje pa denejo na vrh. Povežejo z vrvjo. Podobno povezano seno imenujejo v okolici Kamnika, Cerkelj, Kroke in na Jezerskem *butare*, vrv, s katero povežejo, pa je *buterne* (Jezersko). V Kranjski gori in okolici naložijo na sani seno, povezano v rjuhe ali mreže, v Ratečah pa povežejo seno v *bremc*. V okolici Jesenic denejo na oplene dve precej dolgi palici, naložijo seno in ga povežejo. Podobno nalagajo seno v Bohinju. Palice, ki jih pred nakladanjem položijo na oplene, imenujejo v Bohinju *posanke*. Tako ali drugače naloženega sena pripeljejo naenkrat 120 do 200 kg.

V krajih, kjer s takimi sanmi vozijo gnoj, denejo ob tej priliki na oplene pleten gnojni koš ali deske.

Pri krajših samotežnih saneh za vlačenje lesa obtežujejo največkrat samo zadnji opleni. Prve tri hlode, ki jih pričvrstijo na opleni, ponekod imenujejo *podan*. Ostale hlode naložijo na podan in jih pričvrstijo z železnimi sponami in verigami. Tako nalagajo les tudi na samotežne in



Sl. 1. Vprežne sani za gnoj (Lom); 2. vprežne sani s templanci (Cetena ravan); 3.—5. vprežne sani za les (Koroška Bela, Cetena ravan in Kupljenik); 6. podaljšane sani (Lom); 7. vožnja hlodov na saneh s podloženim skokom (Bohinj); 8. skok, sani za podkladanje pod hlode (Stara Fužina)

Foto: F. Sarf

vprežne sani z naplatami in na druge kratke vprežne sani. Količina naloženega lesa se ravna po trdnosti sani, pa tudi po strmini poti.

Pri vožnji v snegu puščajo sani za seboj dvoje sledi. Razdaljo od ene sledi do druge, t. j. razdaljo med krivinama, spolšno imenujejo *tir*. Kmetje ene ali več vasi, ki uporabljajo isto pot, imajo pri vseh saneh enako širok tir. Nekoč so imele sani povsod ožji tir kakor pa ga imajo danes. Sani z ozkim tirom so obdržali le še tu in tam. Tako imajo v zgornji Bohinjski dolini danes še stari, komaj 50 do 60 cm široki tir, v spodnji dolini pa novi, skoraj en meter široki tir. Ožji tir je bil nekoč potreben zaradi ozkih in slabih poti.

Sled ene krivine v snegu navadno imenujejo *glajs* ali *glajžn*, ponekod pa je sled dobila ime od krivine: imenuje se *sninc* ali *snina*. V Lomu nad Tržičem poznajo za to še starejši naziv *učužnek*. Debelina snega pod sanmi oziroma ob strani poti je *stena* ali *dila*.

Sneg pa ni vselej enako dober za vožnjo. Biti mora uležan, zmrznjen in suh. Tedaj pravijo, da je dober *sninc*, *seninc*, *seniuc* ali po starem *sagura* (okolica Kamnika). Vožnja z naloženimi sanmi po strmini zahteva od voznika dokaj spretnosti in izkušenosti. Zlasti nevarni so ovinki na strmih poteh. Pri vožnji sena se voznik s hrbtom močno upre v naloženo breme, obe nogi pa drži v tiru (sl. VIII/6). V ta namen si napravi v seno majhen sedež ali pa rabi polico pred oplenom. Če je potrebno, s petami močna zavira. Ponekod si vozniki pred vožnjo pričvrstijo na noge železne dereze. Z nogami pa mora voznik znati na ovinkih tudi krmariti v levo ali desno. Z rokami pri vožnji navadno drži za stranski vezi in po potrebi sprednji konec dvigne, da gredo sani bolj po petah in tako zavirajo. Samotežne sani za vožnjo drv imajo ponekod na petah pričvrščeno kljukasto železo, *mačka*, ki pritisne v tla, brž ko voznik spredaj dvigne sani. Mačka na peti imajo tudi vse novejšje vprežne sani. V okolici Kamnika poznajo pri samotežnih saneh poseben način zaviranja. Tu je maček nameščen na posebni močni jesenovi palici, ki jo nato na vsaki strani sani zataknejo v obroč na sprednjem kozolcu. Sani tu nimajo stranskih vezi, ki bi palico z mačkom ovirale. Pri vožnji navzdol drži voznik za sprednji konec palice, zadnji konec z mačkom pa drsi ob krivini po tleh. Tako lahko voznik zaviranje regulira. Čim bolj vzdigne sprednji konec palice, tem bolj pritisne maček v tla. Splošno pa je zlasti pri vprežnih saneh v rabi zaviranje s posebno kratko verigo, ki ima obroče z robovi. Imenujejo jo *rajs*. Verigo pripne voznik pred zadnji kozolec tako, da gre pri vožnji pod krivino. Rajs so pri nekaterih šibkejših samotežnih saneh, kjer se je bilo bati, da bi se pri takem zaviranju zlomil kozolec, zatakneli v posebno železno kljukico, pričvrščeno v krivino med kozolcema. Namesto verige so nekoč uporabljali tudi leskove trte.

Posebej pa naj omenimo način vožnje gnoja s samotežnimi sanmi brez kozolcev po strmih njivah. K sanem je tu pričvrščena vrv, na koncu pa k tej privezana palica. Po manj strmem terenu kinet s palico vleče za vrv, po strmini pa palico zatika pred sanmi v zemljo in jih tako počasi

spušča navzdol. Prazne sani natakne na sredini na palico, jih zadene na hrbet, spredaj pa drži za palico, ki mu leži na rami.

S samotžnimi sanmi za seno ali les doseže izkušen voznik po strmini neverjetno hitrost. Zlasti znani so kmetje iz Loma, ki so nekoč, ko so hodili drvarit visoko pod Storžič, jemali s seboj samotžne sani zato, da so popoldne lahko delali skoraj dve uri dalj, kakor če bi morali iti domov peš. Pot, za katero bi rabili dve uri, so prevozili v dobrih dvajsetih minutah. Da so sani po snegu raje tekle, so jih mazali z lojem ali staro mastjo.

Mazanje sani so nekoč zlasti dobro poznali tudi oglarji, ki so često imeli za vožnjo po gozdu slabe poti. Pomagali pa so si tudi še na drug način. Na odsekih, kjer so morali klance prevoziti navzgor, so pot *po-brunčali*, t. j. položili so po širini tanjša debela drugo poleg drugega ter jih nato ob koncih, kjer so šle po njih krivine sani, namazali z mastjo. Tako so delali tudi cigarji na Jelovici.

Krivine pri nekovanih *prtenih* (Bohinj) ali *bosih* (drugi kraji) saneh so se po večkratni vožnji občutno izrabile. Kmetje so si pri tem splošno pomagali z lesenimi naplatami. Na izrabljeno krivino so enostavno z lesenimi cveki pričvrstili novo, imenovano *opuata* (okolica Tržiča), *napuata* (okolica Kamnika), *templanc* (Selška in Poljanska dolina), *toplac* (Sorica) ali *pohkuada* (okolica Kamnika). Sani so torej *napuatali*, *podtemplali* ali *podyožili*. Ko se je izrabila prva naplata, so jo zamenjali z novo. Danes delajo to samo še pri *učugah* v okolici Tržiča in Bleda. Naplate pri teh saneh je treba posebno pogosto menjati, če vozijo z njimi v kopnem. Tedaj zadoščajo ene naplate komaj za teden dni.

Nekovane sani so imele pred kovanimi to prednost, da se vozniku ni bilo treba bati kamenja, ob katerem kovana krivina močno zavre. Pravijo, da je prav spričo tega živina pri vožnji s sanmi včasih manj trpela kakor danes.

Končno naj omenimo še vožnjo za zabavo z otroškimi sanmi. Otroci so sicer imeli že opisane sani za sankanje, vendar so se nekoč sankali mnogo manj kakor danes. Škoda je bilo čevljev in obleke. Za vožnjo s sanmi so poznali otroci v Kranjski gori in okolici naziv *plezanje*, od Jesenic do Bohinja so *dričali*, drugje pa so se *drsal*.³⁰

VII. Druge naprave za vlačenje bremen

Za prevažanje oziroma vlačenje bremen poznajo tu in tam na Gorenjskem še nekatere druge naprave, ki nadomeščajo sani. Te naprave so preprostejše in jih rabijo predvsem v izredno velikih strmih, kjer sani ni mogoče uspešno uporabiti. Na močno strmih pobočjih je nevarnost, da bi šle s senom naložene sani *čez konc*, to je, sani bi se prevalile z zadnjim koncem naprej, se obrnile in kotalile po strmini. Zato n. pr. v Selški dolini rabijo za prevoz sena namesto sani drevesne veje, pove-

³⁰ Otroci, ki niso imeli sani za sankanje, so se ponekod vozili v nečkah.

zane v *vlako*.³¹ Najprej posekajo mlado bukev ali njej podobno manjše drevo, jo položijo pred senik, nato pa s trtami navežejo k vejam še druge goste veje. V trto spredaj vsadijo dva *pauca*, okoli 3 m dolgi leskovi palici, ob katerih naložijo na veje tri do štiri *plaste* sena. Pauca poležejo nato preko sena v smeri nazaj in nalagajo seno naprej na pauce, nato pa dalje po vsej vlaki. Naložena vlaka je okoli 5 m dolga, do 2 m široka in 1 m visoka. Spredaj gleda iz nje *voj*, dober meter dolgi konec bukovega debla, za katerega pri vožnji vlečejo. Vozniku pa navadno pomaga še drug voznik, ki v ta namen zatakne za palec *ključ*, t. j. kljukasto palico, za katero vleče.

Podobno vlako ali *uako* poznajo tudi v drugih krajih. Na povezane veje nalagajo v okolici Kamnika v butare zvezano drevesno dračje; v okolici Tržiča pa na takih *uakah* spravljajo seno do senikov. V Zgornjem Tuhinju so na vlakah v zadnji vojni spravljali v dolino padle partizane. Nekoč so vlako iz vej povsod vlačili samotež, danes pa vanje često vprežejo živino.

Preprosta naprava za vlačenje sena je tudi *učula*, ki jo uporabljajo nekateri kmetje v Srednjem vrhu nad Martuljkom in Podkorenu. Učula sestoji iz 4 do 6 leskovih ali smrekovih palic *učulnic* in dveh *ročancev* (Srednji vrh) ali *tečajev* (Podkoren) (sl. 3 na str. 164). Stare učule so imele vedno samo 4 palice. Palice so na obeh koncih tesno pretaknjene skozi tečaje.³² Ko gredo učouci z učulami po seno, privežejo k učuli z daljšo močnejšo vrvjo, ki jo pri nakladanju sena rabijo za povezavo, tudi debelejši drog. Pred nakladanjem sena na učulo podložijo pod oba tečaja nekaj sena. Nato naložijo na učulo okoli 200 do 300 kg sena. Leskove palice ali smrekove sušice so prožne in ker sta tečaja podložena, se učulnice ukrive. Ukrivljenost pa se še poveča, ko seno povežejo. Po vrhu sena namreč položijo drog in ga povežejo z vrvjo, pričvrščeno na obeh koncih tečaja. Da morejo vrv močnejše zategniti, ima ta na koncu leseno kljuko *klumpo*. Pri tako povezani učuli se tečaja dvigneta od tal in učula stoji na srednjem delu ukrivljenih palic. K sprednjemu tečaju privežejo vrv *cungl*, ki ima na koncu privezan cvek za vlačenje.

Z učulami vlačijo seno samo v snegu. Sled, ki jo učula pušča za seboj, imenujejo *uak*. V velikih strminah zavirajo vožnjo z učulo na enak način kakor sani: voznik potegne preko rame *cungl* in z njim dvigne sprednji konec. Zadnji tečaj pride do zemlje oziroma snega in zmanjša hitrost vožnje. V izredno dobrem senincu, ko naprava prerada

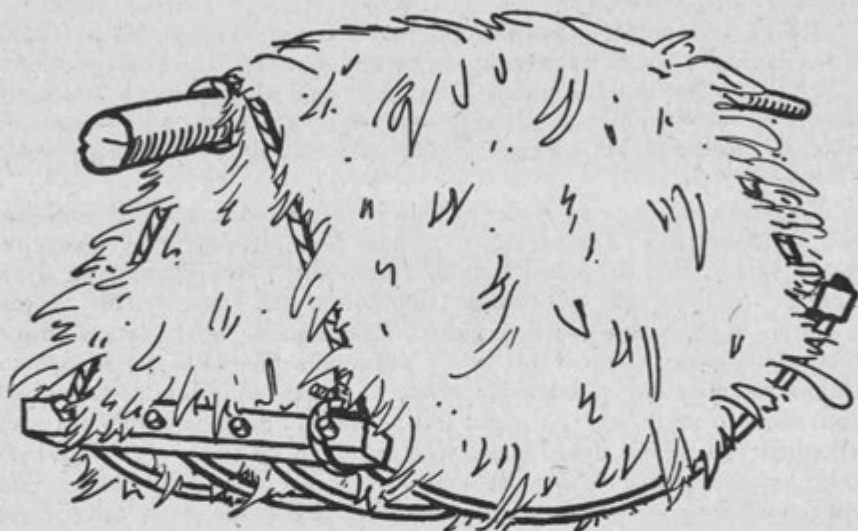
³¹ Podobno prevažajo seno v Sibiriji. Naložijo ga na veje dveh tankih brez, v debela pa vprežejo konja kot v ojnice. To napravo imenujejo voloki. (Zelenin, Russische Volkskunde, str. 154.) G. Berg (Sledges and wheeled vehicles, Pl. III/2) prikazuje transport sena na vajah s fotografijo, ki kaže madžarskega kmeta pri tem delu.

³² Naprava je povsem podobna ketrlu, ki ga v Sorici rabijo skupno s sanmi.

teče, podlagajo pod uáčulo brinove veje, ki primerno zavirajo. Ko tako privlečejo uáčulo do vozne poti, jo *zvalajo* na samotézne sani. Uáčulo vzdignejo na zadnji tečaj, sani podtaknejo, nato pa jo prevale na sani.

Nekdaj so bile uáčule mnogo bolj v rabi kakor danes, ko jih imajo samo še kmetje, ki imajo senožeti v največjih strminah.

Od ostalih naprav za vlačenje bremen, ki so po uporabi bolj ali manj podobne sanem, pa se bistveno razlikuje naprava, ki so jo pred 60 do 70 leti še uporabljali v Podkorenu in Ratečah za prevažanje vode.



Sl. 3. *Uáčula* — naprava za vlačenje sena (Srednji vrh nad Martuljkom)

Risba Sibila Nekrep

Ker so imeli tu nekoč veliko število ovac, so si zlasti pastirji pri napa-
janju pomagali tako, da so vzeli 4 do 5 m dolg drog, na katerega so na
sredini pričvrstili velik škaf vode. Zadnji debelejši konec droga se je
vlekel po tleh, sprednji konec pa so zadeli na ramo. Napravo so pri
vlačenju držali s palico, pretaknjeno pravokotno skozi sprednji konec
droga. Škaf z vodo je visel na sredi tako, da se je gugal. Na drogu je
bila v ta namen gibljivo pričvrščena močnejša palica, ki so jo na obeh
konicih pretaknili skozi ušesa škafa. Napravo so uporabljali predvsem
pozimi ali na zmrznjenih poteh. Po večkratnem drsenju po tleh se je
drog na koncu izrabil in dobil obliko rahlo ukrivljene krivine.²²

²² G. Berg (Sledges and wheeled vehicles, str. 147) opisuje povsem enako
napravo, ki jo v mnogih predelih Švedske rabijo za transportiranje vode ali
mleka. Berg naziva napravo »potezni kol«. Sl. XXVI/1 v navedenem delu nam
prikazuje tak potezni kol, ki ga rabijo celo v poletnem času.

Opisane naprave se spominjajo le še najstarejši Ratečani, žal pa se doslej nihče ni mogel domisliti domačega imena zanjo. Trdijo pa, da so stari pastirji imeli za to napravo posebno ime.

Nekaj pripomb

Ni dvoma, da je raznolikost naprav za prevažanje vsakovrstnih bremen v zimskem času v hribovskih predelih Gorenjske zelo velika. Pestra in bogata je v tem pogledu tudi ljudska terminologija. Res, da so nekatera imena za sani ali njih sestavne dele tuje, največ nemške izposojenke, res pa je tudi, da imamo celo vrsto lepih domačih imen. Nazivi za starejše vrste sani so na terenu ustaljeni in za določeni predel enotni, medtem ko smo pri imenih za novejše vrste vprežnih sani na terenu često naleteli na neenotnost. Ponekod se je naziv za starejše sani prenesel na novejše, izboljšane sani, drugje so z novimi sanmi sprejeli tudi novo ime. To velja predvsem za razne vrste novejših vprežnih sani za vlačenje hlodov.

Podano gradivo se geografsko omejuje le na del alpskega ozemlja, ki kot celota v etnografskem pogledu pomeni bolj ali manj zaključeno etnično ozemlje. Tudi časovna opredeljenost sani ne zajema večjega obsega. Sani, ki jih obravnavamo, sodijo kvečjemu v dobo zadnjih sto let. S tem seveda ne mislimo trditi, da te ali one sani niso starejše, toda v ustnem izročilu za to nimamo potrdila. Jasno je, da se po vsem tem za sedaj še ne moremo lotevati vprašanja izvora in razvoja sani, kakor tudi ne drugih določenih zaključkov. Brez dvoma pa bodo zbrani podatki ob reševanju takih in podobnih vprašanj v zvezi s sanmi mogli marsikaj pojasniti. To pripominjamo predvsem zato, ker smo marsikaj, kar tu podajamo, mogli zvedeti na terenu le še pri starejših ali celo najstarejših domačinih in ker smo vzporedno s tem mogli spoznati, da je ustno izročilo v tem pogledu zelo slabo ohranjeno. Vsestranski nagli razvoj v zadnjih desetletjih po eni strani pri mlajših ljudeh na našem podeželju zmanjšuje zanimanje za staro, po drugi strani pa prinaša vrsto sprememb, izboljšanj in tehničnih izpopolnitev pri vseh napravah in tudi pri saneh.

S pionirskim delom, ki smo ga za določeni predel opravili na tem področju, smo oteli pozabe marsikaj, kar bi sicer za vedno ostalo nepojasnjeno.

Zusammenfassung

SCHLITTENARTEN IM BERGGELANDE
VON GORENJSKO (OBERKRAIN), SLOWENIEN

Der Beitrag unter obigen Titel behandelt alle Arten von Schlitten, die heute mehr oder weniger noch in Gebrauch stehen, bezw. auch solche, an die nur noch die Erinnerung der älteren Ortsbewohner heranreicht. In territorialer Hinsicht erstreckt sich das behandelte Material auf das Alpengebiet von Gorenjsko (Oberkrain).

Auf die allgemeine Verbreitung und Benutzung der Schlitten hatten nebst günstiger Schneeverhältnisse einen entscheidenden Einfluss auch verschiedene wirtschaftliche und geographische Faktoren, wie z. B. das stark entwickelte Forstwesen, die seinerzeit intensiv betriebene Kohlenbrennerei und die Erzförderung, weiter hochgelegene Bergwiesen und Felder auf steilen Hängen u. a. m. Vorwiegend standen die Schlitten in Oberkrain in Gebrauch als Beförderungsmittel auf schneebedeckten Terrän; auf hochgelegenen Bergwiesen und Äckern auf steilen Hängen gebrauchte man hingegen bestimmte Schlittenarten auch auf schneefreiem Terrän.

Die im vorliegenden Artikel angeführten und behandelten Schlitten sind mit Rücksicht auf ihre Konstruktionseigentümlichkeiten wie folgt eingeteilt:

1. Schlitten mit Ständern. Diese Konstruktionsart ist vorherrschend und wird allen anderen vorgezogen. Dieser Gruppe gehören mehrere Schlittenarten an, u. zw.: die einem Wagen ähnelnden, mit vier Ständern versehenen Zugschlitten; diese Art von Schlitten dient zu Düngerfahren und zu sonstigen gelegentlichen Transporten (Abb. X/1); kleinere Handschlitten, die für verschiedene gelegentliche Beförderungen und auch zum Rodeln verwendet werden; von Menschenkraft gezogene Handschlitten mit vier Ständern und hochgebogenen Kufen für Heufahren (Abb. VIII/1, 2); kürzere, mit vier, zuweilen — nach althergebrachtem Brauch — auch mit nur zwei Ständern und hochgebogenen Kufen versehene Handschlitten zum Schleppen von Baumstämmen (Abb. VIII/4); kurze, starke Zugschlitten mit zwei oder vier Ständern und niedriggehaltenen oder hochgebogenen Kufen zum Schleppen von Baumstämmen (Abb. X/2, 3, 4); Handschlitten zur Beförderung von Erzmassen mit sechs niedrigen Ständern (Abb. 2/1 auf Seite 143). Die für die Fracht bestimmte Aufladeplatte besteht bei allen angeführten Schlittenarten aus Brettern, oder aber werden hiezu Querhölzer verwendet, die zur gegenseitigen Festigung der Ständer dienen. Von diesen Schlittenarten stehen heute, mit Ausnahme jener zur Erzbeförderung, die bereits gegen Ende des 19. Jahrhunderts aufgelassen worden ist, noch alle in Gebrauch. Wohl aber verloren in den letzten Dezennien die für Düngerfahren bestimmten Zugschlitten und auch die Handschlitten zum Schleppen von Baumstämmen mehr und mehr an Bedeutung.

2. Unter die ständerlosen Schlitten sind einzureihen: die kurzen Zugschlitten zum Holzschleppen (Abb. 2/6 auf Seite 143 und X/5); Schlitten mit hochgebogenen Kufen für Steinfahren (Abb. 2/5 auf Seite 143); Schlitten mit hochgebogenen oder niedriggehaltenen Kufenkrümmungen für Düngerfahren auf steilgelegenen Äckern (Abb. IX/7 und Abb. 2/4 auf Seite 143). — Die für die Aufnahme der Fracht bestimmte Aufladeplatte dieser Schlitten besteht aus Brettern oder ist sie geflochten oder auch aus dicht nebeneinander durchgesteckten Quersprossen. — Die hier angeführten Schlitten werden nur noch hie und da verwendet.

3. Die nächste Gruppe bilden Schlitten, bei denen Kufen und Ständer durch zwei auf die Kante gestellte, vorne rund zugeschnittene Bretter ersetzt sind. Hieher gehören: grössere Handschlitten für Düngerefahren auf steilgelegenen Ackern (Abb. 2/3 auf Seite 143) und kleinere Rodelschlitten (Abb. 2/2 auf Seite 143). — Diese Schlittenarten sind gegenwärtig gänzlich ausser Gebrauch.

4. Eigens besprochen sind die Schlitten mit Kufenverstärkungen. Zu dieser Art gehören: kleinere Handschlitten (Abb. IX/3) und grössere Zugschlitten (Abb. IX/6). — Beide Arten dienen zum Schleppen von Baumstämmen. — Die Verwendung dieser Schlittenarten beschränkt sich heute nur noch auf ein engbegrenztes Gebiet.

Einige Schlittenarten, insbesondere die kurzen Zugschlitten zur Holzbeförderung und die grösseren Schlitten mit Kufenverstärkung, werden in Oberkrain mittels zweier verstellbarer Stangen (Abb. IX/4, 5) mit einem zweiten Schlitten derart verbunden, dass dadurch ein verlängertes Beförderungsmittel entsteht. Diese Verlängerung kann einen Bestandteil des ersten Gefährtes (Abb. X/6) oder aber die Kuppelung zweier selbständigen Schlitten darstellen (Abb. X/7).

Hinsichtlich der örtlichen Verbreitung und Benutzung der verschiedenen Schlittenarten stellt die Abhandlung im allgemeinen fest, dass seinerzeit Handschlitten aller Arten in weit grösserer Zahl in Gebrauch waren, als dies heute der Fall ist, dass aber in den letzten Dezennien die kurzen Zugschlitten für Holzbeförderung und die umstellbar verlängerten Zugschlitten wieder stark zur Geltung kommen.

Alle Arten von Schlitten sind meistens aus Buchenholz und in weit geringerer Zahl aus Eschen- oder Lärchenholz hergestellt. Für gebogene Kufen verwendet man in Oberkrain nur natürlich krummgewachsenes Holz. Ehedem waren die Kufen nicht mit Eisenschienen beschlagen, wohl aber wurde der gleitende Teil der Kufen mit hölzernen Aufsätzen verstärkt, die nach ihrer Abnutzung durch neue ersetzt wurden.

Die Benutzung der Schlitten ist in verschiedenen Orten den daselbst herrschenden Verhältnissen angepasst. So sind z. B. bei Fahrten auf steilen Hängen mehrere Bremsarten bekannt. Bei einigen Arten von Handschlitten wird zu diesem Zwecke die Zugstange verwendet, die der Fahrer vorne emporhebt, so dass sich der rückwärtig hervorragende Teil schleifend und bremsend auf der Erde nachzieht. Die zu Düngerefahren verwendeten Schlitten wurden manchenorts auf steilem Ackergelände derart gebremst, dass der Fahrer einen Stab vor dem Schlitten fest auf die Erde aufgesetzt hielt und ihn kräftig anzog. Im allgemeinen wurde aber der Schlitten seinerzeit mit Wieden gebremst, mit denen die Kufen vor dem rückwärtigen Ständer umwunden wurden. Heute werden hiezu zweckdienliche Ketten oder am Hinterteil der Kufen befestigte eiserne Widerhaken verwendet. Bei Aufwärtsfahrten halfen sich besonders die Kohlenbrenner und Holzfäller auf schneefreiem Terrän damit, dass sie den Fahrweg mit dicht nebeneinander gereihten dünnen Stämmlingen belegten, die sie an den Stellen, wo die Kufen über sie hinweggleiten sollten, mit Unschlitt oder Schmiere bestrichen.

Für Schlitten, deren Bestandteile, sowie auch zur Benennung der einzelnen mit dem Schlittenfahren zusammenhängenden Begriffe sind in Oberkrain fast in allen grösseren Orten und deren Umkreise ertsübliche Bezeichnungen gang und gäbe, die auch in der vorliegenden Abhandlung angeführt sind.

Nebst den Schlittenarten bespricht die Abhandlung auch einige sonstige Zugvorrichtungen. Im Falle bestimmter Vorbedingungen wird der Schlitten in einigen Orten durch eine aus Ästen hergestellte Zugvorrichtung ersetzt. In der

Umgebung von Kranjska gora (Kronau) bedient man sich für diese Vorrichtung eines Ausdrucks, den man mit »Schlepper« gleichstellen könnte; das ist ein aus vier bis sechs Stäben zusammengefügtes Gestell mit einem Vorder- und einem Hinterteil (Abb. 3 auf Seite 164). Mit dieser Vorrichtung wird Heu eingebracht. In Podkoren (Umgebung von Kranjska gora) war noch gegen Ende des vergangenen Jahrhunderts beim Talgang zum Transport von Wasser eine Stange gebräuchlich, deren rückwärtiges Ende sich auf der Erde nachzog, während der vordere Teil auf der Schulter des Trägers ruhte. Das Wassergefäß hing an einem mitten der Stange befestigten Stabe.

Die Autorin der Abhandlung bemerkt zum Schluss, dass das in ihrem Artikel behandelte Material nur auf jenen Teil des alpenländischen Gebietes beschränkt blieb, das in ethnographischer Hinsicht als Ganzes ein mehr oder weniger abgeschlossenes ethnisches Gebiet darstellt. Auch zeitlich umfassen die besprochenen Schlittenarten nur einen Zeitraum der letzten 100 Jahre. Verschiedene Schlittenarten, die zweifellos ein früheres Datum für sich in Anspruch nehmen dürfen, entbehren in mündlicher Überlieferung jedlicher Bestätigung. — Nach alledem kann die Frage, betreffend die Herkunft und die Entwicklung der verschiedenen Schlittenarten in dem erforschten Gebiet ebensowenig wie jene der möglicherweise daraus folgenden Schlüsse einstweilen keiner endgültigen Lösung zugeführt werden.