

TRADICIJSKI PRIJEVOZ

Danijela BIRT
Sveučilište u Zadru
Odjel za etnologiju i kulturnu antropologiju
Ulica dr. F. Tuđmana 24 i, 23000 Zadar

1. UVOD

Istražujući na području Senjskoga bila i Krivoga Puta u sklopu terenske nastave, tema tradicijskoga prijevoza iz materijalne kulture primorskih Bunjevaca pokazala se zanimljivom i relevantnom za ocrtavanje njihova tradicijskoga načina života te njihova identiteta. Na taj način identifikacija Bunjevaca prema okolnim zajednicama, prvenstveno prema urbanoj sredini, promatra se kroz jedan oblik materijalnoga života. Osim toga, istraživanjem se pokušalo osvrnuti na jedan dio dosad neistraženoga načina života Bunjevaca u ovom kraju, te kako se stanovništvo kroz ovaj karakteristični segment njihova tradicijskoga života razlikuje u odnosu na susjedne zajednice. Posebice su istaknuti elementi koji se iz kazivanja kazivača razabiru, ali koje i sami kazivači prikazuju kao specifične upravo njihovoj lokalnoj i regionalnoj zajednici.¹ Kroz svoje iskaze sami kazivači neprestano su isticali činjenicu da se njihov način života razlikuje od njima bliskoga urbanog središta Senja. Tradicijski prijevoz i način uporabe prijevoznih sredstava jedan je od važnih oblika njihova privređivanja i to su kroz svoja kazivanja sami na najbolji način potvrdili. Iako je suživot dviju zajednica intenzivan, upravo zbog toga isticanje “naše” prema “njihovo” još više dolazi do izražaja. Pod “tradicijskim” načinima prijevoza podrazumijevam one koji su prethodili industrijalizaciji (npr. izgradnja tvornica u Senju nakon Drugoga svjetskog rata) i modernizaciji (npr. pojava automobila) ovog područja, koje su se intenzivirale naročito od sedamdesetih godina 20. stoljeća i postupno istisnule “stare” načine prijevoza drvenim kolima i teglećim životinjama.

Istraživanje je provedeno na području Krivoga Puta u pripadajućim zaseocima tijekom dvaju navrata. Prvo terensko istraživanje obavljeno je u lipnju 2003. godine u lokalitetima: Alan, Vrtlina, Rupa, Zamačić, Podbilo, Šimerići, Špalji, Cupići, Žuljevići, Francikovac. Sljedeće je započelo krajem svibnja 2004. godine, u lokalitetima: Krivi Put, Veljun, Šojatski Dolac, Mrzli Dol. Šezdesetih godina 20. stoljeća Krivopučani su intenzivno odlazili živjeti u bliža urbana središta, posebice Senj, tako da i danas poneki zimske dane provode kod djece u Senju. Stoga je dio istraživanja proveden u Senju.

Glavne gospodarske grane većine stanovnika Krivoga Puta tijekom 20. stoljeća do danas su poljoprivreda i stočarstvo. U razdoblju ljetnih mjeseci stariji se stanovnici najradije vraćaju u ova područja, prvenstveno zbog odmora i hladnije klime. Mnogi među njima i danas obrađuje zemlju, ali isključivo za svoje potrebe. Danas više ne možemo govoriti o tome kao osnovnom izvoru prihoda, s obzirom da sada na tom području susrećemo samo starije stanovništvo. Odlazak stanovništva povezan je s potragom za lakšim načinom života koji je isključivao rad na zemlji, pa tako i sve što je bilo vezano uz to, primjerice transportna sredstva.² Prili-

¹ Jedna od specifičnosti je način prilagodbe kola, odnosno sama snalazljivost stanovništva koje je prinuđeno, što prirodnim uvjetima što financijskim prilikama, u jedna kola ugraditi nekoliko vrsta materijala (drvo, željezo, guma).

² Prilikom prvog odlaska na teren koristila sam se Upitnicom Etnološkog atlasa Jugoslavije broj III (teme: 100. Jaram; 101. Konjska oprema; 102. Kola za rad, saone, vlačuga), izrađene koncem pedesetih godina i početkom šezdesetih godina 20. stoljeća za potrebe nekadašnjeg Etnološkog atlasa Jugoslavije Filozofskog fakulteta u Zagrebu. Osim odgovora na pitanja Upitnice, kazivanja su bila prožeta vlastitim iskustvima kazivača, pojedinim zgodama koje su oni vezivali uz ovu temu. Nakon rekognisciranja terena i transkribiranja kazivanja, prilagodila sam Upitnicu ovom području jer su se tijekom prvog terenskog istraživanja pokazale specifičnosti koje je valjalo naknadno istražiti i provjeriti.

kom priprema za terensko istraživanje i izradu ovoga rada zanimali su me pristupi istraživanju teme prijevoza i prijevoznih sredstava, te sam napravila uvid u meni dostupnu objavljenu literaturu i neobjavljenu građu, točnije Upitnice Etnološkog atlasa.

Iako sustavno istraživanje ovih tema među primorskim Bunjevcima dosad nije bilo obavljeno, uvidom u ispunjene Upitnice Etnološkog atlasa Jugoslavije uspjela sam pronaći podatke za temu 100. Jaram (Fd 241, Krivi Put), temu 101. Konjska oprema (Fd 241, Krivi Put) i temu 102. Kola za rad, saone, vlačuga (Fd 241, Krivi Put). Zapisivač je Slobodan Žikić, a kazivač Milan Krmpotić iz Krivoga Puta. Tema 100. sastoji se od sedamnaest pitanja, tema 101. od četrnaest dok dvadeset jedno pitanje čini temu 102., a svako pitanje ima više ili manje potpitanja.³ Unatoč svojoj kratkoći, odgovori daju sliku tadašnjeg stanja na terenu.⁴ Moram naglasiti da sam kroz svoje istraživanje pokušala prikazati prijevoz i njegov razvoj tijekom jednoga vremenskog perioda koliko su mi dopustila sjećanja kazivača; podaci iz Upitnice samo su dopuna i potvrda mojim istraživanjima. Tako sam prilikom izlaganja svojih podataka prikazala i podatke iz upitnice.

Prilikom pretraživanja literature pronašla sam tekstove koji se dotiču teme transporta u nekolicini objavljenih monografija (*Kompolje, Poljica, Ivčević Kosa*). Monografije su rađene na temelju *Osnove za sabiranje i proučavanje građe o narodnom životu* Antuna Radića iz 1897. godine i odnose se na druga područja Hrvatske, ali sam odabrala upravo njih zbog blizine području na kojem sam istraživala. Također, pronašla sam nekoliko radova hrvatskih etnologa koji su se bavili ovom temom, ali na drugim područjima Hrvatske.⁵

U monografijama o *Kompolju, Ivčević kosi i Poljicima* autori su prilikom prikupljanja i obrade podataka dosljedno slijedili upute Radićeve *Osnove* (Grčević 2000; Hećimović Seselja 1985; Ivanišević 1987). Takav način izlaganja građe prepun je detalja koji su iznošeni na istovjetan način. Dio koji se odnosi na moju temu autori donose pod naslovom *Sprave za vožnju* i u njemu se detaljno opisuju dijelovi kola, njihova upotreba, saonice te oprema konja i vola, uz dodatak o sredstvima koja su se koristila prilikom prijevoza vode. Premda je pristup istraživanju isti, autori su prikazali građu na različite načine. Tako Ivanišević iznosi svoje zaključke na temelju podataka prikupljenih na terenu, dok druga dva autora donose podatke bez vremenske odrednice, najčešće u "etnografskom prezentu" ili "perfektu".

Pregled narodnog života i običaja Kompolja, sela u Gackoj dolini, donosi nam monografija Jure Grčevića *Kompolje* izdana 2000. godine, koju je dopunio je i uredio Milan Kranjčević. Ista geografska obilježja i blizina Kompolja i područja Krivoga Puta doprinosi sličnostima u nazivima pojedinih dijelova transportnih sredstava, te njihovim sastavnim dijelovima i općenito izgledu, čime je omogućena i komparacija ovih dvaju područja. Slična usporedba moguća je s podacima iznesenima u monografiji o Ivčević Kosi.

Etnolog Damodar Frlan, u članku iz 1987. godine pod naslovom *Transport u okolici Zagreba*, daje detaljan pregled transporta i transportnih sredstava. Autor ističe kako je pregled napravljen isključivo u smjeru prikaza tradicionalnih načina transporta bez dodira modernizacije.⁶ Stoga u njegovu radu nije moguće pratiti promjene koje su nastajale kroz određena vremenska razdoblja.

U okviru članka *Transport i transportna sredstva* iz 1999. godine, Zlatko Mileusnić donosi pregled načina transporta i vrsta transportnih sredstava za područje Općine Pisarovine. Autor raspravlja o utjecaju geografskih te povijesnih prilika koje su uzrokovale određena migracijska kretanja na tom području, kao i o promjenama koje donosi suvremeni način života te ističe i velik utjecaj ukinuća kmetstva i raspada zadruga na razvoj prijevoznih sredstava. Njegov pregled daje potpunu sliku transporta na tom području (prenošenje tereta ljudskom snagom, prijevoz pomoću teglećih životinja (kola, saonice), transport na vodi), geografski potpuno različitom od onoga na kojem žive primorski Bunjevci. No, unatoč tome rad se pokazao korisnim za odabir pristupa izradi ovoga rada.

³ Nažalost, zbog rukopisa neki podaci nisu u potpunosti čitljivi.

⁴ Zapisivanje podataka provedeno je šezdesetih godina 20. stoljeća.

⁵ Radićev upitnik *Osnova za sabiranje i proučavanje građe o narodnom životu* iz 1897. godine

⁶ Autor je koristio kazivanja isključivo starijih kazivača.

U *Hrvatskoj etnografiji, Svagdan i blagdan hrvatskog puka* (skupina autora) iz 1998. godine, koja je prvi pokušaj cjelovitog prikaza seljačke kulture Hrvata potkraj 19. i u prvoj polovici 20. stoljeća, tema prijevoza nije obrađena.

U knjizi *Lovinački kraj* Mile Japundić donosi pregled života i običaja ličkih Bunjevaca navedenoga kraja. Unatoč činjenici da je obradio velik broj tema iz života ovog stanovništva, ne dotiče se ove teme.

Modernizacija koja je zahvatila ova područja istisnula je domaće životinje poput konja, vola i magarca kao teglećih životinja. Te su promjene najvidljivije oko sedamdesetih godina 20. stoljeća. Prilikom istraživanja na ovom širokom području pokazale su se neke razlike, kao što je upotreba samo određene tegleće životinje - na području Podbila to je konj, a na području Veljuna vol. Jedan od razloga specifični su prirodni uvjeti.

Prilikom analize i obrade dobivenih podataka, pokazale su se neke zanimljive lokalne pojedinosti i specifičnosti koje sam u ovom radu izdvojila.

Na temelju prikupljenih, etnografskih podataka nastojala sam opisati razvoj načina transporta i pomagala koja se pri tome koriste, te njihovu upotrebu unutar šire zajednice. Specifičnosti koje su se pokazale, primjerice korištenje samo kola s četiri kotača, bile su uvjetovane klimatskim i geografskim faktorima. No, detaljna rekonstrukcija pojedinih sredstava prijevoza bila je moguća nakon analize svih kazivanja, s obzirom da se kazivači nisu uvijek mogli prisjetiti svih dijelova, njihovih naziva, načina upotrebe i izgleda. Prilikom ispitivanja često sam se koristila već postojećim skicama koje su bile korisne jer su se kazivači prisjećali nekih pojedinosti, što bi bez takvih skica bilo manje uspješno. Svi kazivači posjeduju samo dijelove kola, a na terenu su zabilježena svega dva primjera cijelih kola. Dijelovi kola najčešće su rasuti na imanju.⁷

Prikupljeni podaci su od početka 20. stoljeća do današnjih dana, najviše podataka odnosi se na razdoblje od dvadesetih do sedamdesetih godina 20. stoljeća. Na taj način bilo je moguće i komparirati podatke s današnjim načinom života. Ta komparacija ukazala je na dubinu i opseg promjena koje su se dogodile u relativno kratkom vremenskom razdoblju, točnije od sedamdesetih godina 20. stoljeća. Tih su godina pa i kasnije promjene, koje se očituju u novim načinima transporta (primjerice izostanak uporabe teglećih životinja) prema kazivanju pojedinih kazivača, najintenzivnije. Koji je razlog tome, odnosno kako i pod utjecajem kojih prilika je došlo do tih promjena, pitanja su na koja sam pokušala odgovoriti. Također, želim ukazati na sve uzroke promjene načina transporta te uvjetovanost izbora transportnih sredstava i načina života Krivopučana. Nimalo lak život u specifičnim geografskim prilikama te financijska situacija vrlo su važni faktori koji su utjecali na razvoj transporta⁸.

Kako je nepristupačnost ovog kraja definirala oblike transportnih sredstava tako su na to utjecaja imale i financijske prilike stanovnika. Odavno je poznato da je konj predstavljao statusni simbol jedne obitelji koji si je malo ljudi moglo priuštiti. I premda je dolaskom modernijih načina transporta, točnije traktora, konj prividno izgubio to mjesto, stanovnici ovih krajeva i dalje u svojoj svijesti njemu pridaju to mjesto. No, upravo su velik utjecaj na izbor tegleće životinje imale geografske osobitosti ovog kraja.

Na čitavom području Krivoga Puta zabilježila sam pojavljivanje triju životinja koje su služile za transport, a to su konj, vol i magarac. Manji dio stanovništva posjedovao je mule (križanac konja i magarca). Konj je kao tegleća životinja daleko spretniji i lakše se njime upravlja nego s volom, koji je spora životinja prikladna samo na ravnim područjima. Prilikom razgovora s kazivačima najčešće su isticali upravo te činjenice kao objašnjenje zašto se na određenom području koristio konj, a na drugom vol. U Alanu, Podbilu, Rupi, Zamaliću, Vrtlini, Šimerićima, Špaljima, Cupićima, Žuljevićima i Krivom Putu, u brdovitijim krajevima ovog područja, stanovništvo je istovremeno koristilo konja, ali i magarca. Potraga za plodnom zemljom često je lokalno stanovništvo tjerala daleko od kuće, u šumu, tako da su i te prilike uvelike utjecale na odabir tegleće životinje.

⁷ U sklopu teksta nalaze se skice kola i ostalih predmeta koje sam sama napravila i obilježila (Sl. 4, Sl. 8, Sl.12).

⁸ Podaci koje iznosim izvorna su kazivanja kazivača prikupljena na terenu.

Razloge ove podjele pronalazimo u kazivanju kazivača, neki navode da je razlog tome isključivo teren kao Nada Prpić *Terezina* iz Krivoga Puta i Milan Krmpotić *Zekonja* iz Veljuna. Prema riječima Marije Tomljanović *Toline* iz Krivoga Puta, *oni su bliže Liki, a Lika je sva imala volove pa su valjda prema njima tako*, jedan od razloga upravo je geografski položaj odnosno blizina Like. Marija Tomljanović *Čonina* iz Podbila ističe da su se u ovom kraju, misleći pri tome samo na Podbilo, najčešće koristili konji, magarac i mula, dok je za Veljun i okolna sela poznato da koriste volove. Njezino kazivanje potvrđuju i ostali kazivači iz Alana, Podbila, Cupića, Šimerića i Špalja.⁹ Objašnjenje takve raspodjele nije nelogično. Isti kazivači kao razlog tome navode reljefne karakteristike određenoga područja: vol je spora i dosta nespretna životinja tako da mu više odgovara ravan teren.

Premda poneki kazivači povezuju posjedovanje magarca s lošijom imovinskom situacijom i oni priznaju da je ponekad upravo bez njega bilo nemoguće doprijeti do nekih livada koje su bile duboko u šumi. No, one obitelji koje si nisu mogle priuštiti konja imale su samo magarca. Ante Šojat iz Šojatskog Dolca opisuje ovim riječima magarca: *To je najkonkretnija životinja bila moga si otidi, metni samarić na nju, s konjem tako nisi moga*.

Veljun, Šojatski Dolac, Mrzli Dol i Francikovac područja su na kojima se najviše posjedovao vol. Ta mjesta nalaze se na poprilično ravnom dijelu Velebita i graniče s Likom. Neka kazivanja upravo idu u tom smjeru, odnosno kao razlog što se na ovom području koristi vol za transport ističu blizinu Like. U Lici je glavna tegleća životinja upravo vol. (Grčević 2000:183)

Čini se da ipak ne možemo povući crtu i razgraničiti područja jer postoji dosta primjera onih koji su u Šojatskom Dolcu i Veljunu imali konje i, obratno, u Žuljevićima te Krivome Putu volove. Kao razlog tome kazivači najčešće ističu lakše održavanje konja, ali i veću sposobnost i spretnost te životinje. No, često je *upravo* bavljenje *kirijanjem* određivalo koja će se vrsta životinje nalaziti u domaćinstvu. Upravo je primjer Pere Vukelića *Mrce* iz Vukelića zanimljiv jer prema njegovim riječima djed je posjedovao volove, a tek je njegov otac kupio konje i tada se započeo baviti *kirijanjem*. Petar Šojat *Budić* iz Šojatskoga Dolca navodi da je njegov otac još 1935. godine prodao volove i počeo koristiti konje zbog lakšeg održavanja istih, ali i veće sposobnosti životinje. To potvrđuje i kazivanje Ivana Krmpotića *Šoparina*. Naime, njegovi su roditelji u Veljunu koristili konje, ali nakon ženidbe i dolaska u Šojatski Dolac te nakon što je preuzeo imanje od ženina oca počeo je koristiti volove.

Kao što su *parili* dijelove kola, često su se pri obavljanju težih poslova susjedi s jednim konjem ili volom udruživali i tako si pomagali. Dok su pojedine obitelji, posebice *kirijaške*, imale i po nekoliko konja, ostali su najčešće imali samo jednu ili dvije životinje. Izvediv je zaključak da je posjedovanje tegleće životinje definirano ne samo reljefnim karakteristikama pojedinog terena, već uvelike ovisi i o financijskoj situaciji pojedine obitelji. Dakako, takvo stanje određuje i obiteljski posao, kao što je primjerice *kirijaški*.¹⁰

2. DOMAĆE ŽIVOTINJE KAO SREDSTVO PRIJEVOZA

Većina stanovnika Krivoga Puta bavila se poljoprivredom i uzgojem stoke. Danas je moguće pronaći tek nekoliko stanovnika koji se i dalje time bave, no, isključivo radi stvaranja prihoda za vlastito kućanstvo. Kako je nepristupačnost ovog kraja definirala oblike transportnih sredstava tako su na to utjecaja imale i financijske prilike stanovnika. Tri su najzastupljenije tegleće životinje na ovom području bile konj, magarac i vol. Na području Krivoga Puta postojale su zanimljive lokalne razlike kao što je uporaba određene životinje na jednom području (konja ili vola). Velik utjecaj na izbor tegleće životinje imale su geografske osobitosti određenoga kraja.

⁹ Gašpar Butković *Rila*, Alan; Ivan Vukelić *Mikula*, Cupići; Marko Tomljanović *Cote*, Šmerići; Tome Špalj *Cucin*, Špalji.

¹⁰ Za detaljnije podatke osvrnuti se na poglavlje *Kirijanje* u nastavku priloga.

Mica Komadina *Maričeva* iz Alana prisjeća se da su njezini roditelji držali jednog konja, ali i magarca. Isto spominje i Ivica Vukelić *Pop* iz Rupe prema čijem su kazivanju ljudi koji su bili u mogućnosti, često imali i konje i magarca. Razlog tome bio je nedostatak zemlje za obradu, pa su ljudi odlazili daleko od kuće, čak u šumu gdje su kosili i zatim sijeno prevozili kući. Nepristupačan teren nije dozvoljavao prijevoz kolima, pa se u tim slučajevima koristio magarac sa samarom. Često su susjedi pomagali jedan drugome posuđujući stoku i zajednički dovozeći bale sijena. Petar Šojat *Budić* iz Šojatskoga Dolca navodi da je njegov otac još 1935. godine prodao volove i počeo koristiti konje zbog lakšeg održavanja istih, ali i veće sposobnosti životinje. Roditelji Ivana Krmpotića *Šoparina* su na Veljunu koristili konje, ali nakon ženidbe i dolaska u Šojatski Dolac te preuzimanja imanja od ženina oca i on je počeo koristiti volove. Pero Vukelić *Mrco* iz Vukelića sjeća se kako je njegov djed držao volove, a kasnije je njegov otac kupio konje i od tada su se započeli baviti *kirijanjem*.¹¹ Obitelji koje su se bavile *kirijom* uvijek su držale snažnije konje.¹² Dakle, posjed bilo koje vrste stoke imao je vezu ne samo sa zemljopisnim, već i s novčanim mogućnostima, kao i s oblikom posla kojim su se pojedina kućanstva bavila (izvlačenje drva iz šume, prodaja drva, uzgojem hrane za stoku u vlastitoj proizvodnji i dr.).

Kako su mladi ljudi odlučili napustiti život na selu, tako su stariji bili prisiljeni prodavati konje. Mica Komadina *Maričeva* iz Alana prisjeća se da su njezini roditelji, nakon što su se ona i sestre udale i odselile u Senj, prodali konje i zadržali samo magarce, a tako su i radile i ostale obitelji u selu.¹³

Kako pojedine obitelji nisu bile u novčanoj mogućnosti imati nekoliko konja, za prijevoz težeg tereta, poput drva, posudili bi još jednog od susjeda i tako su *parili* konje. Primjer za to su nam kazivanja iz Podbila, Alana, Šojatskoga Dolca i Veljuna. Parenje se dogovaralo usmeno i bilo je uzajamno: ako bi ti netko posudio morao si mu uzvratiti.¹⁴

Konj se morao održavati. Kada bi konj izgubio potkovu znali bi ljudi reći, *osta je bos*.¹⁵ Kako su konji Pere Vukelića *Mrce* iz Vukelića radili poslove izvlačenje drva i trupaca u šumi nužno je bilo da se potkivaju ili da im se očiste kopita svaka dva mjeseca. Ivica Vukelić *Pop* iz Rupe napominje da je stavljanje potkove posao koji su mogli obavljati samo kovači koji su imali potreban alat. Isti kazivač navodi da se obično konjima koji nisu obavljali teške poslove poput *kirije* trebalo mijenjati potkove svakih šest mjeseci, prvenstveno zbog toga što je konjima raslo stopalo. U Krivome Putu radio je jedan kovač i najviše su odlazili upravo kod njega, ali ako bi se što dogodilo u šumi morali su sami znati trenutno popraviti nedostatak. Osim konja, potkivali su se i volovi. Nikola Pripčić *Nikolčin* iz Francikovca kao razlog tome navodi loše, neasfaltirane putove, izrađene od šljunka.¹⁶

Stoka se kupovala na sajmovima, u Otočcu i Brinju. Osim tih sajмова odlazilo se i nešto dalje, kako naglašava, *po teže konje*.¹⁷ Takvi konji kupovali su se za *kiriju* i za druge teže poslove, a znali su težiti i više od pet stotina kilograma.¹⁸ Put ih je vodio do Karlovca, Zagreba te čak do Bjelovara, za koji ističu da su na tamošnjem sajmu mogli kupiti najbolje konje.¹⁹

Osim konja i vola koristio se i magarac, ali nas njegova zastupljenost ne treba začuditi ako poznamo uvjete u kojima su stanovnici živjeli. Strm teren, ali i činjenica da magarac nije zahtjevna životinja koja ne

¹¹ Kazivač je uspio sačuvati jaram, star oko 100 godina, koji je pripadao njegovim precima.

¹² Milan Tomljanović *Periša* iz Zamalića navodi da je njegova obitelj unatoč tome što su se bavili kirijom, držala i magarca i volove. Isto potvrđuje i Pero Vukelić *Mrco* iz Vukelića.

¹³ Sedamdesetih godina 20. stoljeća.

¹⁴ Marija Tomljanović *Čonina*, Podbilo; Mica Komadina *Maričeva*, Alan; Ante Šojat i Ivan Krmpotić *Šoparin*, Šojatski Dolac; Ivica Kristić *Šimeta*, Veljun.

¹⁵ Mica Komadina *Maričeva* iz Alana.

¹⁶ Lokalno stanovništvo ih naziva *bijelim putevima*.

¹⁷ Marija Tomljanović *Čonina* iz Podbila i Marko Pavelić *Mijatín* iz Žuljevića.

¹⁸ Marko Pavelić *Mijatín*, Žuljevići.

¹⁹ Marko Pavelić *Mijatín*, Žuljevići; Pero Vukelić *Mrco*, Vukelići; Ivica Vukelić *Pop*, Rupa.

traži puno hrane i brige, kao konj ili vol, omogućila je njegovu široku rasprostranjenost. Držanje magarca bilo je znak slabijega imovinskog stanja. Stanovnici Podbila su najviše koristili magarce i zbog neprohodnih puteva koji su vodili do njihovih *košanica* (livada).

No, magarac je bio spretna životinja kad je riječ o prevoženju lakšeg tereta, te se često ističe kako je jednostavnije bilo *nasamariti* magarca:²⁰ *magarac je najkonkretnija životinja moga si otići metni na samarić, na konja tako nisi moga*. Osim magarca koristila se često i mula, životinja slična magarcu upravo po svojoj spretnosti. Tako je bilo sve do Drugoga svjetskog rata kada sve više u upotrebu dolaze modernija pomagala, traktor. Od šezdesetih godina kada započinju veća iseljavanja mladih s ovog područja zamjetan je pad broja stoke, ali sve veći broj lakše stoke, primjerice magaraca. Roditelji koji su ostajali na selu nisu više radili teže poslove, postalo je nepotrebno posjedovati toliko stoke. Marko Tomljanović *Kanada* iz Žuljevića jedini i danas ima magarca, te ga koristi za svoje potrebe, ali je životinja danas više turistička atrakcija, nego tegleća životinja (sl. 1). Ivica Vukelić *Pop* iz Rupe do prije dvije godine posjedovao je dva konja, ali ne za rad već zbog ljubavi prema životinjama koje su njegovoj obitelji služile godinama. Na području Veljuna i Francikovca još i danas mnogi drže stoku, najčešće krave, koje se nikada nisu koristile za tegljenje već za dobivanje mlijeka i sira.



Slika 1: Magarac sa samarom, vlasnik Milan Tomljanović Kanada, Žuljevići; snimio Augustin Perić, lipanj 2003.

Tijekom sedamdesetih godina 20. stoljeća, kada sve više dolaze u uporabu traktori, povećala se učinkovitost proizvodnje i olakšao rad, tako da se izgubila svrha posjedovanja teglećih životinja te od tada na krivoputskome području nalazimo sve manje i manje vučnih životinja. Milan Krmpotić *Zekonja* iz Veljuna koristio je volove posljednji put prije osam, devet godina, samim time i drvena kola čije je dijelove izradio još njegov djed.²¹ Nakon iseljavanja stanovništva, većinom nakon Drugoga svjetskog rata, rijetki su oni koji se bave poljoprivredom i stočarstvom na ovom području već se orijentiraju na druge izvore prihoda (rad u tvornici).²²

²⁰ Ovaj izraz koristio je Tome Prpić *Marojica* iz Mrzloga Dola, a označava stavljanje samara na magarca.

²¹ Pojedine dijelove drvenih kola uspjela sam fotografirati. Pored njih nalazi se traktor i moderna prikolica, prizor koji povezuje prošlost i sadašnjost.

²² Prema Ivici Vukeliću *Popu* iz Rupe modernizacija dolazi kasno, već kad su ljudi započeli odlaziti izvan ovog kraja, posebice u Njemačku.

3. MODERNIZACIJA PRIJEVOZA

Kao transportno sredstvo stanovnici Krivoga Puta najčešće su koristili zaprežna kola, a za prijevoz tereta uz pomoć magarca izrađivali su se *samari*. Prilikom analize dobivene građe pokazale su se neke specifičnosti vezane uz transportna sredstva za ovo područje, koje će poslužiti za daljnje radove na ovu temu. Zbog karakterističnosti terena koristila su se kola s četiri kotača, dok kola s dva kotača nisu pronašla svoju primjenu. Kazivači iz Vukelića, Žuljevića, Veljuna i Francikovca spominju naziv *zaprežna kola*,²³ dok kazivači iz Krivoga Puta, Šojatskoga Dolca, Veljuna te Mrzloga Dola koriste naziv *drvena kola*. U ostalim selima zabilježen je samo naziv kola.²⁴ Marija Tomljanović *Tolina* iz Krivoga Puta, Milan Krmpotić *Zekonja*, Ivica Kristić *Šimeta* iz Veljuna i Nikola Prpić *Nikolčin* iz Francikovca koriste i naziv *željezna kola*. Razlog tome je taj što su se cijela kola, odnosno njezini drveni dijelovi okovali željezom što je obično radio kovač. Nakon Drugoga svjetskog rata, točnije sedamdesetih godina prema kazivanjima iz Krivoga Puta, Mrzloga Dola, Šojatskoga Dolca, Veljuna te Vukelića dolazi do “modernizacije” kola, odnosno, umjesto lako potrošnih drvenih kotača u širu upotrebu dolaze gumeni kotači.²⁵ Nikola Prpić *Nikolčin* iz Francikovca ističe da do primjene gumenoga kotača dolazi nešto ranije, šezdesetih godina, dok Pero Vukelić *Mrco* iz Vukelića te promjene vezuje uz osamdesete godine 20. stoljeća. Kako navode Tomo Prpić *Marojica* iz Mrzloga Dola i Nikola Prpić *Nikolčin* iz Francikovca promjena je obično podrazumijevala i izradu novih kola jer stara najčešće nisu odgovarala novim kotačima. Taj oblik kola dobiva naziv *gumena kola* ili *gumenjak*. Kako stanovnici još uvijek nisu bili u mogućnosti posjedovati traktore i ova kola vukli su konji, odnosno volovi.²⁶ Drveni dijelovi polako su izlazili iz uporabe i zbog težeg održavanja, a sve veći udio imalo je željezo (sl. 2).



Slika 2: Slika kola sastavljenih od željeza i drveta, Mrzli dol; snimila Jasmina Jurković, svibanj 2004.

²³ Pero Vukelić *Mrco*, Vukelići; Marko Pavelić *Mijatim*, Žuljevići; Luka Krmpotić *Brnde*, Veljun; Nikola Prpić *Nikolčin*, Francikovac.

²⁴ Nada Prpić *Terezina* i Zlata Tomljanović *Pešina*, Krivi Put; Ante Šojat, Šojatski Dolac; Luka Krmpotić *Brnde*, Veljun, Tome Prpić *Marojica*, Mrzli Dol.

²⁵ Tome Prpića *Marojica*, Mrzli Dol; Nada Prpić *Terezina*, Krivi Put; Ante Šojat, Šojatski Dolac; Milan Krmpotić *Zekonja* i Ivica Kristić *Šimeta*, Veljuna.

²⁶ Imala sam prilike kod Milana Krmpotića *Zekonje* iz Veljuna vidjeti izgled današnjih kola.

Tako danas Milan Krmpotić *Zekonja* iz Veljuna svoje sijeno prevozi u kolima potpuno napravljenim od željeza, ali i uz pomoć traktora koji vuče kola (sl. 3).

Željezom se okivalo isključivo zbog zaštite drvenih dijelova, ali se time i povećavala izdržljivost i dugotrajnost kola. Željezne dijelove izrađivao je kovač. Nada Prpić *Terezina* i Marija Tomljanović *Tolina* iz Krivoga Puta te Ivana Krmpotić *Šoparina* iz Šojatskoga Dolca spominju da mnogi stanovnici nisu u mogućnosti imati cijela kola već samo jedan dio kola, prednji ili stražnji, tako da su kao i kod konja *parili* njihove dijelove.²⁷ Marko Pavelić *Mijatini* iz Žuljevića objašnjava kako je u cijelome Krivome Putu u vrijeme kada je on bio mlad, tridesetih godina 20. stoljeća, kola imalo samo nekoliko kuća, *ja i njegovi* (misli na obitelj Marka Tomljanovića *Cote* iz Šimerića), *od poštara djed i Puljizi, Čone* (Milan Tomljanović *Čona*, Podbilo) *i u Šolićima Murta*.



Slika 3: Traktor u Krivome Putu sedamdesetih godina. Iz obiteljskog albuma Zlatka Tomljanovića Peše.

4. DIJELOVI KOLA

Izrada kola zahtijevala je dugogodišnje iskustvo u načinu izrade i izboru materijala. Prema Anti Šojatu iz Šojatskoga Dolca drvo se moralo dobro osušiti tako da se naknadno ne bi rasušilo. Postupak sušenja trajao je i nekoliko godina. Najviše se koristila jasenovina.²⁸ Jasen, najtvrdje drvo, najviše se može naći u šumama na području Krivoga Puta kao i javor kojeg spominje samo Ivica Kristić *Šimeta*.²⁹ Premda su je neki kazivači spominjali kao meko drvo za tu namjenu, Tome Prpić *Marojica* iz Mrzloga Dola ističe da se znala koristiti i bukovina. Nada Prpić *Terezina* iz Krivoga Puta, i Milan Krmpotić *Zekonja* iz Veljuna napominju da su se majstori koji su izrađivali drvene dijelove kola nazivali *kolari* ili *tesari* prema Tomi Prpiću *Marojici* iz Mrzloga Dola. Jedan majstor živio je u Francikovcu. Danas je njegov unuk također majstor, ali

²⁷ Marko Tomljanović *Cote* iz Šimerića ističe da kako je njegov otac tek poslije rata mogao imati kola, te je tako mnogima u selu pomagao i posuđivao ih.

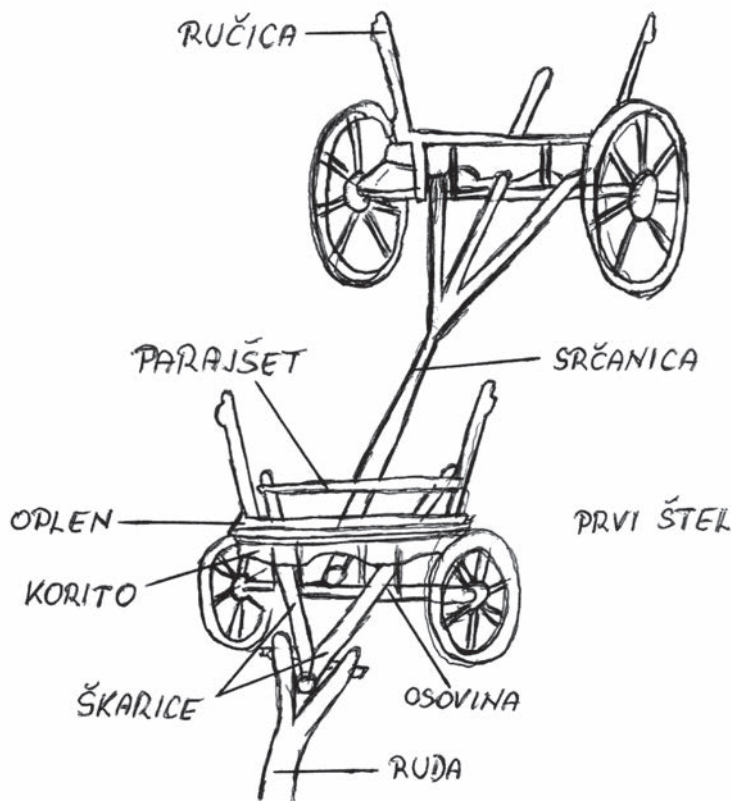
²⁸ Tomo Prpić *Marojica*, Mrzli Dol; Nada Prpić *Terezina* i Mariji Tomljanović *Tolina*, Krivi Put; Ivica Kristić *Šimeta*, Veljun; Ante Šojat, Šojatski Dolac; Milan Tomljanović *Periša*, Zamalić; Nikola Prpić *Nikolčin*, Francikovac.

²⁹ Najčešći je komentar svih kazivača.

više ne izrađuje kola, već samo *drveninu* za potrebe svoje kuće.³⁰ Iako su postojali izučeni majstori često puta su ljudi sami izrađivali barem drvene dijelove kola kako navodi Ivica Kristić *Šimeta* iz Veljuna. Marko Pavelić *Mijatini* iz Žuljevića prisjeća se imena nekih majstora koji su bili vični tom poslu, Milica Cote i Pere Ivčev, obojica iz Krivoga Puta.

Kovača je bilo nekoliko, ali kazivači ističu da je samo jedan živio na području Krivoga Puta.³¹ Ivan Krmpotić *Šoparin* iz Šojatskoga Dolca, Milan Krmpotić *Zekonja* iz Veljuna i Zlata Tomljanović *Pešina* iz Krivoga Puta i Nikola Prpić *Nikolčin* iz Francikovca napominju da su dvojica živjela na Vratniku.³² Danas je taj obrt doslovno nestao kako više nije nalazio svoju primjenu, no prema Marku Paveliću *Mijatini* iz Žuljevića iznimka su kovači u Vratniku i Ponikvama koji *i danas imaju stare alate i rade na stari način*.

Prema kazivanju, željezo koje je kovač koristio za okivanje kola naziva se *šinja* ili *žinja*.³³ Prilikom okivanja kovač je *šinju* zagrijavao do visokih temperatura kako bi je lakše mogao savinuti, dok bi je za drvene dijelove učvršćivao čavlima.³⁴ Cijela su se kola spajala kovačkim vijcima prema Nikoli Prpiću *Nikolčinom* iz Francikovca (sl. 4).



Slika 4: Skica kola.

Kola je bilo nužno zaštititi od kiše i zime jer se na taj način njihova trajnost produžavala.³⁵ Milan Krmpotić *Zekonja* iz Veljuna i Milan Tomljanović *Periša* iz Zamalića napominju da su se kola upravo iz

³⁰ To je kazivač Nikola Prpić *Nikolčin* iz Francikovca.

³¹ Nada Prpić *Terezina* i Zlata Tomljanović *Pešina*, Krivi Put; Ante Šojat i Ivan Krmpotić *Šoparin*, Šojatski Dolac; Ivica Kristić *Šimeta*, Veljun; Nikola Prpić *Nikolčin*, Francikovac.

³² Ivan Krmpotić *Šoparin* iz Šojatskoga Dolca navodi da je jedan živio u Matičima.

³³ *Žinja* prema Marku Paveliću *Mijatini* iz Žuljevića.

³⁴ Sam postupak okivanja kola teško je rekonstruirati jer kazivanja kazivača koji su tek prisustvovali tome nisu dovoljna, no ipak su neke pojedinosti poznate.

³⁵ Nada Prpić *Terezina*, Krivi Put.

tog razloga i bojala, ali i zato da bi ljepše izgledala. Vrsta boje bila je stvar osobnoga ukusa. Dok je Milan Krmptić *Zekonja* iz Veljuna svoja bojao u plavu boju, Milan Tomljanović *Periša* iz Zamalića bojao je svoja u zelenu, a željezne dijelove u crnu boju. Boja se obično kupovala u trgovini u Senju ili Krivome Putu. Kola su katkad bila ukrašavana i rezbarijama.³⁶

Kola su se mogla razdvojiti na prednji i stražnji dio. Također, mogao se mijenjati oblik ovisno o teretu koji je trebalo prevoziti. Prema kazivanju Nade Prpić *Terezine* i Marije Tomljanović *Toline* iz Krivoga Puta naziv za prednji i stražnji dio kola jednostavan je: *prvi i zadnji dio*. No kazivanje Ivana Tomljanovića *Tole* iz Krivoga Puta, Nikole Prpića *Nikolčinog* iz Francikovca i Ivica Vukelića *Popa* iz Rupe ističu naziv *prvi i zadnji štel*. Milan Krmptić *Zekonja* iz Veljuna koristi naziv *prva i zadnja kola*. Prema Ivanu Tomljanoviću *Toli* iz Krivoga Puta i prvi i zadnji *štel* dijelili su se na donji i gornji dio. Kazivač ističe da je kovač ta dva dijela povezivao pomoću željeznih obruča. Naravno to nije bilo dostatno pa je kovač stavljao veliki željezni klin.³⁷ Ante Šojat iz Šojatskoga Dolca napominje da su ti željezni dijelovi imali naziv željezni *vezovi*. Ivan Tomljanović *Tole* iz Krivoga Puta spominje da je klin bio dug i do pola metra, promjera četrdeset centimetara. Isti kazivač, ali i Milan Krmptić *Zekonja* iz Veljuna navode da su prvi *štel* činili ovi dijelovi: *ruda, vagir, škarice, stolac, ručice, osovina, okretača i oplen*. *Zadnji štel* imao je identične dijelove samo što se na njemu još nalazila *vinta*.³⁸ *Srčenica* ili *srčanica*, drvena greda, spajala je prednji i stražnji dio kola.³⁹ Razmak između prednjeg i stražnjeg dijela kola, prema kazivanju Pere Vukelića *Mrce* iz Vukelića, Ivana Tomljanovića *Tole* iz Krivoga Puta i Milana Krmptića *Zekonja* iz Veljuna, nazivao se *raspon* koji je sezao i do četiri metra ako se prevozilo sijeno. Ako to nije bilo potrebno, dužina kola bila je oko dva do dva i pol metra.⁴⁰ Ono što je omogućavalo rastavljanje kola je *srčenica* koja je na sebi imala nekoliko *škulja*.⁴¹ Nada Prpić *Terezina* iz Krivoga Puta, Tomo Prpić *Marojica* iz Mrzloga Dola, Ivan Tomljanović *Tole* iz Krivoga Puta i Ivica Vukelić *Pop* iz Rupe spominju željezni klin koji je izrađivao kovač, a povezivao je *srčanicu* s prednjim i stražnjim dijelom kola. Prema Ivici Vukeliću *Popu* iz Rupe taj je klin imao naziv *parajšet* i dosezao je čak pola metra. Ivica Kristić *Šimeta* iz Veljuna navodi naziv *bolser*, za ostala mjesta kazivači navode naziv *klin*.

Konji su se prilikom vuče na kola spajali pomoću *rude* i *vagira*. Ruda koja se koristila pri vuči prema Ivici Tomljanoviću *Toli* iz Krivoga Puta i Milanu Krmptiću *Zekonji* iz Veljuna nazivala se *konjska ili tvrda ruda*. Ono što je držalo rudu ravnom bila je *letva* koja je činila jednu stranicu *škarica*, odnosno *parajšet*. *Škarice* su se sastojale od tri letve povezane u obliku trokuta i nalazile su se u donjem dijelu prvih kola. Ruda je prema svima kazivačima bila drvena te na vrhu okovana željezom. Na tom vrhu nalazili su se *spustevi*, dva lančića kojima je ruda spojena na *ajam* konja. Dužina rude bila je oko tri metra tako postavljena između dva konja da im nije smetala pri kretanju. Ruda je pomoću željeznoga klina bila spojena za *škarice*.

Osim rude konji su za kola bili vezani pomoću tri *vagira*. *Vagir* je duguljasta drvena gredica duga pola metra, okovana na svojim krajevima željezom (sl. 5). Na njemu su se nalazile dvije *ringe*, na koje su se spajali *lanci* ili *štranjge* koje su dolazile s *konjskog ajma*.⁴² Ante Šojat iz Šojatskoga Dolca navodi da se *vagir* mogao raditi i od željeza. Prema Milanu Krmptiću *Zekonji* iz Veljuna *vagir*, koji se nalazio na kolima, zvao se *glavni vagir* i on je bio trajno učvršćen na kola. Ivan Tomljanović *Tole* iz Krivoga Puta naziva ovaj

³⁶ Prema kazivanju Milana Tomljanovića *Periše* iz Zamalića.

³⁷ Tomo Prpić *Marojica*, Mrzli Dol; Milan Krmptić *Zekonja*, Veljun; Ivan Tomljanović *Tole*, Krivi Put; Nikola Prpić *Nikolčin*, Francikovac.

³⁸ Kočnica.

³⁹ *Srčanica* prema kazivanju Tome Špalja *Cucinog* iz Špalji, Nade Prpić *Terezine* iz Krivoga Puta. *Srčenica* prema Mariji i Ivanu Tomljanović *Tole* i Zlati Tomljanović *Pešinoj* iz Krivoga Puta.

⁴⁰ Prema Ivici Kristiću *Šimeta* iz Veljuna kola su najčešće bila duga tri metra.

⁴¹ To je rupa.

⁴² Ringe ili željezni krugovi.



Slika 5: Vagir. Žuljevići; snimila Jasmina Jurković, lipanj 2003.

vagir velki vagir jer je po svojoj veličini bio puno veći od dva manja *konjska vagira*. Prema Tomi Prpiću *Marojici* iz Mrzloga Dola, Milanu Krmpotiću *Zekonji* iz Veljuna te Ivanu i Mariji Tomljanović *Tole* iz Krivoga Puta svaki je konj imao još svoj *vagir*, odnosno to su upravo ti *konjski vagiri*.

Važan dio kola je *okretača* (kako je nazivaju u Špaljima, Žuljevićima, Zamaliću, Mrzlome Dolu i Krivome Putu) i/ili *okretaljka*. To je drvena gredica, debljine desetak centimetara koja omogućava skretanje kola, pri čemu nisu skretali samo kotači nego cijeli prvi dio kola. I na stražnjem dijelu kola nalazila se statična *okretača*, koja se nije okretala. U nju su i na prvom i zadnjem kraju bile usadene *ručice*. *Okretača* je bila duga kao *škarice*.⁴³ *Oplen* je dio kola na kojem je stajala *okretaljka* što navode Milan Krmpotić *Zekonja* iz Veljuna i Ante Šojat iz Šojatskoga Dolca. Prema Ivici Vukeliću *Popu* iz Rupe, njegova je zadaća bila da povezuje gornji i donji dio kola. On se najčešće izrađivao od željeza.⁴⁴

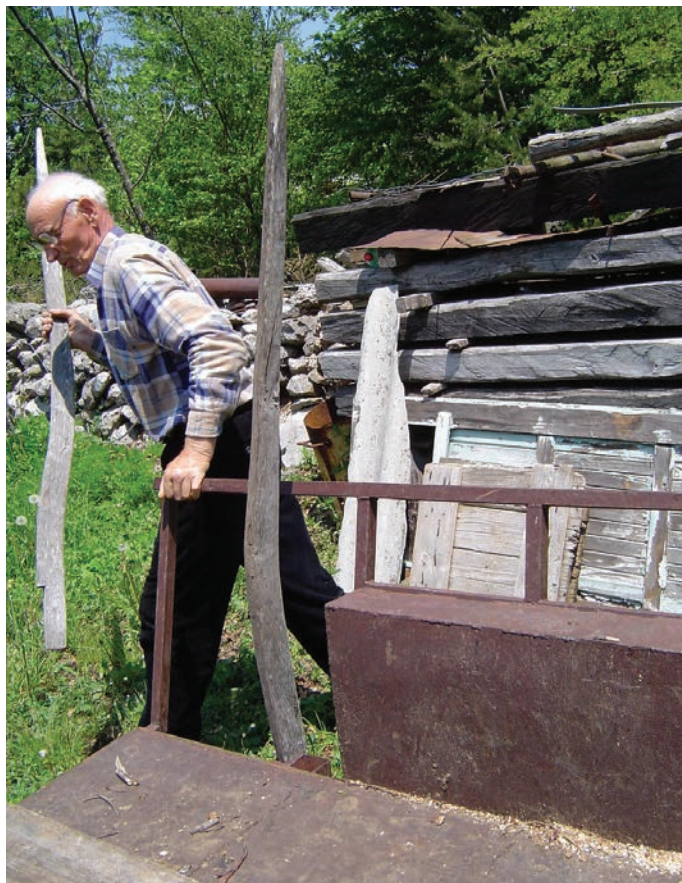
Prema kazivanju iz Zamalića, Vukelića, Francikovca, Šojatskoga Dolca i Krivoga Puta, iznad *osovine* nalaze se *škarice*.⁴⁵ Na *škarice* se prema naprijed nadovezuje ruda s *vagrom*. *Škarice* su imale oblik trokuta, sastavljene od dva komada drveta. Onaj tko bi sastavljao kola najčešće je pronašao komad drveta koji bi sličio rašljama, a drugi komad drveta bi učvrstio preko njega tako da su zajedno tvorili trokut. Ta izdvojenost letva, napominju Milan Krmpotić *Zekonja* iz Veljuna, Ante Šojat iz Šojatskog Dolca i Ivan Tomljanović *Tole* iz Krivoga Puta, naziva se *parajšet*. Njegova zadaća je da ruda stoji ravno.

Drvene letve koje su držale nastavke kola, koji su zadržavali teret, nazivaju se *ručice* (sl. 6). Milan Krmpotić *Zekonja* iz Veljuna spominje i naziv *stupci*. Prema kazivanju Milana Tomljanovića *Periša* iz Zamalića, Ivici Vukelića *Popa* iz Rupe, Nade Prpić *Terezina* i Ivana Tomljanovića *Tole* iz Krivoga Puta pomoću lanca ili prema Milanu Tomljanoviću *Periši* iz Zamalića *copuntima* učvršćivali su se različiti nastavci za *ručice*. Ivan Tomljanović *Tole* iz Krivoga Puta naglašava da su se ti nastavci najčešće stavljali pod određenim

⁴³ Ante Šojat, Šojatski Dolac.

⁴⁴ Milan Tomljanović *Periša* iz Zamalića donji dio kola naziva *korito*, a gornji dio *oplen*.

⁴⁵ Milan Tomljanović *Periša*, Zamalić; Pero Vukelić *Mrco*, Vukelići; Nikola Prpić *Nikolčin*, Francikovac; Ante Šojat, Šojatski Dolac; Ivan Tomljanović *Tole*, Krivi Put.



Slika 6: Ručice. Milan Krmpotić Zekonja, Veljun; snimila Danijela Birt, svibanj 2004.

kutom. No to je ovisilo od tereta koji se prevozio. Tomo Prpić *Marojica* iz Mrzloga Dola, Milan Krmpotić *Zekonja*, Ivica Kristić *Šimeta* iz Veljuna te Marija Tomljanović *Tolina* iz Krivoga Puta napominju da su *ručice* najčešće visoke do metar, a metar i pol ako se prevozilo sijeno. Nadalje, širina *ručica*, ističu isti kazivači, bila je od sedam do deset centimetara. Kada se prevozilo sijeno gornji vrhovi *ručica* obično su se zašiljili.⁴⁶ Tako se moglo složiti više sijena, ali je i *voz* bio daleko sigurniji.⁴⁷ Kod prijevoza nekog drugog tereta stavljale su se *ručice* s ravnim vrhovima.

Na stražnjem dijelu kola, točnije na *srčanici*, nalazi se *vinta*, napominju kazivači iz Veljuna, Šojatskoga Dolca, Krivoga Puta i Mrzloga Dola (sl. 7).⁴⁸ Čini je komad drveta, zvan *kladica* u Francikovcu, Veljunu i Krivome Putu, dva lanca i željezni dio.⁴⁹ Željezni je dio *vinte*, prema Tomislavu Tomljanoviću *Talijanu* iz Zamalića, izrađivao kovač te je imao oblik *šarafa*. Prema Ivanu Tomljanoviću *Toli* iz Krivoga Puta *kladica* se stavljala ispred stražnjih kotača te je lancima bila povezana sa željeznom di-

jelom *vinte* koji se nalazio na *srčanici*. Isti kazivač ističe da je *kladica* bila šira od kotača. Kada su kola išla pod brijeg koristila se *vinta* i to tako da se *kladica*, zavrtnjem željeznog dijela, naslanjala na kotače i time zaustavljala kola. Nadalje, Ivan Tomljanović *Tole* iz Krivoga Puta napominje da se *vinta* od svih dijelova kola najčešće morala mijenjati. To se posebno odnosilo na *kirijaška* kola koja su prevozeći teret do Senja čak nekoliko puta morala mijenjati *kladicu*.⁵⁰ Marko Pavelić *Mijatín* iz Žuljevića napominje, *sam čovjek, ako je imao "pametne konje" mogao biti otraga na vinti i vintati, dok su konji sami išli*.

Važan dio kola svakako su kotači ili *točkovi* (sl. 8). *Točkove* spaja drvena gredica, *osovina*. Ante Šojat iz Šojatskoga Dolca i Ivan Tomljanović *Tole* iz Krivoga Puta napominju da se *osovina* stavljala u drveno ležište *korito*, koje se nalazilo na *oplenu*. Ante Šojat iz Šojatskoga Dolca i Ivica Kristić *Šimeta* iz Veljuna ističu da se upotrebom gumenih kotača *osovina* radila samo od željeza, dok se ranije izrađivala isključivo od drveta. U pravilu su prednji kotači manji od stražnjih, a taj je način olakšavao upravljanje kolima.⁵¹ Svi

⁴⁶ Ivica Vukelić *Pop*, Rupa; Nikola Prpić *Nikolčin*, Francikovac; Tomo Prpić *Marojica*, Mrzli Dol; Nada Prpić *Terezina*, Marija i Ivan Tomljanović *Tole*, Krivi Put.

⁴⁷ Kola puna sijena nazivaju se *voz sijena*.

⁴⁸ Milan Krmpotić *Zekonja* i Ivica Kristić *Šimeta*, Veljun; Ante Šojat, Šojatski Dolac; Ivan Tomljanović *Tole*, Krivi Put; Tomo Prpić *Marojica*, Mrzli Dol.

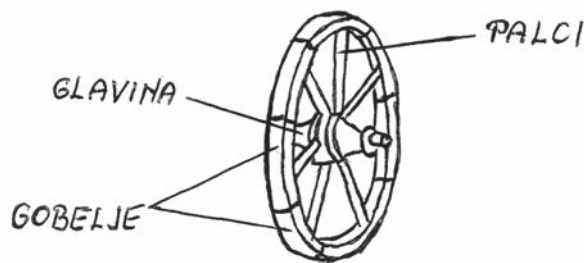
⁴⁹ Nikola Prpić *Nikolčin*, Francikovac; Milan Krmpotić *Zekonja*, Veljun; Ivan Tomljanović *Tole*, Krivi Put.

⁵⁰ Ivan Tomljanović *Tole*, Krivi Put; Milan Tomljanović *Periša*, Zamalić.

⁵¹ Marko Pavelić *Mijatín*, Žuljevići; Milan Tomljanović *Periša*, Zamalić; Tomo Prpić *Marojica*, Mrzli Dol; Milan Krmpotić *Zekonja* i Ivica Kristić *Šimeta*, Veljuna; Marija Tomljanović *Tole*, Krivi Put.



Slika 7: Vinta, Veljun, vlasnik Milan Krmpotić Zekonja; snimila Danijela Birt, lipanj 2004.



Slika 8: Skica kotača.

kazivači potvrđuju da je postojala samo jedna vrsta kotača. Kotač je također imao drvene i željezne dijelove. Cijeli kotač s vanjske strane okivao se željezom koje su stavljali kovači. *Šinja* je najčešće bila debljine dva centimetra, kako navodi Tomo Prpić *Marojica* iz Mrzloga Dola. *Gobelje* su drveni dijelovi od kojih je kotač bio sastavljen.⁵² U Francikovcu se koristi još i naziv *naplataki* i *poplatak*.⁵³ Kazivači iz Francikovca, Šimerića i Žuljevića navode da su se *gobelje* najčešće izrađivale od bukova drveta, upravo iz razloga što je drvo meko i lakše se dalo obraditi. Ivan Tomljanović *Tole* iz Krivoga Puta i Petar Šojat *Budić* iz Šojatskoga Dolca ističu da se moglo raditi i od jasena. *Glavina* i *palci* najčešće se izrađuju upravo od jasena.

Za *gobelje* su *kolari* tražili prirodno krivo drvo ili su ga sami istesali. Kotač se sastavljao od šest⁵⁴ ili tri jednaka *gobelja*.⁵⁵ U svaku *gobelju* dolazila su po dva palca, navodi Nikola Prpić *Nikolčin* iz Francikovca, dok ostali kazivači navode da je u *gobelju* dolazio po jedan palac.

Središte kotača činila je *glavina*, potvrđuju kazivači iz Zamalića, Žuljevića, Vukelića, Mrzloga Dola, Šojatskoga Dolca, Krivoga Puta i Veljuna.⁵⁶ Ili, *glavčina* kako ističe Nikola Prpić *Nikolčin* iz Francikovca.

⁵² Taj naziv navode svi kazivači.

⁵³ Nikola Prpić *Nikolčin*, Francikovac.

⁵⁴ Marko Pavelić *Mijatín*, Žuljevići, Nada Prpić *Terezina* i Marija Tomljanović *Tolina*, Krivi Put.

⁵⁵ Petar Šojat *Budić*, Šojatski Dolac.

⁵⁶ Milan Tomljanović *Periša*, Zamalić; Marko Pavelić *Mijatín*, Žuljevići; Pero Vukelić *Mrco*, Vukelići; Tomo Prpić *Marojica*, Mrzli Dol; Ante Šojat, Šojatski Dolac; Ivan i Marija *Tole* Tomljanović; Krivi Put, Ivica Kristić *Šimeta*, Veljun

Glavina je određenim mjestima okovana željezom s vanjske i unutrašnje strane. Kroz *glavinu*, kako navode kazivači iz Francikovca, Zamalića, Mrzloga Dola, Šojatskoga Dolca, Krivoga Puta i Veljuna prolazi *puška*.⁵⁷ *Puška* je željezna cijev kroz koju prolazi osovina. Taj se dio kotača podmazivao da kotač ne zahrđa, a i lakše se okretao (sl. 9).⁵⁸ Da kotač ne bi ispao s osovine, stavljao se *klin* ili *špica* kako napominju kazivači iz Francikovca, Mrzlog Dola, Šojatskoga Dolca i Krivoga Puta.⁵⁹ Ivica Kristić *Šimeta* iz Veljuna jedini navodi naziv *kajla*. Ante Šojat iz Šojatskoga Dolca navodi da je promjer zadnjih kotača iznosio sto dvadeset do sto trideset centimetra. Prema Tomi Prpiću *Marojici* iz Mrzloga Dola promjer prednjih kotača iznosio je pedeset centimetara, a stražnjih osamdeset centimetara.



Slika 9: Puška, Veljun, Milan Krmpotić Zekonja, snimila Danijela Birt, lipanj 2004.

Kako su se vremena mijenjala tako je i u ovim krajevima drvene kotače sve više zamjenjivao gumeni kotač (sl. 10). Dok Nikola Prpić *Nikolčin* iz Francikovca navodi da je ta promjena započela šezdesetih



Slika 10: Kola s gumenim kotačima, Francikovac; snimio Angutin Perić, lipanj 2003

⁵⁷ Nikola Prpić *Nikolčin*, Francikovca; Marko Tomljanović *Periša*, Zamalić; Tomo Prpić *Marojica*, Mrzli Dol; Ante Šojat, Šojatski Dolac; Ivan Tomljanović *Tole*, Krivi Put, Ivica Kristić *Šimeta*, Veljun.

⁵⁸ Tomo Prpić *Marojica*, Mrzli Dol.

⁵⁹ Nikola Prpić *Nikolčin*, Francikovac; Tomo Prpić *Marojica*, Mrzli Dol; Ante Šojat, Šojatski Dolac; Ivan Tomljanović *Tole*, Krivi Put.

godina, Marko Pavelić *Mijatín* iz Žuljevića ističe da se prijelaz ne može smjestiti u godinu već navodi razdoblje komunizma kao vremenski okvir. Nikola Prpić *Nikolčín* iz Francikovca napominje da su se drveni kotači često znali rasušiti na suncu, pa su tako bili nekorisni i morali su se često mijenjati, a i unatoč željeznoj *šinji* brzo bi se *potrošili*. Gumeni kotači smatrali su se izdržljivijima te su pronašli široku primjenu, a i danas su prisutni.

4.1. PRIMJENA KOLA

Stanovnici ovog područja, zbog skromnih financijskih prilika, najčešće nisu mogli imati više vrsta kola: Kola za sijeno, za gnojivo ili drva. Jedna su kola stoga *predelavali*, odnosno, prilagođavali za razne potrebe. Kola su mogla imati više namjena: prijevoz sijena, drva, gnojiva i vode, vožnja žita u mlinove.⁶⁰ Ista kola služila su i za odlazak na sajam, a njima su se prevozili i svatovi: *Ista kola su služila za teret, za u svadbu ali i za prijevoz mrtvaca.*⁶¹

Prilikom vožnje sijena kola su se rastezala, odnosno rastezala se *srčenica*. Najčešći naziv koji se koristio za kola na koja je složeno sijenom je *voz*.⁶² *Srčenica* je prema kazivanju Pere Vukelića *Mrce* iz Vukelića i Milana Krmpotića *Zekonje* iz Veljuna bila duga i do pet metara i na takva se kola uspjelo natovariti i do tisuću kilograma. Kazivači iz Veljuna napominju da su takva kola znala biti duga od tri do četiri metra, te da je količina sijena koja se stavljala ovisila o konfiguraciji terena.⁶³ Prema kazivačima na kola se stavljalo deset do petnaest metara sijena, a prilikom toga mijenjale bi se i *ručice* tako se moglo staviti više sijena.⁶⁴ Na *ručice* bi se stavljala *ograda* (okvir), tj. *škale* za prijevoz sijena. Kako napominju kazivači iz Rupe, Francikovca, Mrzloga Dola, Krivoga Puta i Veljuna, *škale* su sastavljene od dvije duge drvene gredice poprečno spojene *palcima*.⁶⁵ Upravo je o duljini *škala* ovisila i duljina kola. Prema Ivici Kristiću *Šimeti* iz Veljuna *škale* su znale biti široke i do dva metra. Milan Krmpotić *Zekonja* iz Veljuna osim tog naziva koristi i naziv *štige*, dok Ivan Tomljanović *Tole* koristi naziv *špangele*. *Škale* su lancima vezane za ručice, navode Ivan Kristić *Šimeta* iz Veljuna, Zlata Tomljanović *Pešina* i Nada Prpić *Terezina* iz Krivoga Puta te Tomo Prpić *Marojica* iz Mrzloga Dola. Kazivači iz Veljuna navode da se donji dio *škala* stavljao unutar kola, a gornji izvan.⁶⁶ Kako bi se osiguralo da se *škale* ne šire, odnosno da stoje u jednom položaju, stavljala su se dva drveta također nazvana *raspon*.⁶⁷ U Zamaliću i Francikovcu obično su stavljali tek neko drvo tako da sijeno ne propada.⁶⁸ Na vrh *voza* sijena stavljalo se drvo zvano *žrdina*.⁶⁹ Prema Luki Krmpotiću *Brnde* iz Veljuna *žrdina* se znala odsjeci i u šumi kada se došlo po sijeno tako da se nije morala nositi od kuće. Također se vezala lancima za *srčanicu*. Tomo Prpić *Marojica* iz Mrzloga Dola i Zlata Tomljanović *Pešina* iz Krivoga Puta navode da se na *voz* stavljalo i granje tako da se sijeno ne *rasipa* (sl. 11).

⁶⁰ Najčešće u lička mjesta Prokike i Brlog.

⁶¹ Tomislav Tomljanović *Talijan*, Zamalić.

⁶² Nada Prpić *Terezina* i Zlata Tomljanović *Pešina*, Krivi Put.

⁶³ Tomo Prpić *Marojica*, Mrzli Dol; Ivica Kristić *Šimeta*, Veljun.

⁶⁴ Ivica Vukelić *Pop*, Rupa; Nikola Prpić *Nikolčín*, Francikovac; Nada Prpić *Terezina*, Zlata Tomljanović *Pešina*, Ivan Tomljanović *Tole*, Krivi Put; Milan Krmpotić *Zekonja*, Veljun; Tomo Prpić *Marojica*, Mrzli Dol.

⁶⁵ Ivica Vukelić *Pop*, Rupa; Nikola Prpić *Nikolčín*, Francikovac; Tomo Prpić *Marojica*, Mrzli Dol, Zlata Tomljanović *Pešina*, Krivi Put; Ivica Kristić *Šimeta*, Veljun.

⁶⁶ Milan Krmpotić *Zekonja*, Ivica Kristić *Šimeta*, Veljun.

⁶⁷ Milan Krmpotić *Zekonja*, Ivica Kristić *Šimeta*, Veljun; Nikola Prpić *Nikolčín*, Francikovac; Tomo Prpić *Marojica*, Mrzli Dol.

⁶⁸ Milan Tomljanović *Periša*, Zamalić; Nikola Prpić *Nikolčín*, Francikovac.

⁶⁹ Tomo Prpić *Marojica*, Mrzli Dol; Nada Prpić *Terezina*, Zlata Tomljanović *Pešina*, Krivi Put; Milan Krmpotić *Zekonja*, Ivica Kristić *Šimeta*, Veljun.



Slika 11: Voz sijena, Francikovac; snimila Danijela Birt, svibanj 2004.

Kada se prevozilo *gnojivo* na kola se stavljala druga ograda, *lojtra*.⁷⁰ Dužina i širina *lojtri* varirale su, no, to su obično bile dvije ili tri daske široke dvadeset do trideset centimetra i duge dva do dva i pola metra.⁷¹ S prednje i stražnje strane stavljana su *vrata*, daske koje su se uglavljivale u utore na *lojtrama* i na taj su se način mogle brzo ukloniti. Prilikom istovara gnojiva na polju micala su se vrata i tako se lakše istovarilo teret.⁷²

Na konju se često prevozilo žito u mlinove. Mlin u koji su Krivopučani najčešće odlazili bio je vodeni mlin u Klenovnici.⁷³ Mica Komadina *Maričeva* iz Alana vrlo živo se sjeća prvog puta kada je išla sa starijim ženama u mlin, *žito smo vozili u mlin u Žrnovnicu dolje prema Novom vinodolskom, dole su bili mlinovi i mi smo ustali u tri ujutro pa sve stavi na magarca i pješice dolje ima 14 kilometara, to je meni bilo veselje (...) išle smo cijelu noć*. Taj su posao isključivo radile žene koje su ili kolima ili na magarcu prenosile žito.

Svatovi su također prevoženi kolima; ista kola preuredili bi i uljepšali za tu prigodu. U Francikovcu, Zamaliću i Žuljevićima takva svadbena kola imaju naziv *lengeri*.⁷⁴ Marko Pavelić *Mijatín* iz Žuljevića dodaje još i naziv *copunti*. Ograda se sastavljala od jelovih okruglica, na pod su stavljali daske, dok su sjedala improvizirali stavljanjem obične daske na ogradu. *Lengere* su, prema kazivanju Nikola Prpić *Nikolčín* iz Francikovca i Marka Pavelića *Mijatín* iz Žuljevića, koristili i kada su išli u *vašar*.⁷⁵

⁷⁰ Tomo Prpić *Marojica*, Mrzli Dol; Nada Prpić *Terezina*, Zlata Tomljanović *Pešina*, Ivan Tomljanović *Tole*, Krivi Put; Milan Krmpotić *Žekonja*, Ivica Kristić *Šimeta*, Veljun.

⁷¹ Tomo Prpić *Marojica* iz Mrzlog Dola ističe da su lojtre obično široke metar i sedamdeset, dok su visoke oko sedamdeset centimetara.

⁷² Pero Vukelić *Mrco*, Vukelići; Milan Tomljanović *Periša*, Zamalić.

⁷³ Ivan Vukelić *Mikula*, Cupići.

⁷⁴ Nikola Prpić *Nikolčín*, Francikovac; Milan Tomljanović *Periša*, Zamalić; Marko Pavelić *Mijatín*, Žuljevići

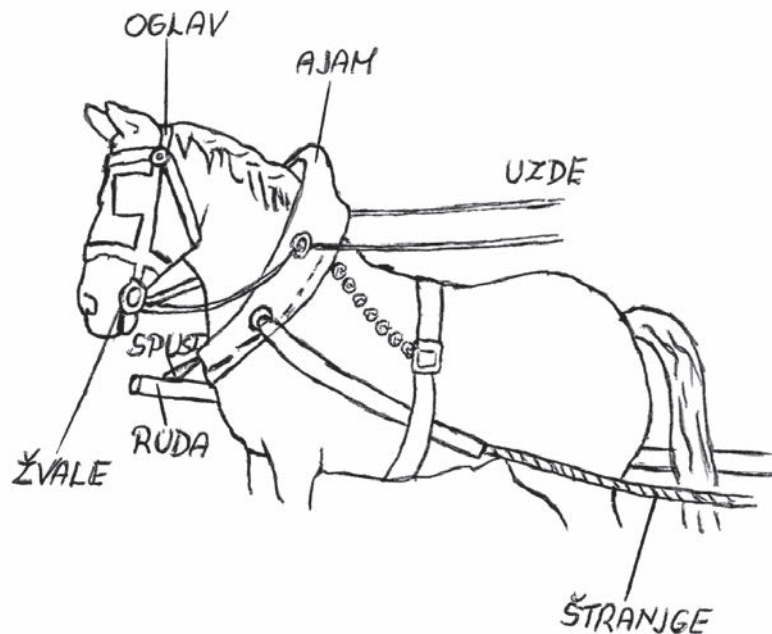
⁷⁵ Sajam. Vidi više o toj temi u radu T. Rubić u ovoj monografiji.

5. OPREMA KONJA

Oprema za uprezanje konja sadržava brojne dijelove: na vrat konja dolazi *ham*, *ajam* (u Šimerićima, Žuljevićima, Cupićima, Vukelićima, Francikovcu, Mrzleme Dolu i Krivome Putu) i *komot* (u Zamaliću, Rupama, Vukelićima i Veljunu) (sl. 12).⁷⁶ Veličinu *komota* određivala je veličina konjskog vrata, a sastojao se od dva dijela: drvenoga dijela (*komotela*) opšivenog kožom i *kisa* tj. zaštitnoga dijela.⁷⁷ *Komotela* su zakrivljene drvene daske od jasenova drva, opšivene kožom.⁷⁸ *Kis* se izrađivao od kože i platna koji su se sašili i zatim ispunili s *kostreti*, *kočeti* (kozjom dlakom), no ponekad (u nedostatku drugog materijala) i običnom slamom.⁷⁹ U slučaju da se nije mogla nabaviti koža koristila se i jutena vreća.⁸⁰ *Kis* je štitio konja od ozljeda, a koristio se pretežno *kis* koji je bio odvojen od drvenoga dijela *komota*, kako bi se lakše mogao osušiti. To se nazivalo *ličkim komotom*.⁸¹ Kožni dijelovi hama najčešće su se ukrašavali rezbarenjem.⁸²

Majstori koji su izrađivali *komote*, ali i ostale dijelove konjske opreme, nazivaju su *sotlari*. Još sedamdesetih godina 20. stoljeća neki su od njih djelovali na području Krivoga Puta.

Na glavu konja stavlja se kožni *oglav* ili *ular* (Veljun), koji su još činile *uzde* (*vojke*) te *žvale*. Pomoću dva lanca, na koje su se stavljalje *pule*, *oglav* je spojen s *komotom*. *Pule*, okrugle *niklované* metalne pločice žute boje služile su kao ukras. *Oglavi* su bili napravljeni od kože. Dio *oglava* su i *uzde* ili *vojke* koje se vežu na *žvale* koje su pak napravljene od željeza, a stavljaju se konju u usta.⁸³ *Žvale* bi se koristile kada je trebalo



Slika 12: Skica oprema konja

⁷⁶ Marija i Ivan Tomljanović *Tole* iz Krivoga Puta nisu se mogli dogovoriti oko naziva. Tako je kazivačica tvrdila da je naziv *ajam*, dok ju je kazivač ispravljao govoreći da je to *komot*. Njezina je opaska bila: *e al kasnije se tako zvalo naši su to donijeli iz Slavonije* (aludirajući na muške stanovnike koji su odlazili na rad ne samo u Slavoniju, već i ostale zemlje bivše Jugoslavije).

⁷⁷ Ivica Vukelić *Pop*, Rupa.

⁷⁸ Navode svi kazivači.

⁷⁹ Kazivači iz Zamalića, Rupe, Vukelića.

⁸⁰ Tomo Prpić *Marojica* iz Mrzloga Dola.

⁸¹ Ivica Vukelić *Pop*, Rupa; Tomislav Tomljanović *Talijan*, Zamalić. Tomislav Tomljanović *Talijan* napominje da se takav *komot* koristio u Lici.

⁸² Ivica Vukelić *Pop*, Rupa.

⁸³ Isti kazivač.



Slika 13: Ajam ili komot, vlasnik Milan Tomljanović Kanada, Žuljevići; snimila Danijela Birt, lipanj 2003.

upravljati konjem.⁸⁴ Inače, konjima se oči ne bi pokrivala, samo u slučajevima kada se išlo u grad i to ako su konji bili plašljivi.

Dio konjske opreme bio je i *šir*, kožni *kaiš* (remeni) koji se protezao preko leđa konja, dok je *potpregalj* ili *kolan* polazio ispod konjskog trbuha.⁸⁵ Dio *šira* koji se pružao po konjskom trbuhu naziva se *potpregalj*.⁸⁶ *Potpregalj* je osiguravao da se *komot* i *šir* ne dižu gore kad se konj kreće. Od sredine *komota* do sredine sapi konja pruža se dio koji se naziva *puška* ili *štucna*.⁸⁷ To je zapravo kožni dio napravljen u obliku tuljca kroz koji se pruža lanac. Taj kožni dio štitio je konja od mogućih ozljeda koje je mogao prouzrokovati lanac. Lanac ili konop ima naziv *štranga*.⁸⁸ *Štranga* su napravljene od lanca isključivo zbog toga što su na taj način bile jače. Na kraju *štranga* stavljale su se *ringe* što je omogućavalo da se spoje na *vagir*. Svaki konj je preko svog *vagira* bio povezan s glavnim *vagirom* na kolima, kao i s rudom na kola. Na *komotu* se nalazio *spust*, lanac koji se vezao na rudu. Ruda je obično dolazila s lijeve strane konja, ako bi se uprezao jedan konj. *Vagir* je trebao biti udaljen od konjskih nogu i do jedan metar jer bi ga inače ozlijedio.⁸⁹

Da bi zaštitio kopita konja vlasnik ga je odvezio kovaču koji mu je zatim stavljao

potkove. Tijekom zimskih mjeseci konji su se manje koristili za poslove, ali je mijenjanje potkova bilo učestalije i zbog rasta kopita.

Važan dio konjske opreme je i bič. Bič se sastojao od dva dijela: drvenoga dijela koji se nazivao *korbač* i kožnog dijela koji se zvao *kandžija*.⁹⁰ Obično se stavljao na *komot* i tako bi bio na dohvata ruke.

Od vrha *komota* s obje strane do *kaiša* na leđima pružali su se ukrasi, okrugle niklované *pule* (sl. 13).⁹¹

⁸⁴ Milana Tomljanovića *Mrce*, Zamalić.

⁸⁵ Prema kazivačima iz Krivoga Puta.

⁸⁶ Ivica Vukelić *Pop* iz Rupe navodi da se kapa komota nazivala *šir*.

⁸⁷ Milan Tomljanović *Periša*, Zamalić; Milan Krmpotić *Zekona*, Veljuna.

⁸⁸ Prema kazivanju Milana Tomljanovića *Periše* iz Zamalića i Ivica Vukelića *Popa* iz Rupe.

⁸⁹ Prema Ivici Vukeliću *Popu* iz Rupe.

⁹⁰ Milan Tomljanović *Periša*, Zamalić; Pero Vukelić, *Mrco*, Vukelići; Ivica Vukelić *Pop*, Rupa.

⁹¹ Marko Pavelić *Mijatín*, Žuljevići; Marko Tomljanović, *Cote*; Milan Tomljanović *Periša*, Zamalić.

6. OPREMA VOLA

Osnovna oprema volova drveni je jaram (sl. 14). Jaram se sastojao od ravne drvene gredice, koja se također naziva *jaram*, napravljene od javora te od *teljuga/teljiga* napravljena od drenovine.⁹² Uz pomoć *gužvi teljuge* su se dodatno učvršćivale na drvenu gredicu jer drveni klin nije bio dovoljno čvrst. Jaram se *gužvom* vezao za rudu, a *gužve* su se izrađivale od bukovih mladica. Obrađivale su se na sljedeći način: *na ognjištu dobro upare i istemperale i omotale*.⁹³ Slično se obrađivalo drenovo drvo koje se koristilo za izradu *teljuga*. Osim parenja drenova, grana se omatala oko drveta i tako stajala i po par dana. *Privor* ili klin na jarmu, koji je spajao rudu i jaram, izrađivao se također od javora.



Slika 14: Jaram za jednog vola, vlasnik Milan Krmpotić Zekonja, izrađen sedamdesetih godina 20 st.; snimila Danijela Birt, lipanj 2003.



Slika 14a : Jaram za dva vola⁹⁴, Šojatski Dolac; snimio Augustin Perić, lipanj 2005.

⁹² Vrsta drveta.

⁹³ Prema opisu Milana Krmpotića Zekonje iz Veljuna.

⁹⁴ Za potrebe istraživanja kazivači su improvizirali izgled jarma.

7. KIRIJANJE

Drva su značila posao za većinu stanovnika ovih šumskih krajeva. Pilana je uspješno poslovala do šezdesetih godina prošloga stoljeća. Upravo su muškarci krivoputskoga područja prevozili najviše drva u Senj. Oni koji su se bavili izvlačenjem drva iz šume nazivali su se *kirijaši*. *Kirijom* su se najviše bavili stanovnici Alana i njegovih zaselaka. Obitelji koje su se time bavile bile su: u Vukelićima obitelj Pere Vukelića *Mrce*, u Alanu obitelj Marije Butković *Garine*, u Zamaliću obitelj Milana Tomljanovića *Periše*, u Rupi obitelj Ivice Vukelića *Popa* i u Cupićima obitelj Ivana Vukelića *Mikule*. Milan Tomljanović *Periša* iz Zamalića navodi kako je njegova obitelj započela *kirijanje* 1935. godine, još za vrijeme Kraljevine Jugoslavije.

Posao *kirijaša* bilo je *šlajsanje* trupaca iz šume na cestu, no bilo je i onih koji su vozili drva u pilanu. Nakon izvlačenja iz šume drva su se vozila na prodaju u Senj ili u dvije pilane: jednu u blizini Alana, sagrađenu nakon rata, drugu u Krivome Putu kod obitelji Tomljanović.⁹⁵ Zbog nesuglasica, pilana iz Alana premještena je u Krasno, dok je pilana obitelji Tomljanović zapaljena za vrijeme Drugoga svjetskog rata.

Jedan dan u životu *kirijaša* prema riječima Milana Tomljanovića *Periše* iz Zamalića izgledao je ovako: *bio je to krvnički posao, nisi ni noću imao nikad mira jer dođi doma pa moraš timarit konje onda zimska doba rano se ustaj jer smo mi nekad znali sa saonicama vozit iz šume trupce na pilanu onda se rano ustaj u jedan sat poponoći pa onda dok bi doša gore pa natovari trupce pa na pilanu istovari, kad dođeš kući već je mrak, moraš se presvuć, osušit konje natimarit konje očeshljat i onda opet u dva sata kreni ća, celi dan si u šumi.*⁹⁶

I ostali stanovnici ovih mjesta odlazili su u šumu po drva za vlastite potrebe za ogrjev. Nakon što bi obradili drva bilo ih je nužno prevesti kući. Drva su se prevozila kolima. U tom slučaju nije se stavljala ograda već samo ručice koje su povezali lancima, a kao pod poslužile su dvije, tri daske. Na kola su se prilikom prijevoza drva stavljale i *škale*.⁹⁷

8. SAONICE

Zimi, kada se nisu mogla koristiti kola, koristile su se saonice. U svim mjestima Krivoga Puta zabilježen je naziv *sane* za saonice. Osim tog naziva, zabilježen je i naziv *sance*.⁹⁸ Kazivači iz Zamalića i Krivoga Puta navode naziv *šlite*, ali kao naziv za saonice koje su koristili *kirijaši*.⁹⁹ U Žuljevićima, Zamaliću, Rupi, Alanu, Cupićima, Francikovcu, Vukelićima, Krivome Putu, Veljunu, Šojatskome Dolcu saonice su se koristile za prijevoz drva i gnojiva.¹⁰⁰ No, zbog velikih nanosa snijega saonice se dobrim dijelom nisu mogle koristiti. Saonice se sastoje od *plazova*, odnosno *kriva*, dvije drvene letve koje su služile da saonice lako klize po snijegu. *Krive* su odozdo okovane željezom koje kazivači nazivaju *šina*.¹⁰¹ Katkad su *krive* bile podmazivane lojem kako bi brže i lakše klizile po snijegu. *Krive* su, kao i cijele saonice, izrađivane od bukova drveta ili jasena, kao i kod kola.¹⁰² Bušile su se tako da su u rupe promjera deset centimetara stavljeni željezni klinovi. U svaku *krivu* dolazila su dva klina debljine 40 centimetara. Na te klinove stavljanje su drvene daske koje su činile sjedište, odnosno gornji dio saonica. Kao i na kolima, i na saonicama su se nalazile ručice koje

⁹⁵ Tu pilanu posjedovali su rođaci kazivača Ivana i Marije Tomljanović *Tole* iz Krivoga Puta.

⁹⁶ Prema riječima Milana Tomljanovića *Periše* iz Zamalića.

⁹⁷ Prema kazivanju Tome Prpića *Marojice* iz Mrzlog Dola i Ivana Tomljanovića *Tole* iz Krivoga Puta.

⁹⁸ Marko Pavelić *Mijatín*, Žuljevići; Pero Vukelić *Mrco*, Vukelići.

⁹⁹ Milan Tomljanović *Periša*, Zamalić; Ivan Tomljanović *Tole*, Krivi Put.

¹⁰⁰ Ivan Krmpotić *Šoparin*, Šojatski Dolac; Milan Krmpotić *Zekonja*, Veljun; Nada Prpić *Terezina* i Ivan Tomljanović *Tole*, Krivi Put.

¹⁰¹ Ivan Krmpotić *Šoparin*, Šojatski Dolac; Milan Krmpotić *Zekonja*, Veljun; Nada Prpić *Terezina* i Ivan Tomljanović *Tole*, Krivi Put.

¹⁰² Ivan Krmpotić *Šoparin*, Šojatski Dolac.

su pridržavale drveni okvir. Saonice su općenito vrlo nalikovale kolima, tj. imale su iste dijelove. Kazivači napominju da su *krive* naprijed bile zavinute tako da se lakše moglo prolaziti kroz snijeg.¹⁰³ Zakrivljeno drvo pronalazili bi u šumi ili bi majstor sam izradio drvo zakrivljena oblika. Same *krive* obično su bile duge metar osamdeset do dva metra i široke oko sedamnaest centimetara.¹⁰⁴ Često su saonice izrađivali sami vlasnici, a kod kovača bi tek dovozili okivati *krive*.¹⁰⁵ Na prednji dio saonica nadovezivala se ruda na koju se vezao konj ili vol prema Ivanu Krmpotiću *Šoparinu* iz Šojatskoga Dolca.¹⁰⁶ Kada bi se prevozila drva maknuli bi drveni okvir napravljen od dasaka koji se koristio kod prijevoza gnojiva na polje.

Kirijaši su koristili nešto snažnije saonice.¹⁰⁷ Pero Vukelić *Mrco* iz Vukelića govori da je taj oblik saonica njegov otac donio iz Amerike, tako da je taj oblik saonica u Vukelićima dobio naziv *amerikanski sistem*, dok su u Zamaliću i Krivome Putu takve saonice zvali *šlite*.¹⁰⁸ *Šlite* su se sastojale od dva dijela, kao i kola, od prednjega i stražnjega. Ta dva dijela nije povezivala *srčenica* već su bili povezani lancima koji su bili složeni u križ. Pomoću takvih saonica moglo se prijeći i preko suhog dijela, a da ne zastanu, što je bilo jako važno kod izvlačenja i prevoženja trupaca u šumi. Na prednjem se kraju nalazila *okretaljka* kako bi se lakše manevriralo s teretom.¹⁰⁹ *Šlite* su uvijek vukli konji. Saonice za igru bile su improvizirane, izrađivane na domišljate načine, a najčešća zamjena saonicama bile su *načve* koje su majke inače koristile za pripremanje kruha.

9. SAMARI

Osim konja i vola, za prijevoz su se najčešće koristili magarac i mula. Za prijevoz tereta uz pomoć magarca izrađivali su se samari (sl. 15), a izrađivali su se i samari za konje.¹¹⁰ Kad ne bi bilo dovoljno novca za izradu kola, koristio bi se samar i za konja jer je samar bio dostupniji. Magarac je spretnija životinja za ovo područje te se mogao lakše kretati po vrtačama. Na samarima se prevezio isti teret kao i na kolima: sijeno, gnojivo, drva, voda i sl. Samar se izrađivao od drveta, a izrađivali su ga ljudi koji su se time bavili i stoga su dobivali *špicnamet Samardžije*.¹¹¹ Samare je izrađivao jedan čovjek koji je živio u Alanu, otac Milana Krmpotića *Zekonja* iz Veljuna, tako da i njegov sin među posljednjima na Krivome Putu zna izrađivati samare, no danas se time ne bavi jer nema potražnje, kao i jedan čovjek u Francikovcu.¹¹² Nadimak *Samardžija* dobila je obitelj čiji su preci radili samare generacijama. Drvo koje se najčešće koristilo za izradu samara bilo je jasenovo ili bukveno.¹¹³

Dio samara koji dolazi na vrat magarca naziva se *glavić*, odnosno *glava*, dok na sapi magarca dolazi *križ*.¹¹⁴ Glavić je najčešće okrugao, dok je križ u obliku križa sastavljen od dvije letve koje su spojene

¹⁰³ Marko Pavelić *Mijatini*, Žuljevići; Ivan Krmpotić *Šoparin*, Šojatski Dolac.

¹⁰⁴ Prema Ivanu Krmpotiću *Šoparinu* iz Šojatskog Dolca.

¹⁰⁵ Milan Krmpotić *Zekonja*, Veljun; Ivan Krmpotić *Šoparin*, Šojatski Dolac.

¹⁰⁶ Milan Krmpotić *Zekonja*, Veljun; Ivan Krmpotić *Šoparin*, Šojatski Dolac; Nada Prpić *Terezina* i Ivan Tomljanović *Tole*, Krivi Put; Ivica Vukelić *Pop*, Rupa, Ivan Vukelić *Mikula*, Cupići; Nikola Prpić *Nikolčin*, Francikovac; Pero Vukelić *Mrco*, Vukelići.

¹⁰⁷ Marko Pavelić *Mijatini*, Žuljevići; Pero Vukelić *Mrco*, Vukelići, Ivica Vukelić *Pop*, Rupa; Milan Tomljanović *Periša*, Zamalić.

¹⁰⁸ Milan Tomljanović *Periša*, Zamalić; Ivan Tomljanović *Tole*, Krivi Put.

¹⁰⁹ Ivica Vukelić *Pop*, Rupa; Ivan Tomljanović *Tole*, Krivi Put.

¹¹⁰ Prema Ivici Vukeliću *Popu* iz Rupe.

¹¹¹ Kako svi stanovnici ovog područja radi lakšeg sporazumijevanja imaju nadimke, tako je upravo majstorima koji su izrađivali samare pripisan nadimak Samardžija.

¹¹² Ivica Vukelić *Mikula*, Cupići; Marija Prpić *Nikolčina*, Francikovac; Ivan Tomljanović *Tole*, Krivi Put. Ivan Tomljanović *Tole* prisjeća se da je jedan živio u Krivome Putu.

¹¹³ Prema Milanu Krmpotiću *Zekonji* iz Veljuna i Tomi Prpiću *Marojici* iz Mrzlog Dola.

¹¹⁴ Prema kazivanju Marka Pavelića *Mijatine* iz Žuljevića, Marka Tomljanovića *Periše* iz Zamalića, Tome Špalja *Cucina* iz Špalja, Peri Vukeliću *Mrci* iz Vukelića, Mariji Prpić *Nikolčinoj* iz Francikovca, Nadi Prpić *Terezinoj* i Ivanu Tomljanović *Toli* iz Krivoga Puta.

pod kutom od 45°. Samar je sastavljen od drvenih letvi koje su spojene tako da dolaze na leđa magarcu i sa strane. Drveni dijelovi samara nazivali su se *drvenina*, dok ili *trešanj*. Prednji i stražnji kraj samara povezivao se letvama: sa svake strane stavljala se jedna letva, dok su gornji dio povezivala dva štapa čiji su vrhovi prolazili kroz prednju dasku samara, tj. *glavić*. Rogovi su najčešće izvirivali oko deset centimetara.¹¹⁵ Najčešće su se stavljalje četiri *potnice*.¹¹⁶ Te letve nazivaju se *potnice*, odnosno, *pričke*.¹¹⁷ *Potnice* su najčešće široke pet centimetra.¹¹⁸ Na rogove koji su virili naprijed vezao se konop, dok se drugi kraj konopa vezivao za križ.¹¹⁹ Često se upravo na križ ili rogove samara znala staviti torba ili nešto u čemu se



Slika 15: Samar, drvena konstrukcija, Cupići; snimio Augustin Perić, lipanj 2003.

nosilo stvari.¹²⁰ Takav samar imao je naziv *dalmatinski samar*.¹²¹ U ovim krajevima najčešće se, prema kazivačima iz Zamalića i Špalja, koristio samar sa štapovima urezanim sa strane u daske samara. Nikola Prpić *Nikolčin* iz Francikovca navodi, međutim, da se kod njih koristio dalmatinski samar. Takav oblik samara ima bušene rupe u *glaviću* samara.

Svi kazivači navode da se ispod drvenoga dijela stavljala *stelja* napravljena od platna koje se gusto tkalo. Za tkanje platna koristila se konoplja, a platno se kupovalo u Lici jer u ovom kraju žene nisu tkale. Ivan Tomljanović *Tole* iz Krivoga Puta sjeća se da su često odlazili u Vratnik jer je tamo jedna žena tkala upravo platno za stelje. Kasnije se znala koristiti, a i danas, obična vreća koja se kupovala u trgovini. Bile su to vreće od jute.¹²² Unutar vreće stavljala se slama od zobi.¹²³ I to tako da se ta slama nije vršila već su se samo otrgle klasi i za stelju koristila cijela slama. Stelja je obično bila debela šest do sedam centimetara.¹²⁴ Slama se prošivala koncem od konoplje, *drat* ili *dretva*.¹²⁵ Prošivalo se isključivo zbog toga da se slama unutar vreće ne pomiče. Iгла koja se koristila za prošivanje bila je veća

¹¹⁵ Prema Ivanu Tomljanoviću *Toli* iz Krivoga Puta.

¹¹⁶ Prema kazivanju Ivana Tomljanovića *Tole* iz Krivoga Puta, Milana Krmpotića *Zekonje* iz Veljuna.

¹¹⁷ Prema kazivanju Tomi Špalju *Cuci* iz Špalja, Ivanu Tomljanoviću *Toli* iz Krivoga Puta, Ivanu Krmpotiću *Šoparinu* iz Šojatskog Dolca, Milanu Krmpotiću *Zekonji* i Luki Krmpotiću *Brndi* iz Veljuna.

¹¹⁸ Prema Ivanu Tomljanoviću *Toli* iz Krivoga Puta.

¹¹⁹ Prema Ivanu Vukeliću *Mikuli* iz Cupića, Milan Krmpotić *Zekonja* iz Veljuna i Ivan Tomljanović *Tole* iz Krivoga Puta.

¹²⁰ Prema Nadi Prpić *Terezinoj* iz Krivoga Puta.

¹²¹ Prema kazivanju iz Rupa i Zamalića.

¹²² Milan Tomljanović *Zekonja*, Veljun.

¹²³ Prema Milanu Tomljanoviću *Periši* iz Zamalića, Nadi Tomljanović *Terezinoj* i Ivanu Tomljanović *Toli* iz Krivoga Puta, Milanu Tomljanoviću *Zekonji* iz Veljuna te kazivačima iz Šojatskog Dolca, Špalja i Francikovca.

¹²⁴ Ivan Tomljanović *Tole*, Krivi Put.

¹²⁵ Prema Ivanu Tomljanoviću *Toli*, Luki Krmpotiću *Brndi* i Milanu Tomljanoviću *Zekonji* iz Veljuna i Petru Šojatu *Budiću* iz Šojatskoga Dolca.

i čvršća od obične igle i koristila se i za druge poslove. Stelja se kožnim konopcima vezala za drveni dio samara.¹²⁶

Stelja je trebala zaštititi magarca, posebice ako je prevezio težak teret, a znalo se natovariti i do stotinu kilograma sijena.¹²⁷ Na mulu i konja, koji su jači od magarca, natovarilo se i do 120 ili čak 150 kilograma sijena ili drva kako navodi Milan Tomljanović *Periša* iz Zamalića. Krajevi samara pojačavali su se tako da se stavilo više slame, a to bi zvali *pečenice*.¹²⁸

Uz drvene i platnene dijelove, samar je imao i dijelove napravljene od kupljenoga konopa. Konop je morao biti čvrst kako bi mogao izdržati teret. Na samar su se povezivala dva konopa na koje se stavljao teret. Ti su se konopi najčešće nazivali *kolani*, ali Ivica Vukelić *Pop* iz Rupe koristi naziv *pomagače*.¹²⁹ Pojedini kazivači navode i naziv *prače*.¹³⁰ Prilikom stavljanja tereta na samar pomoć je pružao drveni štap, *sojica*.¹³¹

Konop koji je dolazio ispod trbuha magarca nazivao se *potpregalj*, a onaj koji se stavljao ispod repa *potpašaj*.¹³² Prema kazivanju iz Žuljevića i Špalja te Francikovca nazivao se i *pove*. Svi su se ti konopci tkali od vune.¹³³ Tkalo se debljine oprilike kao prst i dosta se nabijalo kako bi bilo čvrsto. To su radile žene, ali ne na tkalačkom stanu nego na *škalama*.¹³⁴ Najčešće bi radile od crne i bijele pređe i od ostataka, dok se kasnije sve više počelo kupovati konope.

Na samaru su se na specifičan način vezale bale sijena za potrebe prevoženja. Trava za sijeno pokosila bi se prilično daleko od kuće, pa i na udaljenosti i do 10 km. Za vezanje bala potrebno je imati tri konopa.¹³⁵ Svaka bala zasebno se vezala jednim konopom dok je treći konop imao zadaću da poveže dvije bale dok se one stave na samar. Kada bi sijeno bilo dobro osušeno dva ili tri čovjeka su najčešće odlazila u polje po bale. Mogao je i sam čovjek ako je bio dosta spretna jer je balu tešku i do 50 kilograma trebalo smjestiti na samar.



Slika 15a: Opremljen samar, Žuljevići; snimila Jasmina Jurković, lipanj 2003.

¹²⁶ Ivan Tomljanović *Tole*, Krivi Put.

¹²⁷ Ivica Vukelić *Pop*, Rupa.

¹²⁸ Prema kazivanju iz Špalja, Francikovca, Rupe i Ivanu Tomljanoviću *Toli* iz Krivoga Puta te Luki Krmpotiću *Brndi* iz Veljuna.

¹²⁹ Milan Tomljanović *Periša*, Zamalić; Tomo Špalj, *Cucin*, Špalji.

¹³⁰ Kazivač Marko Tomljanović *Kanada* iz Žuljevića, Ivan Tomljanović *Tole* iz Krivoga Puta i Tome Špalj *Cucin*, Špalji.

¹³¹ Ivan Tomljanović *Tole*, Krivi Put; Ivan Krmpotić *Šoparinu*, Šojatski Dolac.

¹³² Ivica Vukelić *Pop*, Rupa.

¹³³ Tome Špalja *Cucin*, Špalji; Marija Prpić *Nikolčina*, Francikovac.

¹³⁴ Stepence.

¹³⁵ Prema Ivici Vukeliću *Popu* iz Rupa; kazivanju iz Zamalića, Cupića, Žuljevića, Alana. *Konop* - prema kazivanju iz Žuljevića.

Sijeno bi se *slupilo*¹³⁶ (položilo) na hrpu, prije toga trebalo je konop složiti na zemlji i onda na to stavljati sijeno. Kada se vezala bala konopi su se ispreplitali oko nje. Obično su je vezala dva čovjeka jer je tako bilo lakše (svezana bala može se usporediti s paketom). Kad se bale svežu na zemlji i malo očesljaju trebalo ih je staviti na samar. Prva bala koja se stavljala na samar zvala se sukana bala koja nije imala krajeve konopa vani, a druga dizana bala, prema Ivici Vukeliću *Popu* iz Rupe i kazivanju iz Francikovca. Pri stavljanju bala na samar važnu ulogu imao je *procip* (sl. 16).¹³⁷ *Procip* je straga imao rašlju i tu bi se svezao konop oko te rašlje dok je naprijed bio ušiljena oblika.¹³⁸ Pomoću *procipa* provlačio se treći konac kroz bale. Kada se konop provukao kroz bale između bi stavljali životinju. Tada bi se dizala prva bala koja nije imala krajeve konopa vani i ona bi se držala na konopima. Konopi su se učvršćivali i za prednji dio samara gdje su bili



Slika 16: Procip, Cupiči; snimio Augustin Perić, lipanj 2003.

rogovi i za stražnji dio gdje je bio križ. Tada bi dizali drugu balu i to pomoću konopa. Zatim su se konopi prebacili i vezalo se na onoj strani gdje je bila dizana bala.

Konop koji se koristio najčešće se kupovao u trgovinama. Kada se kupovalo znalo se točno koliko metara treba za vezanje određene bale.¹³⁹ Najčešća dužina konopa je oko 5-6 metara.

Osim sijena, ljudi su na samarima prevozili drva, gnojivo, ali i namirnice koje su znali voziti na prodaju u Senj. Gnojivo su morali stavljeti u vreće i tako prevoziti na polje.¹⁴⁰ Dosta slično prevezio se krumpir. Drva su prevozili tako da su ih vezali konopom, a zatim su konope vezali na samar na križ i glavu (sl. 17).¹⁴¹

Žene su najčešće na samarima na mulama prevozile drva na prodaju u Senj, a vraćale se sa solju, brašnom, kavom i šećerom.¹⁴² Prema Podbilu, Šimerićima, Žuljevićima, Špaljima, Francikovcu žene su vozile i mlijeko, sir, jaja i maslac, a kupovale su kukuruzno brašno i duhan.

U Senj su većinom, pa gotovo isključivo, odlazile žene koje bi prodavale drva, mlijeko, sir i vlastite domaće proizvode.¹⁴³

¹³⁶ Ivica Vukelić *Pop* iz Rupa.

¹³⁷ Komad drveta oblikovan kao igla.

¹³⁸ Prema kazivanju iz Francikovca.

¹³⁹ Prema kazivanju iz Zamalića i Žuljevića.

¹⁴⁰ Ivan Vukelić *Mikula*, Cupiči.

¹⁴¹ Ivica Vukelić *Pop*, Rupa i kazivanje iz Zamalića.

¹⁴² Prema Ivanu Vukeliću *Mikuli* iz Cupića, kazivanju iz Podbila, Špalja i Žuljevića.

¹⁴³ Marija Tomljanović *Čonina*, Podbilo; Gašpar Butković *Rila*, Alan; Tome Špalj *Cucin*, Špalji; Marko Pavelić *Mijatini*, Žuljevići; Ivan Vukelić *Mikula*, Cupiči.

Taj put dug je gotovo 8 kilometara, a žene su ga prelazile pješice, dok je konj ili magarac prenosio teret.¹⁴⁴ Tržnica se nalazila u središtu grada, *tamo se zvalo jedan dio aleji to je šetalište pa sa desne strane ima voda tri pipe i korito tu su vezali magarce da se napoje i onda su ovi mulci (klinici) po Senju jašili.*¹⁴⁵ Iz sela koja su bila bliže gradu, primjerice Klarićevac, žene su nosile mliječne proizvode, dok su iz onih sela koja su se nalazila dalje vozili drva.¹⁴⁶ Obično su žene već imale svoje stalne kupce, *konte*, pa bi nakon prodaje odlazile u nabavku namirnica za svoje domaćinstvo.¹⁴⁷ Tomo Špalj *Cucin* iz Špalja prisjeća se kako su osim kućnih potrepština žene kupovale muškim ukućanima duhan, čak bi se, ako je koji puta i zaboravila, morala vratiti bez obzira na dug put ili loše vrijeme. Često puta bi se građani Senja ljutili kada bi žene dolazile kolima u grad jer bi željezni kotači jako bučili na asfaltu.¹⁴⁸ Obično bi pogrdno gledali na to premda su donekle ovisili o Bunjevka i njihovim proizvodima. Kada su šezdesetih godina došli gumeni kotači situacija se donekle u tom smislu poboljšala. Ivan Vukelić *Mikula* iz Cupića sjeća se kako je njegova baka vozila drva na prodaju u Senj, *ja sam je čekao, znala je da donese iz Senja bajsicu, to je kruh malo posut cukorom i ja to pojedim ko med.*



Slika 17: Stavljanje tereta na samar, Žuljevići; snimila Danijela Birt, lipanj 2003.

¹⁴⁴ Tome Špalj *Cucin* iz Špalja. Isti kazivač ispričao je tužnu priču kako su se jedne zime 1897. godine, kako je tu bio običaj da se za Badnjak jede bakalar, njegova baka i od dva brata žene i kćer, sve iz iste kuće uputile u Senj. Nažalost, uhvatila ih je vijavica te su se izgubile i smrznule. Kazivač se sjetio i još jedne zgrade, ali koja je donekle poprimala šaljivu notu. Jedan je čovjek, također u božićno vrijeme, išao u Senj, ali po nagovoru svećenika kome su trebale neke stvari. Nažalost, čovjek je stradao, ali iz svega toga rodila se pjesma: *pogine stari za popove stvari, di pogine krštan za popov brštan.*

¹⁴⁵ Marko Tomljanović *Cote*, Šimerići.

¹⁴⁶ Tome Špalj *Cucin*, Špalji; Gašpar Butković *Rila*, Alan; Marko Pavelić *Mijatini*, Žuljevići; Marko Tomljanović *Cote*, Šimerići; Ivan Vukelić *Mikula*, Cupići.

¹⁴⁷ Pogledaj poglavlje o mljekaricama i trgovini drvima u prilogu o trgovini i sajmovima u ovoj monografiji.

¹⁴⁸ Marko Tomljanović *Cote*, Šimerići.

IZVOR:

Upitnice Etnološkog atlasa (UEA), *Mjesto (selo) Krivi Put* (signatura Fd 241), svezak III., teme: 100. Jaram; 101. Konjska oprema; 102. Kola za rad, saone, vlačuga; Arhiv Odsjeka za etnologiju i kulturnu antropologiju, Filozofski fakultet u Zagrebu.