

Komentar in karta: 3/72

SLA V278.01 'zavora'

Mojca Kumin Horvat

1. Gradivo

Za pomen 'priprava, mehanizem za zaviranje voza', knj. *zavóra* (*ô*), je najpogostejši leksem *žlajf* z izpeljankami *žlajfa*, ki je v T020 »železna«, *žlajfen* in *žlajfar* ter časovno različico *šlajf* z izpeljanko *šlajfa*. Redkejša so poimenovanja z besedotvorno podstavo *zavr-* (*zavor*, *zavora*, *zavornica*, *zavirilo*, *zaviralnica*, *zavirjalica*). Na robu slovenskega jezikovnega prostora so v večjih ali manjših arealih zapisani leksemi *špaljinica*, *rajs*, *vinta*, *bremza* in *premza*, ki ima v T395 pojasnilo, da gre za zavoro pri novejšem tipu voza z gumijastimi kolesi. Leksem *cokla* je v T189 označen kot 'zavora za sneg', leksem *zavora* pa v T377 kot 'zavora na sprednjih kolesih'.

Nerelevantni so odgovori s pomenom 'zavorna veriga', tj. *veriga* v T286, *zavor* v T046, T053, T120, T304, T325, T327, T329 in T352–T354, *zavora* v T016, T322 in T336, *zavornica* v T032, T034, T239, T248, T253–T254, T261, T265–T267, T300, T305–T306, T343 in T409, *zavor s ketino* v T297, *zavrenik* v T363, *zavorni lanec* v T394, *zaviralnica* v T215, *varilnik* v T127 in *špiril-* v T041 in T050 ter *zavornica* v T229 z opombo »veriga za zaviranje«. Pomensko neustrezni in zato nerelevantni so tudi odgovori *zareze* v T010 z opombo, da so to »zavore pri saneh«, *vinta* v T154, *maček* v T234 z opombo »na saneh«, v T384 z opombo »vrsta zavore« in *žlajfprigelj* v T020 z opombo »leseno, je bil na osi«.

Za T061, T065 in T077 je navedeno, da tam vozov nimajo oz. izraza ne poznajo.

2. Morfološka analiza

zavora < **za-vor-a* ← **za-ver-ti* 'zapreti, zaustaviti, zatakiniti' ← **za-* 'za' + **ver-ti* **vbr-q* 'zatakati, vtikati, zapreti'

zavor < **za-vor-ъ*

zavornica < **za-vor-ъn-ic-a* ← **za-vor-ъn-ъ*

zavornica < **za-vor-a-n-ic-a*

zavirilo < **za-vir-i-dl-o* ← **za-vir-a-ti* ← **za-ver-ti*

zaviralnica < **za-vir-a-l-ъn-ic-a* ← **za-vir-a-l-ъn-ъ*

zavirjalica < **za-vir-j-a-l-ic-a*

zapor < **za-por-ъ* ← **za-per-ti* 'zapreti' ← **za-* 'za' + **per-ti* **pbr-q* 'suvati, tiščati, pritiskati'

hlapec < **xolp-ъc-ъ* ← **xolp-ъ* 'sluga, suženj, fant'

maček < **mač-ъk-ъ* 'maček' ← **mač-ъk-a* 'mačka' ← **mac*, **mac-a*

žlajf < *(*žlajf*)-ъ ← *(*žlajf*)-a-ti ← srvnem. *slifen* 'brusiti' (po srvnem. diftongizaciji *ī* > *ei* > *ai*) (ESSJ IV: 461)

- žlajf//a** < *(žlajf)-a ($// \geq r$ v T187)
žlajfklada < *(žlajf)-kold-a ← *(žlajf)- \bar{b} + *kold-a 'klada, tram'
žlajfar < *(žlajfar)-j-b ← srvnem. *slīfære* 'brusač, brus' (po srvnem. diftongizaciji $\bar{i} > ei > ai$)
žlajfen < *(žlajfn)- \bar{b} ← srvnem. *sleip(f)e(n)* 'zanka'
šlajf < *(šlajf)- \bar{b} ← (šlajf)-a-ti ← nem. *schleifen* 'brusiti'
šlajfa < *(šlajf)-a
šrajf < *(šrajf)- \bar{b} , nejasno, morda v zvezi s šlajf
bremza < *(bremz)-a ← nem. *Bremse* 'zavora'
premza < *(prems)-a ← bav. nem. *Premse* 'zavora'
prems < *(prems)- \bar{b}
vinta < *(vint)-a ← bav. srvnem. *winte* 'vitel'
špalj < *(špalj)- \bar{b} ← bav. nem. *Spāl* 'trska' (nem. *Speil*), kor. nem. *Spāl* 'zobotrebcu podobna trska za špiljenje klobas'
špaljica < *(špalj)-ic-a
špaljinica < *(špalj)-in-ic-a
špaljilnica < *(špalj)-i-l-bn-ic-a ← *(špalj)-i-ti 'zaticati v kaj'
rajs < *(rajs)- \bar{b} ← nem. *Reiss* ← nem. *reissen* 'praskati, vrezati črte'
rajsa < *(rajs)-a
rajsar < *(rajsar)-j-b ← nem. *Reisser* 'strgalnik'
žlajdra < *(žlajdr)-a ← bav. nem. *Schleuder* 'frača'
fren < *(fren)- \bar{b} ← furl. *fren* 'zavora'
freno < *(fren)-o ← it. *freno* 'zavora'
šjeraj < *(šjeraj)- \bar{b} ← furl. *sierài* 'zapora, zapornica'
varilnik, nejasno, morda v zvezi z *ver-ti 'zaticati, vtikati, zapreti'
vrenih, nejasno, verjetno v zvezi s furl. *fren* 'zavora'

3. Posebnosti kartiranja

Kot enkratnice so kartirani leksemi *vrenih* v T060, *šjeraj* v T062, *varilnik* v T124, *cokla* v T189, *šrajf* v T282 in *hlapec* v T394.

Kot enkratnica s *šlajf-* je kartiran leksem *šlajfa* v T036.

Kot enkratnici s *fren-* sta kartirana leksema *fren* v T137 in *freno* v T078.

Kot enkratnice s *špalj-* so kartirani leksemi *špaljica* v T080, *špaljilnica* v T161 in *špalj* v T072.

Kot enkratnica z *rajs-* je kartiran leksem *rajsa* v T029.

Kot enkratnica s *prems-* je kartiran leksem *prems* v T067.

Kot enkratnica z *zavor-* je kartiran leksem *zavoranica* v T104.

Kot tretji odgovor v posamezni točki so z znakom za komentar kartirani leksemi *bremza* v T008 in T304, *zavornica* v T043, T224, T270, T345 in T347, *žlajfa* v T008 in T187, *rajsar* v T200, *zavora* v T201 in T347, *prems-* v T253, T311, T326, T374 in T392, *žlajf* v T253, T265, T270 in T372, *zavor* v T300, T312, T326, *žlajfar* v T359, *žlajfklada* v T248, »ni odgovora« v T020, »ni poimenovanja«

v T392 ter nerelevantni odgovori *zavor* v T138–T139 in T326, *ketina* v T178, *zaverilnica* v T187, *zavornica* v T229, *maček* v T270, *zavri* v T353, in *žlajf z lancem* v T372.

Kot nerelevantni so kartirani odgovori s pomenom 'zavorna veriga', tj. *veriga* v T286, *zavor* v T046, T053, T120, T304, T325, T327, T329 in T352–T354, *zavora* v T016, T322 in T336, *zavornica* v T032, T034, T239, T248, T253–T254, T261, T265–T267, T300, T305–T306, T343 in T409, *zavor s ketino* v T297, *zavrenik* v T363, *zavorni lanec* v T394, *zavornica* v T343, *zaviralnica* v T215, *varilnik* v T127 in *špiril-* v T041 in T050, ter odgovori *zareze* v T010, *vinta* v T154, *maček* v T234 in T384 ter *žlajfprigelj* v T020.

S simbolom za »ni poimenovanja« so kartirani odgovori v T061, T065 in T077.

4. Uporabljena dodatna literatura

/

5. Primerjaj

SLA: V279(a).01 *zavreti z verigo* (3/73), V279(b).01 *zavreti z zavoro* (3/74);
OLA: /; ALE: /; SDLA-SI: 446; ALI: 3614; ASLEF: 3267; HJA: /; LinGeH: /;
ÚMNyA: /

6. Etnološka osvetlitev

Zavora je bila pri vprežnih vozovih izpred 60. let 20. stoletja večinoma lesena in deloma kovinska naprava za zaviranje. Kasnejši vozovi z gumijastimi pnevmatikami so imeli že tehnično izpopolnjene železne zavorne sisteme, ki so zagotavljali večjo varnost pri delu na kmetijskih površinah in v prometu. Poleg vozov z zavorami so v 50. in 60. letih 20. stoletja obstajali tudi manjši leseni (vprežni) vozovi brez zavor, ki so jih uporabljali za manjša bremena in krajše razdalje. Voz brez vgrajenih zavor so v mirovanju zavarovali pred nenadzorovanim premikanjem z verigo, ki so jo zapeli med zadnje desno kolo in kavelj na drogu ob spodnji deski na vozu. Ponekod so pod voz, da se ni premikal, podložili kamen ali poleno, drugod so uporabljali ploščato in upognjeno zavorno coklo z dvema uhljema na vsaki strani, da se cokla ni izmaknila izpod kolesa, kadar so jo, privezano na verigo in voz, postavili pod kolo. Včasih je voz, da se ni premikal, zadrževala kar vprežna živina.

Ob prevažanju težjih bremen, zlasti hlodovine, so vozniki morali vozove zavirati tudi brez zavor. Voz so upočasnili, zavrli tako, da so vtaknili lesen kol ali drog med soro in spodnje deske ter ga naslonili na železni obroč vrtečega se lesenega kolesa. Dodatno utrditev kolesa v tej legi je omogočila lesena sprednja ročica voza in voznik je, oprt na drog, z delom svojo teže zaviral voz.

Večina velikih vprežnih vozov je imela zavore vgrajene na zadnjem delu voza. Na južnem Pohorju je bila zavora sestavljena iz *žlajfa*, *žlajfrinkov* in *priglja*. *Žlajf* je bil pripet na soro s kovanimi vijaki. Kovani *žlajfrinki* so bili pritrjeni na nosilec *žlajfa*. Vse kovane dele zavore so izdelovali kovači. Z navijanjem zavorne kljuke sta se

med vožnjo zavrli obe zadnji kolesi. Kadar so ustavili voz, so *platišče* kolesa z verigo, imenovano *zavor*, privezali na ročico ali stranski drog ob spodnjih deskah. Tako privezано kolo z verigo je bilo povsem nepremično. Ta način pritrjevanja kolesa so uporabljali tudi ob vožnji navzdol. Takrat so blokirali sprednje kolo, vendar je ob tem vprežena žival precej trpela, ker so ojesa silila v stran in ne v smer vožnje. Tak način dodatnega zaviranja z verigo so uporabljali le pri velikih strminah navzdol in močno natovorjenih vozovih.

Zaviranje zadaj s prečnim zavornim drogom, pritrjenim ob obe kolesi na notranji strani voza, so npr. uporabljali tudi v Žirjah pri Sežani, v Cerknici, na območju Grosupljega in Velikih Lašč, v Danah in drugih vaseh v Loški dolini, na območju Kostanjevice in drugod na Dolenjskem, v Ormožu in Slovenskih goricah, v Koprivni na Koroškem ter v Pečnici v Zilji in v Gradišču v Podjuni. V večini slovenskih pokrajin pa so se uveljavile zavore na sprednjem paru koles. Železna zavorna kljuka je bila vedno tik pred levim sprednjim kolesom in je bila vodoravno nasajena na sprednji del zavore, ki je bila s prenosnimi navoji povezana s prečnim (sprva) lesenim zavornim drogom, vgrajenim pod vozom, tik za obema prednjima kolesoma. Voznik je voz zaviral s prečnim drogom, ki se je z navijanjem ročice stisnil ob železni obroč na platiščih obeh koles in s tem upočasnil premikanje voza ali ga povsem zaustavil. S takšnimi zavorami na sprednjih dveh kolesih so bili v 50. letih 20. stoletja opremljeni različni vprežni vozovi, npr. manjši leseni štirikolesni voz v okolici Kobarida, vozovi za prevažanje suhorobarskih izdelkov iz Črnega Vrha v Vipavsko dolino, večina vozov na Vojskem in drugod v Idrijskem hribovju, manjši in srednje veliki lojtrni vozovi na Krasu in v Vipavski dolini, v slednji tudi manjši vozovi s pletenim košem ali leseno trugo in prvi vozovi z gumijastimi kolesi, veliki vozovi z gumijastimi kolesi za prevoz hlodov v Loški dolini, v 60. letih 20. stoletja tudi veliki vozovi z gumijastimi kolesi za prevoz sena v Rašici pri Velikih Laščah in njim podobni vozovi v Šentjerneju na Dolenjskem, veliki vozovi z lesenimi kolesi z dodanimi dvojnimi oporniki za prevoz sena v Kostanjevici na Dolenjskem, vozovi z gumijastimi kolesi v Drašičih in Dragonji vasi v Beli krajini, veliki vozovi v Markovcih na Ptujskem polju idr. Zelo močne sprednje zavore so imeli tovorni vozovi, parizarji.

Na nekaterih gričevnatih in hribovitih območjih so imeli največji vprežni vozovi vgrajene zavore na sprednjem in zadnjem paru koles. Take, predvsem lojtrne vozove z lesenimi platišči in železnimi obroči so v Idrijskem hribovju in na območju Velikih Lašč uporabljali za prevoz sena. Zelo velike vozove z gumijastimi kolesi in zavorami spredaj in zadaj so uporabljali za prevoz največjih in najdaljših kosov hlodovine zlasti na območju Kozarišča in drugih krajev v Loški dolini.

Tehnično izpopolnjene in prilagojene voznikovemu udobnejšemu upravljanju voza so bile zavore na nekaterih prestižnih vozovih, kolesljih in kočijah. Gibljiva kljuka z dolgo osjo je bila pritrjena tik ob desno stran prednjega sedeža, kjer je praviloma sedel voznik, da je lahko glede na prometne okoliščine z desnico zavrli voz. Od ročice je bil navzdol do sprednjih koles vgrajen železni drog, ki je bil s prenosnim

mehanizmom povezan z zavorama na sprednjih in ponekod tudi zadnjih dveh kolesih.

Prim.: Bogataj 1989; Bogataj 1992; Makarovič 1965/1966; Novak 1960; SEL 2004; Sitar 1995; Stanonik 1987; VSL 1997–1998

7. Skica

