

## Komentar in karta: 3/60 SLA V275.01 'os'

Januška Gostenčnik

### 1. Gradivo

Prvotno vprašanje V275 *os* iz Ramovševe vprašalnice je bilo v prenovljeni vprašalnici razdeljeno na dve podvprašanji, tj. na a) *lesena os* in b) *železna os*. Gradivo, zbrano pred letom 1963, ožjega pomena leksemov (večinoma) ne pojasnjuje. V ta komentar je zato vključena večina odgovorov, ki so bili zapisani do leta 1963 in jih zaradi odsotnosti pomenskih podatkov obravnavamo kot splošno poimenovanje za pomen 'os'. Prav tako so v komentar vključeni vsi odgovori, ki so bili zapisani po letu 1963, kjer je izrecno navedeno, da izraz označuje tako pomen 'lesena os' kot pomen 'železna os' oz. predstavljajo splošno poimenovanje.

Za pomen 'kovinski ali lesen drog, na katerem je kolo', knj. *ós* ( $\hat{o}$ ), so v narečjih najpogostejša poimenovanja *aks* in *aksa* ter *os*. Pogostejša poimenovanja so še *nared*, *podvoz*, *štanga* in *svora*. Druga poimenovanja so zelo redka ali enkratnice.

Za poimenovanje *aks* je v T006 v opombi zapisano, da je »danes iz rabe, ker današnja vozila z gumastimi kolesi vsega tega nimajo«.

Ponekod je v gradivu zapisano, da tam vozov nimajo (T058, T065) ali izraza ne poznajo (T061).

### 2. Morfološka analiza

**os** < \**os-b* 'os'

**osovina** < \**os-ov-in-a*

**osnica** < \**os-bn-ic-a*

**podvoz** < \**podb-voz-b* / \**podb-voz-b* ← \**podb* 'pod' + \**voz-b* 'voz' (← \**vez-ti* 'peljati')

**podvoza** < \**podb-voz-a* ← \**podb* 'pod' + \**voz-b* 'voz' (← \**vez-ti* 'peljati')

**spodvoz** < \**s<sub>b</sub>(n)-podb-voz-b* / \**s<sub>b</sub>(n)-podb-voz-b* / \**j<sub>bz</sub>-podb-voz-b* / \**j<sub>bz</sub>-podb-voz-b* ← \**s<sub>b</sub>(n)*- 'skupaj z; od zgoraj navzdol' / \**j<sub>bz</sub>*- 'iz' + \**podb-voz-b* / \**podb-voz-b*

**nared** < \**na-řed-b* / \**na-řed-b* ← \**na-řed-i-ti* ← \**na-* 'na' + \**řed-i-ti* 'rediti' (← \**řed-b* 'delo, dejanje')

**prv- nared** < \**p<sub>brv</sub>-b-j-b na-řed-b* / \**p<sub>brv</sub>-a-j-a na-řed-b* ← \**p<sub>brv</sub>-b* 'prvi' + \**na-řed-b* / \**na-řed-b*

**zadnj- nared** < \**zad-b<sup>n</sup>-b-j-b na-řed-b* / \**zad-b<sup>n</sup>-a-j-a na-řed-b* ← \**zad-b<sup>n</sup>-b* (< \**zad-b<sup>n</sup>-j-b*) 'zadnji' (← \**zad-b* 'zadnja stran') + \**na-řed-b* / \**na-řed-b*

**svora** < \**s<sub>b</sub>(n)-vor-a* ← \**s<sub>b</sub>(n)-ver-ti* 'speti' ← \**s<sub>b</sub>(n)*- 'skupaj, z' + \**ver-ti* \**vbr-ø* 'zatikati, vtikati', 'zapirati' ( $V \geq \emptyset$  v T097, T100, T101)

**igla** < \**jbg-ɫ-a* 'igla'

**prema** < \**prēm-a* ← \**prēm-i-ti* 'usmerjati naravnost naprej' ← \**prēm-ɔ* 'raven, usmerjen naravnost naprej'

**pesto** < \**pěst-o* \*'vdolbina v kladi, ki je služila za možnar'

**aksa** < \**(aks)-a* ← nem. *Achse* 'os, prema'

**aks** < \**(aks)-ɔ* ← nem. *Achse* 'os, prema'

**aksen** < \**(aksn)-ɔ* ← nem. *Achse* (-*n*- je verjetno bav. nem., prim. nem.

*Kirche* : bav. nem. *Kirchen* '(ena) cerkev')

**štanga** < \**(štang)-a* ← nem. *Stange* 'drog'

**vela** < \**(vel)-a* ← nem. *Welle* 'gred'

**rajda** < \**(rajd)-a* ← kor. nem. *Reide* 'ovinek, zavoj'

**čarpint** < \**(čarpint)-ɔ* ← furl. *cjarpint* 'os, prema'

**rud** < \**(rud)-ɔ* ← madž. *rud* 'drog'

**rištoh** < \**(rištox)-ɔ*, nejasno, morda v zvezi z nem. *Rungstock* (<sup>1</sup>DWB)

**aha**, nejasno, morda povezano z *aksa*

**aza**, nejasno, morda povezano z *aksa*

### 3. Posebnosti kartiranja

Kot enkratnice so kartirani leksemi *aha* v T030, *aza* v T049, *rajda* v T087, *pesto* v T160, *igla* v T198, *vela* v T223, *prema* v T305 in *rištoh* v T383.

Kot enkratnica z *os*- je kartiran leksem *osnica* v T204.

Kot enkratnica s *-podvoz* je kartiran leksem *spodvoz* v T207.

Kot enkratnica z *aks*- je kartiran leksem *aksen* v T033.

Kot enkratne besedne zveze z *nared* so kartirani leksemi *prva nared* in *prvi nared* ter *zadnja nared* in *zadnji nared* v T407.

Kot tretji odgovor v posamezni točki so z znakom za komentar kartirani leksemi *svora* v T097 in T392, *os* v T187 in T200, *štanga* v T193 ter *aksa* v T305 in T392.

S simbolom za »ni poimenovanja« so kartirani odgovori v T058, T061 in T065.

### 4. Uporabljena dodatna literatura

<sup>1</sup>DWB (<https://www.dwds.de/wb/dwb/rungstock>, dostop 15. 5. 2023)

### 5. Primerjaj

SLA: V275(a).01 *lesena os* (3/61), V275(b).01 *železna os* (3/62), V276A.01 *oplen* (3/54); OLA: 818; ALE: /; SDLA-SI: 435; ALI: 3600; ASLEF: 3251; HJA: 976; LinGeH: 472; ÚMNyA: /

### 6. Etnološka osvetlitev

Os je prečni leseni ali kovinski drog na vozu ali kaki drugi prevozni napravi, ki omogoča premikanje s kolesi. Sprva je bila os pritrjena neposredno na obe kolesi in se je vrtela skupaj z njima. Z razvojem tehnologije izdelave vozov, zlasti pa s splošno uporabo kovin, so se uveljavile zlasti železne osi, ker so bile mnogo bolj odporne

na pritiske in predvsem na izrabo med vrtenjem kot lesene. Razvile so se nove oblike osi in nanje pritrjenih koles, ki so se pri dvokolesnih ali štirikolesnih vozovih vrtela samostojno. Prehod s prvotnega dvokolesnega voza s skupaj vrtečimi se osmi in kolesi na večje in zmogljivejše štirikolesne vozove je bil domnevno mogoč šele z izumom kovinske osi, ki je bila vtaknjena v spodnji del lesene škatle (*aksštuka*, južno Pohorje). Ta je bil ponekod izvrtan, da se je vanj lahko po vsej širini in še čez vtaknila železna os, nanjo pa se je na vsaki strani nasadilo pesto lesenega kolesa. Na obeh koncih se je os zaključila z luknjo, da se je vanj lahko vtaknilo varovalno železo, ki je bilo na koncih rahlo ukrivljeno, da kolo ni padlo z osi.

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

## 7. Skica

