

PLOVBA PO DRAVI V PRVI POLOVICI 19. STOLETJA

NATAŠA KOLAR

Reka Drava je bila pomembna prometna pot na ptujskem območju že v rimski dobi, to vlogo pa je obdržala tudi v srednjem in novem veku. Različno trgovsko blago so po Dravi prevažali s splavi, šajkami,¹ čolni in ladjami. Vendar pa Drava za razliko od Mure, ni bila vozna za ladje proti rečnemu toku.² Kljub temu so se na Ptuj trudili, da bi po Dravi lahko vozili tudi navzgor. Tako najdemo v poročilu ptujskega magistrata št. 8331 z dne 25. aprila 1811³ mnenje splavarskega mojstra Schranzhoferja, skupaj z željo trgovske zbornice po živahnjejši plovbi po Dravi navzdol in naročilom višjih uradov o izposlovanju ladijske vožnje proti rečnemu toku. Tudi trgovska zbornica je bila zainteresirana za plovbo po Dravi v obeh smereh, saj bi se ji s tem povečal trgovski promet, ki se je v tem času zmanjšal zaradi vojne s Francozi. V istem poročilu prosi magistrat trgovsko zbornico, da odstrani na Dravi vse ovire za hitrejšo in nemoteno plovbo po reki navzdol, prav tako pa izrazi željo, da bi prišlo kmalu do spremljanja ladij proti toku, kar je zahteval najvišji ukaz. Že od časa cesarja Jožefa II. pa vse do srede 19. stoletja so poskušali, da bi Dravo pripravili za plovbo navzgor, vendar je to vedno spodletelo zaradi nepremagljivih težav.⁴ Dolino Drave spremljajo od Dravograda do Maribora neprehodne skale, medtem ko se tok reke na Ptujskem polju menja zaradi pogostih poplav.⁵ Med ovire na Dravi so sodili tudi mostovi in rečni mlini, med temi tudi štirje ptujski rečni mlini in ptujski most.

V habsburški monarhiji je bil vodni promet po rekah urejen s cesarskim privilegijem. Splavarski mojstri (lastniki splavov) so se med seboj borili za čim ugodnejše privilegije, ki bi jim jih podelil vladar. V pismu, ki ga je poslal c. kr. okrožni urad iz Maribora ptujskemu magistratu 26. marca 1811⁶, je sporočeno, da je mariborski splavarski mojster Franc Repp vložil 28. februarja 1810 prošnjo na dvor, da bi mu bilo dovoljeno zasesti mesto njegovega predhodnika Franza Gutmanna in si pridobiti privilegij c. kr. splavarskega mojstra za mariborsko okrožje, s tem pa tudi pravico do prevoza trgovskega blaga (domačega in tujega) iz Maribora in s Ptuja, ne da bi ga smel pri pravažanju in odvažanju po Dravi ovirati kateri koli posameznik ali ladijski ceh. V prošnji je še zapisal, naj ne bi imel takšnega pooblastila noben drug splavarski mojster mariborskega okrožja, ali da bi brez njegove vednosti sprejel na plovilo podobno trgovsko blago in ga celo prevažal po vodi; tak splavarski mojster naj bi

bil podrejen njegovemu vodstvu. Okrožni urad je končal svoj dopis s prošnjo, naj ptujski magistrat splavarskega mojstra, ki prebiva na Ptuj, povabi na pogovor o navedeni zadevi in nato sporoči njegovo mnenje. O tej zadevi je ptujski magistrat poslal okrožnemu uradu negativno mnenje s priporočilom, naj niti Franc Repp niti ptujski splavarski mojster Franz Schranzhofer ne dobita enakega privilegija, ker bi potem eden izmed njiju ostal brez posla.⁸ Dvorna pisarna je tako 9. septembra 1811 odbila splavarskiemu mojstru Franzu Reppu iz Maribora njegovo prošnjo za dodelitev privilegija kot edinemu c. kr. splavarskemu mojstru mariborskega okrožja. Sklep visokega gubernijskega ukaza z dne 25. januarja 1812 je poslal magistrat v vednost organizirani mestni trgovski zbornici. Obenem je magistrat še naročil, da morajo odstraniti ovire na Dravi. Zbornica je odgovorila odklonilno, češ da si o tem sploh ne dovolijo razmišljati, ker bi pri tem poškodovali meje.⁸

Splavarji so vozili trgovsko blago po Dravi navzdol do Varaždina, Legerada in Dernije na Madžarskem, Osijeka in naprej. Na tej poti so večkrat naleteli na vodne ovire, predvsem med Legradom in Dernijo, na katere sta opozorila tudi trgovska zbornica in splavarski mojster Schranzhofer. Zaradi teh ovir so ladje in splave od Legerada do Osijeka spremljali ladijski piloti iz Legerada in Dernije, ki so dobro poznali pot. V Legradu in Derniji je obstajal že od cesarja Karla VI. ceh ladijskih pilotov. Privilegij, ki jim ga je podelil cesar, je določal, da mora spremljati vsa plovila, ki vozijo nizvodno po Dravi do Osijeka, ne glede na vrsto blaga, njihov ladijski mojster ali ladijski hlapec. Za spremljevalca so morali splavarji plačati 60 goldinarjev za ladijskega mojstra, za ladijskega hlapca pa 50 goldinarjev.

Ptujska Invalidska uprava⁹ je bila lastnica dela zemlje, na katerem je bil pristan. Iz zapisnika z dne 6. novembra 1845, ki je bil sestavljen po dogovoru med magistratom in splavarskim mojstrom Carlom Higerspergerjem in Johannom Hauswirtom, lahko razberemo, da je bil predmet pogovora varovanje obale reke Drave, predvsem tistega dela pristana, katerega lastnik je bila Invalidska uprava. Vojaška državna blagajna je napravila vodno brano že leta 1815. Z njenim vzdrževanjem je bilo povezanih letno veliko stroškov: leta 1845 na primer 461 goldinarjev CMZ. Iz vsebine zapisnika je še razvidno, da se je odločila generalna komanda Invalidske uprave za ohranjanje obalne varovalne brane, ki je trpe-

nje ali vožnja naprej je trajala več kot tri dni. Enako je veljalo tudi za splave. Čolni ali splavi so se morali umakniti v tržnem času takoj po iztovarjanju, izven tega časa pa v 48 urah po pristanku. Pripeljano vskladiščeno sadje so morali lastniki takoj prevzeti, drugače so to napravili drugi na njihove stroške, obenem pa so morali za kazen plačati še en goldinar. Nekatere vrste blaga so ležale v pristanu dalj časa. Lastniki takšnega blaga so dobili od občine navodilo, da morajo vložiti prošnjo za uporabo skladiščnih prostorov. Najemnino za te prostore pa so plačali po veljavnem ceniku. Za lesnino, ki je ležala na neodrejenem mestu določen čas, je veljalo sledeče pravilo: opazovali so jo tri dni kot blago brez lastnika in jo nato prodali na javni dražbi. Od denarja, ki so ga dobili na dražbi, so odtegnili izdatek za organizacijo le-te in ležarino, ostanek pa izročili pravnemu nasledniku.

Za podaljšanje skladiščnega prostora je bilo treba prositi pred iztekom najemne dobe, sicer pa so plačali 10 krajcarjev za vsakodnevno prekoračitev.

Pristaniško nadzorstvo je bilo odgovorno za štetje vinogradniškega kolja pri prodaji, predvsem za število navedenih šopov. Če so bile te palice pomešane s sleparskim namenom, pa je bilo potrebno narediti prijavo na občinsko predstojništvo. Stroške za pripravo šopov je nosil prodajalec.¹²

K prometnemu redu je spadal tudi cenik pristana za nakladišni in izkladišni prostor na obeh straneh Drave in na brodišču pri Ptujju. Cene so bile ovrednotene v avstrijski vrednosti. Cenik navajam v dveh tabelah:

Cenovna št.	Vsebina	avstr. vred. gld.	kr.
1	za pristajanje enega praznega ali natovorjenega čolna, če bo raztovorjen samo delno ali v celoti		40
2	za čoln, ki bo natovorjen ali pretovorjen		60
3	za pristajanje in natovarjanje enega čolna z jabolki	2	
4	za nadomestni čoln na določenem nadomestnem mestu, mesečno		20
5	za pristajanje in iztovarjanje enega splava		40
6	za vsak odpeljani natovorjen ali prazen splav	20	
7	za vsako pristajanje težkega splava s hrastovino		80
8	za vsak tranzitni splav ali čoln na desni in levi strani brodišča		10
9	za skladiščni prostor povabljenega trgovskega blaga po treh dneh prostega časa za dan		
10	za skladiščenje lesnine med tržnim časom za vsako kladro po potrebni dolžini za tržni čas		30
11	po pretečenem tržnem času na enem ne določenem prostoru za vsako kladrsko dolžino, za dan		10
12	za iztovorni prostor enega natovorjenega splava		20
13	razstavitev enega praznega splava se mora zgoditi v treh dneh, drugače se mora za splav plačati za vsak naslednji dan		30

14	za prazne in naložene čolne, ki jih v določenem času ali v nujnih primerih niso odstranili lastniki na ukaz pristaniškega nadzorstva, plačajo pod posebno odgovornostjo za dan	1	
15	kako dolgo so skladišča na razpolago, odloča občinsko predstojništvo, mesečno je bilo potrebno plačati		10
16	enako za gradbeni les, splavarska drevesa v okroglem in obsekanem stanju za kvadratno kladro, mesečno		10
17	za vsak šop iztovorjenega vinogradniškega kolja, za ležarino		1

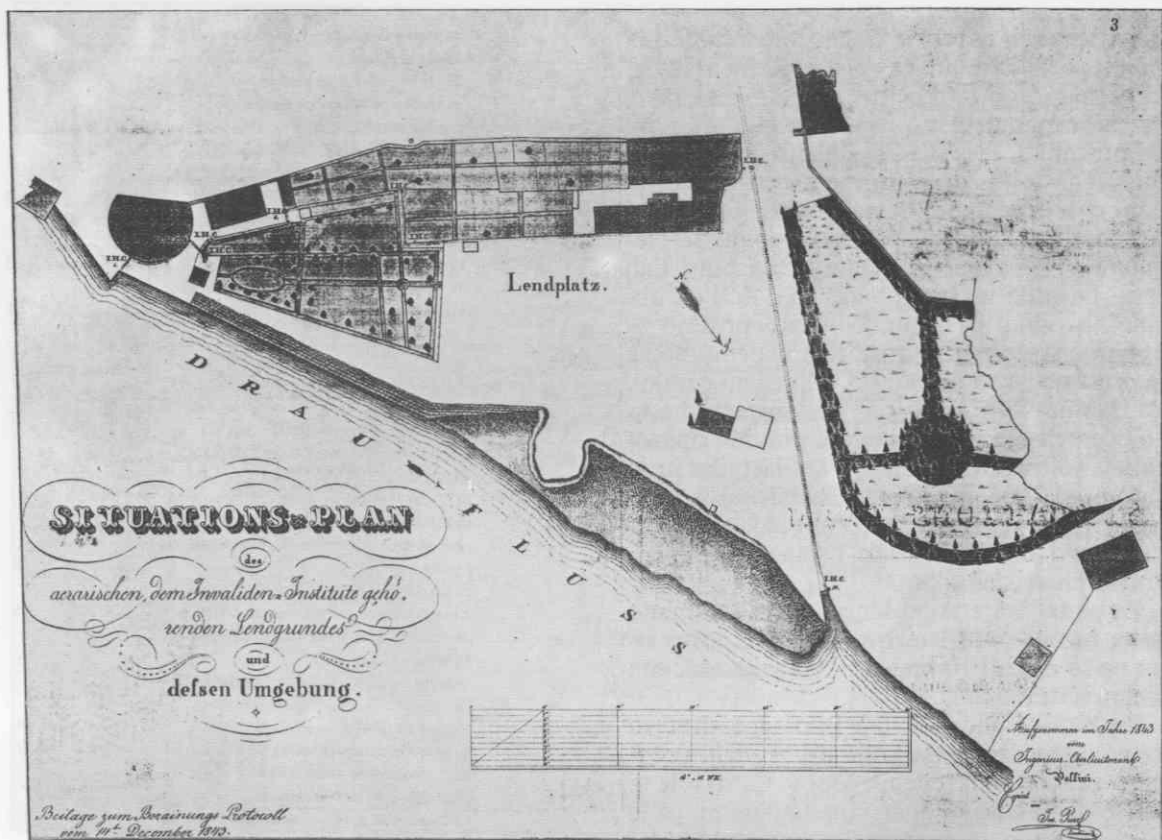
Cenovna št.	Vsebina	avstr. vred. gld.	kr.
1	a) Pristajalna pristojbina vsako vozilo, ki pristaja na levi ali desni strani, plača		10
2	b) Nakladalna in razlagalna pristojbina za razlaganje desk in drugih lesenih vrst na obeh straneh pristana za eno kvadratno kladro		10
3	za razkladanje kolonialnega blaga na obeh straneh pristana za eno kvadratno kladro		5
4	za razkladanje splava z vinogradniškim koljem		50
5	za talno ureditev hlobovine na pristanu	1	
6	za nalaganje enega čolna s kolonialnim blagom ali jabolki, za nakladišče		50
7	za zavezovanje enega splava		50
8	c) Skladiščna pristojbina za prazen čoln na določenem nadomestnem prostoru mesečno		20
9	za lesena debela, deske in podobno na določenem nadomestnem prostoru za kvadratno kladro, mesečno		10
10	za šope vinogradniškega kolja na določenem nadomestnem prostoru, za eno kvadratno kladro, mesečno		1

Ob tem ceniku je obstajal še cenik za mestni pristan na Ptujju z vodno mitnino in posebno sodno pristojbino v vrednosti 15 krajcarjev CMZ ali avstrijske vrednosti 26 kr. za vsako plovilo v treh letnih sejmih: Jurjev 23. aprila, Ožbaltov 6. avgusta in Katarinin 25. novembra.

Ceniku je bila priložena opomba, da se te pristojbine od številke 1 do 7 lahko izterjajo samo 14 dni pred letnim sejmom in 14 dni po njem, ne pa na sejmske dneve, ker obstaja za letne sejme poseben cenik in imajo v tem času tudi splavarji prosti rok.

Splavili in šajkarili so lahko le od marca do novembra. Šajke so nosile 250 do 300 centov, to je 14 do 17 ton, splavi pa 200 centov, to je 11 ton.¹³

Glavno trgovsko blago je bil les, ob tem pa so po Dravi vozili še steklo, železarske izdelke, svinec in prehrabene izdelke. Pomembno blago je bilo tudi sadje. Na Ptujskem polju so trgovci odkupili sredi 19. stoletja skoraj celo letino sadja in ga prepeljali na čolnih proti Madžarski in Sedmograški. Z odprtjem železniške proge med Mariborom in Celovcem leta 1864, je upadla plovba s šajkami na Dravi. Zadnja šajka je dozdevno peljala skozi Ptuj leta 1888¹⁴, splavarstvo pa se je obdržalo vse do druge svetovne vojne.



Situacijski načrt zemljišča v pristanu iz leta 1843, katerega lastnik je bila Invalidska uprava. Zemljišče je označeno z desetimi mejnimi kamni, ki so označeni s kratico I. H. C. in zaporedno številko.

SEZNAM MER IN UTEŽI

1 seženj (klafter) = 6 čevljev = 1,896 m
 1 oral = 1 joh = 1 kvadratna klafter = 1600 kvadratnih sežnjev
 1 cent = 100 funtov = 56 kg

OPOMBE

1. Šajke (nemško Platten = plitvica, čoln) so imele obliko pontona; bile so okoli 10,5 m dolge in 5 m široke ter imele okoli 1,3 m visoke stranske stene iz 2,5 cole (ca. 6,5 cm) močne mostnice. Krmarilo jih je po 4 do 5 mož in so jih lahko vozili po reki navzdol; glede na svojo velikost so imele nosilnost od 5 do 10 ton. Othmar Pickl, Mur und Drau als Verkerswege nach den Sudosten, Mednarodni zgodovinski simpozij Modinci 1977, Maribor 1977, str. 237. — 2. O. Pickl, n.d., str. 235. — 3. Zgodovinski arhiv Ptuj, Arhiv mesta Ptuja, šk. 15, mapa 36 (v nadaljevanju le ZAP, AMP). — 4. O. Pickl, n.d., str. 235. — 5. Franz Leskoschek, Schiffahrt und Flossrei auf der Drau, v ZdhVf. Stmk. 63 Jg./1972, str. 137. — 6. ZAP, AMP, šk. 15, mapa 36. — 7. ZAP, AMP, šk. 15, mapa 36, Poročilo št. 8331. — 8. ZAP, AMP, šk. 15, mapa 36, akt št. 331. — 9. Invalidsko upravo na Ptuj je leta 1751 ustanovila cesarica Marija Terezija. S to ustanovo je želela pomagati mestu, da bi se gospodarsko zopet okrepil. V prvi polovici 18. stoletja so številne naravne nesreče, kuga in nazadujoča trgovina povzročile gospodarsko propadanje mesta. V mestu je nastanila garnizijo vojnih veteranov, 1752. leta pa je uvedla tudi Invalidsko upravo zaradi nerednosti v upravi. Invalidska uprava je imela v mestu pet stavb. Leta

1761 si je pridobila od občine v svojo last polovico lenta za shranjevanje lesa in njegovo prodajo. To polovico lenta pa je 1857. prodala nazaj mestni občini. Z odlokom cesarja Franca Jožefa je bila 3.9.1860 Invalidska uprava ukinjena. — 10. Zap., AMP, šk. 15, mapa 37, list 216. — 11. Ptujski špital so ustanovili 1315. gospodje Ptujski. Dali so mu bogato donacijo, s katero se je lahko sam vzdrževal. Od 15. stoletja dalje je dobil špital še razne posebne dohodke od ptujskih meščanov v obliki različnih volil (denar, razna posestva – kmetije, vinograde, gozdove, njive itd.). Stalne dohodke je imel tudi od svoje pristave in mlina ter od kmečkih podložnikov na Bregu, Hajdini, v Skorbi in Hajdošah. S temi dohodki so vzdrževali 12 ubožnih meščanov tako, da so jim nudili zavetje, obleko, oskrbo in drugo. Sredi 18. stoletja je prevzela špital v upravljanje Invalidska uprava. Zaradi slabega gospodarjenja je prodala nekaj njegovih nepremičnin, denar pa je uporabila za namene špitala. Jožef II. je razpustil špital leta 1787, vendar ga je na prošnjo ptujskih meščanov že naslednje leto zopet obnovil. Kot zavetišče ubožnih meščanov je ptujski špital služil do druge polovice 19. stoletja. — 12. ZAP, AMP, šk. 15, mapa 37. — 13. J. Curk, Razvoj prometnih zvez v severovzhodni Sloveniji, Mednarodni zgodovinski simpozij Modinci 1977, Maribor 1977, str. 216. — 14. V literaturi se navajata za plovbo zadnje šajke po Dravi dve letnici. Čeprav navaja Pickl v svojem članku Mur und Drau als Verkerswege nach den Sudosten podatke Fr. Mišiča, je za plovbo zadnje šajke podal leto 1886. Fr. Mišič in Fr. Leskoschek pa omenjata leto 1888, prvi v članku V žaru in čaru šumovitega Pohorja, str. 176, drugi pa v članku Schiffahrt und Flosserei auf der Drau, str. 139.