

PLOVBA PO DRAVI NA PTUJSKEM OBMOČJU OD 15. STOLETJA DO KONCA 19. STOLETJA

PLOVIDBA RIJEKOM DRAVOM NA PODRUČJU PTUJA U PERIODU OD 15. ST. DO KRAJA 19. STOLJEĆA

DRAVA RIVER TRAFFIC IN PTUJ REGION FROM THE 15TH CENTURY UNTIL THE LATE 19TH CENTURY

Nataša Kolar

Pokrajinski muzej Ptuj - Ormož

Muzejski trg 1

SI-2250 Ptuj

Slovenija

natasa.kolar2@guest.arnes.si

Primljeno/Received: 11. 8. 2011.

Prihvaćeno/Accepted: 7. 10. 2011.

Rad ima dvije pozitivne recenzije

Izvorni znanstveni rad

Original scientific paper

UDK / UDC 911.373(497.5-37 Ptuj)15-19

Povzetek

Avtorica predstavlja v prispevku reko Dravo kot pomembno plovno in prometno vodno pot v miru in v času vojn s Turki. Piše o veljavi Ptuja kot trgovskega mesta v 16. stoletju, o pomembnosti ptujskega pristana ter o ovirah na Dravi in o številnih poplavah, v hudih zimah o ledu, o povzročeni škodi na obrežju in na obeh mostovih, ter o vsakokratnih popravilih po nastali škodi.

Gljučne besede: Drava, promet, trgovina, vojne s Turki, ptujski pristan, ovire, poplave, led

Gljučne riječi: Drava, vodni promet, trgovina, rat protiv Osmanlija, ptujska luka, prepreke, poplave, led

Keywords: Drava, water transport, trade, war against the Turks, Ptuj harbor, barriers, flood, ice

Reka Drava je bila v preteklosti pomembna vodna pot. Od vseh Štajerskih rek ima najdaljšo plovno tradicijo. Na prehodu iz poznega srednjega veka v zgodnji kapitalizem je bil Ptuj v primerjavi z Mariborom, ki se je ukvarjal z lokalno trgovino, postojanka na dolge razdalje. Ohranjeni viri nam poročajo, da je imel Ptuj trgovske stike z Nürnbergom. Nürnbergška Becheimgesellschaft je v 15. stoletju trgovala pozimi s slaniki, poleti pa s tkanino iz Achna, Frankfurta na Maini, Nürnberga in Speyerja.¹⁴ To blago so prodali na letnih sejmih v Velikovcu, Ptuju, Celju in drugod. Tkanino, ki so jo Ptujčani izvozili na Ogrsko, so ptujski trgovci kupili na sejmih v Frankfurtu. Prepeljali so jo prek Salzburga, Katschberga do Drave, od tam naprej pa po splavih do Ptuja. Enako tkanino so ponujali na sejmih tudi trgovci iz zgornje Nemčije. S Koroške so po Dravi navzdol vozili ob nemškem tudi beneško blago. Na Ptuju so leta 1498 ogrski trgovci plačali za en splav beneškega blaga dva goldinarja mitnine.

V času zgodnjega kapitalizma je doživela trgovina po Dravi svoj razcvet. Iz Beljaka so po Dravi vozili proti Mariboru, Ptuju in proti Ogrski svinec, živo srebro, železo in njegove izdelke. V 16. stoletju se je povečala veljava Ptuja kot trgovskega mesta, saj je trgovska družina Fuggerjev iz Augsburga vzdrževala v mestu svojo prodajalno; na Ogrsko so prevažali po Dravi svinec, kjer so ga topili. Prav tako kot Fuggerji je nakupoval Anton de Lantheri v začetku 16. stoletja velike količine

¹⁴ Pickl, 1971, str. 99.

bakra na zgornjem Ogrskem in ga prevažal preko Ptuja na Kranjsko in dalje v Italijo. Trgovska hiša Lantheri-Praunsperger, ki je nastala v začetku 16. stoletja v Beljaku (Villach), je trgovala z kožami, suknom, železom, oljem in južnim sadjem. Poslovne stike so imeli z Italijo, Ptujem in Ogrsko. Veliko vlogo pri tej trgovini so kot transportno sredstvo verjetno imeli tudi splavi in šajke.¹⁵

Zaradi turških vdorov (1526, 1529, 1532) so omejili trgovino z Ogrsko, kljub temu pa je Ptuj obdržal svoje mesto pri trgovini z velikimi razdaljami. Trgovina je sicer zastala, vendar sprva turške vojne niso prinesle njenega odločilnega upada iz Ogrske proti zgornji Italiji. Predvsem je bila zagotovljena oskrba Benetk z mesom ogrske živine (20.000 komadov na leto). V tem času je bila vzdolž Drave močno obiskana tudi stara trgovska pot med Ptujem in Beljakom (Villach).¹⁶

Drave niso uporabljali za prometno pot samo v mirodobnem času, temveč tudi v obdobju vojn s Turki. Zaradi vojn se je povečala možnost preskrbe vojaštva po vodni poti. Drava je bila v času turških vojn prevozna samo do Ptuja, v najboljšem primeru do Varaždina. Zaradi vojn so potrebovali več plovil, zato je bilo leta 1538 ukazano vicedomom Štajerske, Koroške in Kranjske, da za dobavo živeža in vseh vrst vojaškega materiala začno graditi primerne ladje. Še isto leto so jih začeli graditi v Ljubljani in zaradi varnosti v Vuzenici, namesto v Mariboru.¹⁷ Namesto z običajnim prevozom po cestah, so po Dravi prevažali s šajkami¹⁸ oziroma plitvicami (nizki rečni čolni), vojsko, proviant, orožje in strelivo. Ob vsem tem so imele šajke tudi obrambne naloge, med drugim so jih uporabili tudi za zvezo med poveljstvom in vojsko.

Leta 1556 sta bili v Mariboru in na Ptuju glavni podružnici za ogrsko-štajersko mejo, ki ju je oskrboval najvišji deželni provijantni mojster z zalogami za ljudi in živali. Tega leta so na Ptuju natovorili 4 ali 5 splavov z ovsom.¹⁹ Na šajkah je bil tovor boljše zaščiten kot na splavih. Na eno šajko so lahko naložili od 150 do 160 centov živeža in le 100 centov smodnika, ker so smodnik nalagali



Sl. 1 Ferdinand Runk
– Johann Ziegler, Ptuj,
ok. 1800, koloriran
bakrorez iz Stöcklove
suite (fotodokumentacija
Pokrajinskega muzeja Ptuj
- Ormož)

¹⁵ Leskoschek, 1972, str. 120.

¹⁶ Pickl, 1971, str. 98.

¹⁷ Leskoschek, 1972, str. 124. Za Štajerske deželne stanove so leta 1539 izdelali 40 šajk. Baš, 2003, str. 23.

¹⁸ Šajke (nemško Platten = plitvica, čoln) so imele obliko pontona; bile so okoli 10,5 m dolge in 5 m široke ter imele okoli 1,3m 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. Pickl, 1977, str. 237.

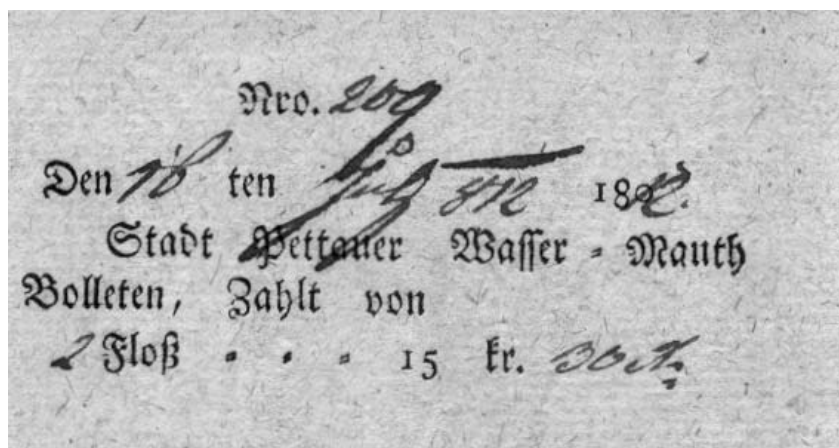
¹⁹ Leskoschek, 1972, str 125.

precej visoko, da bi ostal suh.²⁰ Med letoma 1684 in 1687 so prepeljali po Muri in Dravi na leto 300 splavov in 300 šajk s približno 3000 do 4000 ton provianta in vojnega materiala na operacijska območja vzhodno od Virovitice in Siklosa.²¹ Dravo so uporabljali za prevoz vojaštva proti Donavi tudi v tretji vojni s Turki. O prevozu vojaštva je poročal 25. aprila 1739 cesarsko kraljevi vinski davkar Ruschenitz s Ptuja. Tega dne je bil poslan kot ljubljanski proviantni in transportni mojster s 400 možmi malteških pomorščakov skupaj z živežem na splavih od Maribora do Beograda do cesarsko kraljevih vojnih ladij.²²

Transport oskrbovalnega vojaškega materiala po Dravi je koristil tudi mirodobni trgovini. Po končanih turških vojnah se je v 18. stoletju hitro povečala plovba po Dravi in z njo povezana trgovina.

Splavarji so vozili trgovsko blago po Dravi navzdol do Varaždina, Legrada (Kotoriba) in Dernije (pristanišče Koprivnice), Osijeka in naprej. Glavno trgovsko blago je bil les, ob njem pa so prevažali še steklo, železarske izdelke, svinec in prehranske izdelke. Na Ptujskem polju so trgovci odkupili sredi 19. stoletja skoraj celotno letino sadja in ga prepeljali na čolnih proti Ogrski in Sedmograški. Sredi 19. stoletja je plulo po Dravi okoli 200 šajk, vsaka s težo 300 centov, ki so plovile proti Mariboru in Ptujju industrijske izdelke s Koroške. Na šajko so lahko naložili največ 300 centov kolonialnega blaga, na splav pa 200 centov.²³ Z lesno trgovino je bilo zasedenih čez 200 splavov. S Ptuja so po Dravi izvažali tudi sadje. Iz poročila Mestne občine Ptuj poslanega Obstbau-Vereinu für Mittelsteiermark (Sadjarsko društvo za srednjo Štajersko) v Gradcu izvemo, da je bilo leta 1893 natovorjenih s sadjem okoli 50, leta 1894 okoli 40 in leta 1895 okoli 20 šajk.²⁴

Splavarski mojstri so morali plačevati mestu mitnino, ki je bila zelo različna. Mestni občinski protokol iz leta 1653 navaja, da morajo splavarji, ki peljejo mimo Ptuja, plačati 10 krajcarjev, tisti pa, ki se zaustavijo v mestu in prodajo svoje blago, pa en krajcar. Leta 1749 je imel Ptuj poseben dogovor z Mariborom za dostavo drv. Po tem dogovoru so Ptujčani lahko za svojo lastno uporabo kupili drva v Mariboru in jih pripeljali na Ptuj. V 18. stoletju so morali plačati po mitninskem ceniku pristojbino za lesnino, če je šlo za prazno šajko 15 krajcarjev, za pol naloženo šajko 7 krajcarjev, za splav z deskami, ki je peljal mimo Ptuja 10 krajcarjev, za enako naložen splav, ki se je ustavil na Ptujju 7 krajcarjev, za en šop vinogradniških kolov 3 krajcarje in tako dalje.²⁵



Sl. 2 Potrdilo o plačilu vodne mitnine iz ohranjenega arhivskega gradiva neznanega splavarja (ZAP, Varia, šk.1)

²⁰ Leskoschek, 1972, str. 126.

²¹ Pickl, 1977, str. 238.

²² Leskoschek, 1972, str. 128.

²³ Kolar, Kronika, 1992, str. 187.

²⁴ ZAP, MOP, šk. 64, št. 6049-7-1895, 24. decembra 1895; poročilo na žalost ne omenja vrsto sadja in kam je bilo prepeljano. (op. av.).

²⁵ Kolar, Plovba po Dravi od antike do 20. stoletja, Ptuj včeraj-danes-jutri, Skupščina občine Ptuj, Ptuj 12., 13. november 1992 (zbornik posveta), str.42.

Na štajerskem dravskem območju je bil ptujski pristan ob mariborskem in ormoškem eden najpomembnejših. Vzdrževanje pristana je spadalo k zemljiškim lastnikom, ki so izterjali za kraljevi regal pristaniško pristojbino. Na prostoru pristana so bile postavljene pristaniške čuvajnice, ki so imele nadzor nad pristanom. Med letoma 1761 in 1857 je bil razdeljen na dva lastnika, na magistrat in invalidsko upravo. Varovanje pristana oziroma obale reke Drave je bilo v domeni lastnikov zemljišča. O varovanju obale reke Drave, predvsem tistega dela, katerega lastnik je bila Vojaška invalidska uprava, so se pogovarjali 6. novembra 1845 tudi magistrat in splavarska mojstra Carl Higersperger in Johann Hauswirt.²⁶ Iz zapisnika omenjenega pogovora izvemo, da je napravila Vojaška državna blagajna vodno brano že leta 1815 in da je bilo z njenim vzdrževanjem povezano letno veliko stroškov. Leta 1845 so porabili zanj 461 goldinarjev. Generalna komanda Invalidske uprave se je odločila ohraniti obalno varovalno brano, ki je trpela vsako leto zaradi priveza ladij, splavov in čolnov, ker so se ta plovila privezovala zelo tesno na kamniti »talon« varovalne brane. Ko so plovila odplula, so običajno izvlekla te »talone«, nastalih odprtih pa nato niso več zaprli. Odločila se je, da bo naredila šest lastnih ladijskih privezov, kjer bodo lahko naložena plovila običajno pristajala. Z dovoljenjem Gubernija pa bi tudi postavila opozorilne table, da se smejo plovila privezovati samo na teh privezih. Kdor bi bil proti oziroma se ne bi držal tega določila, bi bil dolžan plačati denarno kazen v vrednosti 1 goldinar; polovico tega bi dobil Invalidski fond, drugo polovico pa ptujski špital, ki je bil od druge polovice 18. stoletja v njihovi lasti.²⁷

Promet v pristanu je bil urejen s prometnim redom, ki so ga večkrat spremenili. Prometni red za leto 1858 določa predpise za pravilni vrstni red pri pristajanju, razkladanju in prodaji prispelega blaga, kakor tudi za varnost pri pristajanju plovil v pristanu in plovišču. K prometnemu redu je spadal cenik pristojbin za nakladalni in izkladalni prostor na obeh straneh Drave in brodišču pri Ptujju. Po takratnem ceniku so morali splavarski mojstri plačati pristojbino 40 krajcarjev za pristajanje enega praznega ali polnega čolna, če bo raztovorjen samo delno ali v celoti, 60 krajcarjev za čoln, ki bo natovorjen ali pretovorjen, 2 goldinarja za pristajanje in natovarjanje enega čolna z jabolki, 20 krajcarjev mesečno za nadomestni čoln na določenem nadomestnem mestu, 20 goldinarjev za vsak odpeljani natovorjen ali prazen splav, 10 krajcarjev za vsak tranzitni splav ali čoln, za razkladanje kolonialnega blaga na obeh straneh pristana za kvadratno klaftro 5 krajcarjev, za skladiščenje lesnih debel in desk na določenem nadomestnem prostoru za kvadratno klaftro mesečno 10 krajcarjev, za razstavitev enega praznega splava, ki se je moral zgoditi v treh dneh, so morali drugače za splav plačati za vsak naslednji dan 30 krajcarjev in tako dalje.²⁸

V primerjavi z Muro ni bila Drava vozna za ladje proti rečnemu toku. Zaradi ovir na Dravi je potekala plovba po njej zelo počasi in samo nizvodno. Vendar so bili na Ptujju zainteresirani tudi za vožnjo po Dravi navzgor, kar lahko razberemo iz poročila ptujskega magistrata z dne 25. aprila 1811.²⁹ V njem zasledimo željo trgovske zbornice po živahnejši plovbi po Dravi navzdol in po naročilu višjih uradov o izposlovanju ladijske vožnje proti rečnemu toku. Ptujška trgovska zbornica bi bila zelo zadovoljna, če bi se to lahko izpeljalo, kajti tako bi se povečal trgovski promet, ki se je v tem času zmanjšal zaradi vojne s Francozi. Po najvišjem ukazu so zato začeli za lažjo plovbo po Dravi odstranjevati ovire ob koncu 18. in v prvi polovici 19. stoletja, kljub temu jim je zaradi nepremagljivih težav spodletelo pripraviti Dravo za plovbo navzgor.³⁰ V dolini Drave so bile med Dravogradom in Mariborom neprehodne skale, na Ptujskem polju pa se je tok reke menjal zaradi pogostih poplav.³¹ Med ovire so sodili tudi mostovi in rečni mlini, med temi tudi štirje ptujski rečni

²⁶ ZAP, AMP, šk. 15, mapa 37, list 216, zapisnik pogovora.

²⁷ Kolar, Kronika, 1992, str. 186.

²⁸ ZAP, AMP, šk. 15, mapa 37.

²⁹ ZAP, AMP, šk. 15, mapa 36, poročilo št. 8331.

³⁰ Kolar, Kronika, 1992, str. 185, op. 4.

³¹ Leskoschek, 1972, str. 137.

mlini in most, ter poplave. Posebno uničujoča je bila poplava v letu 1827, ko je porušila mariborski in ptujski most, voda je bila visoka med 3 in 4 klaframi (približno 5 metrov).³² V večjem obsegu, večino predmestnega naselja Breg, Turnišče do otoka v Šturmovcu, je poplavlila Drava 29. in 30. oktobra 1882, med drugim je odnesla vse do Hrvaške tudi del mostu pri Borlu.³³ V tridnevnih poplavah je narasla Drava 14. oktobra 1889 poškodovala nabrežje in most.³⁴ Velike poplave so bile na Ptuj v septembru in oktobru 1892, ko je Drava narasla za 3,70 m; hiše ob Dravi, v mestu, so imele vodo 20 do 70 cm visoko.³⁵ Tudi novembra 1895 je večdnevno deževje povzročilo, da so potoki in reka Drava prestopili bregove in poškodovali okolico.³⁶



Sl. 3 Johan Winkler, Poplava na Ptuj leta 1889 (fotodokumentacija Pokrajinskega muzeja Ptuj - Ormož)

V hudih zimah je bil velika ovira na Dravi tudi led, saj Ptujčani niso mogli naprej predvideti, kakšno škodo jim bo zamrznjena reka ob odjugu naredila, ali bo poškodovala samo most ali tudi obrežje reke in v kakšnem obsegu bo poplavlila neposredno okolico mesta. V leto 1766 je datirana votivna podoba Franza Josefa Fellnerja, »Ex voto« oziroma Led na Dravi (PMP G 120 s), na kateri je dokumentirano, da je 22. januarja 1766 Drava zamrznila in velike plošče ledu so grozile, da bodo podrle most. Iz napisa na traku, ki se vije v spodnjem desnem vogalu slike, je razvidno, da so se ptujski meščani priporočili zaščitnikom mesta Žalostni materi božji, sv. Juriju in sv. Florijanu ter v procesiji krenili čez most. Reka je odplavila ledene plošče, mesto je bilo rešeno. Magistrat oziroma člani mestnega sveta so pri ptujskem mojstru Franzu Josefu Fellnerju naročili v zvezi s tem dogodkom votivno podobo in nam z navedenim delom zapustili eno izmed dragocenejših ptujskih vedut.³⁷

³² Leskoschek, 1972, str. 143.

³³ ZAP, R 27- Kronika 1857-1887, str. 149.

³⁴ ZAP, R-26, Kronika 1888- 1898, str.11.

³⁵ ZAP, MOP, šk. 6, 2200, 2199.

³⁶ KIPP, Pettau-er Zeitung, 3. 11. 1895, N 44, str.3.

³⁷ Ciglenciki, 1989, str. 11 in 28.



Sl. 4 Franz Josef Fellner, *Ex voto*, olje, platno, 1766
(fotodokumentacija Pokrajinskega muzeja Ptuj - Ormož)

3. februarja 1880 je led na Dravi zopet zamrznil most, tako so ljudje lahko prečkali reko peš po ledu iz ene strani na drugo stran Drave.³⁸ Tesarji in pionirji inženirci so popravili 21. 2. 1880 na več mestih poškodovane pilote zaledenelega mostu. Kako je bila huda zima leta 1891, je pokazala moč in debelina ledenih plošč na Dravi, ki so jih morali žagati, da so jih zmanjšali. Debelina plošče je bila več kot 1 meter. Vsi so čakali na odjugo. Meščani si niso mogli predstavljati kakšno bo stanje po odjugi.³⁹ 4. marca 1891 so ledene plošče na Dravi plavale proti mostu. Oddelek ptujskih pionirjev-inženircev je naredil v petih dneh pod dravskim mostom z miniranjem in lomljenjem ledu široko pot; s tem je obvaroval most. Mlin na levem bregu Drave je bil poškodovan, razbito je bilo kolo in čoln.⁴⁰

Poplave in led na Dravi so povzročile veliko škodo na obrežju in na obeh mostovih,⁴¹ zato so morali Ptujčani vsakokrat popravljati nastalo škodo. Tako so naredili leta 1883 na desnem bregu Drave med obema mostovoma, kjer je bilo vojaško kopališče in šola plavanja, leseno obalno zaščitno



Sl. 5 Johann Winkler, *Zaledenela Drava leta 1891* (fotodokumentacija Pokrajinskega muzeja Ptuj - Ormož)

³⁸ ZAP, R-27, Kronika, str.133.

³⁹ KIPP, Pettaufer Zeitung, 15. 2. 1891 N 7, II Jahrgang, str. 3.

⁴⁰ KIPP, Pettaufer Zeitung, 11. 3. 1891, str 2

⁴¹ Ptuj je dobil železniško progo Pragersko – Velika Kaniža leta 1860. Slovesno so jo odprli 24. aprila 1860. Do Budimpešte je bila zgrajena leto pozneje. Kolar, 1996, str. 562.



Sl. 6 Pantonski most pri Ptuju v Prvi svetski vojni (fotodokumentacija Pokrajinskega muzeja Ptuj)

steno in trno (spora).⁴² Leta 1896 se je odločila Mestna občina Ptuj, da bo zgradila novo dravsko nabrežje med obema mostovoma v dolžini 236 metrov, zato je morala opustiti cesto ob Dravi (od vodnega stolpa do pristana), promet je preusmerila po Dravski ulici do minoritskega samostana, po glavni aleji parka proti železniškemu mostu.⁴³ S pogodbo z dne 6. februarja 1896 je vsa dela prevzela v lastno režijo za ceno 16,473856 kron in se obvezala, da bo polovico stroškov krila sama. Dela naj bi bila pod nadzorstvom Dravske komisije in namestništva iz Gradca.⁴⁴ Nabrežje je gradilo približno 70 mož.⁴⁵ Utrjevanje dravskega nabrežja je potekalo v letu 1897. Njegov del od mitnice (sedaj od mosta za pešce čez Dravo) do mestnega parka, tako imenovana pot ob Dravi, je postal po ureditvi nabrežja priljubljena promenada – sprehajališče različnih obiskovalcev.

Z odprtjem železniške proge med Mariborom in Celovcem 1864. leta je upadla plovba s šajkami po Davi. Zadnja šajka je dozdevno peljala skozi Ptuj 1888. leta, splavarstvo pa se je obdržalo vse do druge svetovne vojne.

Povzetek

Reka Drava je bila v preteklosti pomembna vodna pot. Od vseh Štajerskih rek ima najdaljšo plovno tradicijo. Na prehodu iz poznega srednjega veka v zgodnji kapitalizem je bil Ptuj v primerjavi z Mariborom, ki se je ukvarjal z lokalno trgovino, postojanka na dolge razdalje. Ohranjeni viri nam poročajo, da je imel Ptuj trgovske stike z Nürnbergom. Nürnbergška Beheimgesellschaft je v 15. stoletju trgovala pozimi s slaniki, poleti pa s tkanino iz Achna, Frankfurta na Maini, Nürnberga in Speyerja. To blago so prodali na letnih sejnih v Velikovcu, Ptuju, Celju in drugod. Tkanino, ki so jo Ptujčani izvozili na Ogrsko, so ptujski trgovci kupili na sejmih v Frankfurtu. Prepeljali so jo prek Salzburga, Katschberga do Drave, od tam naprej pa po splavih do Ptuja. Enako tkanino pa so ponujali na sejmih tudi trgovci iz zgornje Nemčije. S Koroške so po Dravi navzdol vozili ob nemškem tudi beneško blago. Na Ptuju so leta 1498 ogrski trgovci plačali za en splav beneškega blaga dva goldinarja mitnine.

V času zgodnjega kapitalizma je doživela trgovina po Dravi svoj razcvet. Iz Beljaka so po Dravi vozili proti Mariboru, Ptuju in proti Ogrski svinec, živo srebro, železo in njegove izdelke. V

⁴² MOP-Gradbene zadeve, 699-1883.

⁴³ MOP-Gradbene zadeve, 2512-5-1896.

⁴⁴ MOP-Gradbene zadeve, 670-5-1901.

⁴⁵ KIPP, Pettauzeitung, 12. 4. 1896, str. 4.



Sl. 7 Urejena obala Drave v Ptuj (fotodokumentacija Pokrajinskega muzeja Ptuj)

16. stoletju se je povečala veljava Ptuja kot trgovskega mesta, saj je trgovska družina Fuggerjev iz Augsburga vzdrževala v mestu svojo prodajalno; na Ogrsko so prevažali po Dravi svinec, kjer so ga topili. Prav tako kot Fuggerji je nakupoval Anton de Lantheri v začetku 16. stoletja velike količine bakra na zgornjem Ogrskem in ga prevažal preko Ptuja na Kranjsko in dalje v Italijo.

Zaradi turških vdorov so omejili trgovino z Ogrsko, kljub temu pa je Ptuj obdržal svoje mesto pri trgovini z velikimi razdaljami. Drave niso uporabljali za prometno pot samo v mirodobnem času, temveč tudi v obdobju vojn s Turki. Namesto z običajnim prevozom po cestah, so po Dravi prevažali s šajkami vojsko, proviant, orožje in strelivo.

V 18. stoletju so začeli na Dravi odstranjevati ovire. Delo je napredovalo zelo počasi, saj je bila ogrska birokracija zelo počasna pri odstranjevanju ovir za ladijski promet na spodnjem toku Drave. V dolini Drave so bili med Dravogradom in Mariborom neprehodne sklale. Med ovire pa so sodili tudi mostovi in rečni mlini, med temi tudi štiri ptujski mlini in most, ter številne poplave.

Čas od konca 18. stoletja do druge polovice 19. stoletja pomeni industrializacijo Pohorja. Trgovina z lesom se je povečala. Sredi 19. stoletja je peljalo povprečno po Dravi 700 do 800 šajk in 110 do 1200 splavov. Z lesno trgovino je bilo zasedenih čez 200 splavov.

Na štajerskem dravskem območju je bil ptujski pristan ob mariborskem in ormoškem eden najpomembnejših. Vzdrževanje pristana je spadalo k zemljiškim lastnikom, ki so izterjali za kraljevi regal pristaniško pristojbino. Ptujski pristan je obsegal zemljišče v velikosti 3 johov 412,9 klafter. Med letoma 1761 in 1857 je bil razdeljen na dva lastnika, na mestno občino, kateri je pripadel del v velikosti 1 joha 1457 klafter, ter invalidsko upravo, katere del je bil velik 1 joh 555,9 klaftre.

Promet v pristanu je bil urejen s prometnim redom, ki so ga večkrat spremenili. Prometni red za leto 1858 določa predpise za pravilni vrstni red pri pristajanju, razkladanju in prodaji prispelega blaga, kakor tudi za varnost pri pristajanju plovil v pristanu in plovišču. K prometnemu redu je spadal cenik pristojbin za nakladalni in izkladalni prostor na obeh straneh Drave in brodišču pri Ptuj. Po takratnem ceniku so morali splavarski mojstri plačati pristojbino 40 krajcarjev za pristajanje enega praznega ali polnega čolna, za pristajanje in natovarjanje enega čolna z jabolki 2 goldinarja, za vsak tranzitni splav ali čoln 10 krajcarjev, za razkladanje kolonialnega blaga na obeh straneh pristana za kvadratno klaftro 5 krajcarjev, za skladiščenje lesenih debel in desk na določenem nadomestnem prostoru za kvadratno klaftro mesečno 10 krajcarjev in drugo. Ob tem ceniku je obstajal še cenik za mestni pristan na Ptuj z vodno mitnino in posebno sodno pristojbino v vrednosti 15 krajcarjev konvencionalnih novcev ali avstrijske vrednosti 26 krajcarjev za vsako plovilo v treh letnih sejmih:

Jurijev 23. aprila, Ožbaltov 6. avgusta in Katarinin 25. novembra. Splavili in šajkarili so lahko le od marca do novembra, torej le osem mesecev.

Z odprtjem železniške proge med Mariborom in Celovcem 1864. leta je upadla plovba šajkami po Davi. Zadnja šajka je dozdevno peljala skozi Ptuj 1888. leta, splavarstvo pa se je obdržalo vse do druge svetovne vojne.

Viri

Zgodovinski arhiv na Ptuj - ZAP

SI ZAP 177 Arhiv mesta Ptuj - AMP: šk. 15.

SI ZAP 005 Mestna občina Ptuj - MOP - Gradbene zadeve: leto 1883, 1896, 1901.

SI ZAP 005 Mestna občina Ptuj - MOP: šk. 6, 64.

- SI ZAP - R 26 - Ferdinand Raisp, Chronik von Pettau von 1888 bis 25. 1. 1898.

- SI ZAP - R 27 - Ferdinand Raisp, Chronik von Pettau 1857 - 1887.

Knjižnica Ivana Potrča Ptuj - KIPP

Pettauer Zeitung 1891 - 1901.

Literatura

Baš, Angelos, Šajkarstvo na Slovenskem, v: Traditiones, 32/1, Ljubljana 2003, str. 21-28.

Ciglencečki, Marjeta, Ptuj na starih vedutah, Pokrajinski muzej Ptuj, Ptuj, 1983, ponatis 1989.

Curk, Jože, Razvoj prometnih zvez v severovzhodni Sloveniji, v: Mednarodni kulturnozgodovinski simpozij Modinci 1977, Univerza v Mariboru, Maribor 1977, str. 199-224.

Kolar, Nataša, Plovba po Dravi v prvi polovici devetnajstega stoletja, v: Kronika 3/1992, str. 185-188.

Kolar, Nataša, Plovba po Dravi od antike do 20. stoletja, v: Ptuj-včeraj-danes-jutri, zbornik posveta ob 100-letnici muzejskega -Zgodovinskega društva, 12. - 13. 11. 1992, str. 43-45.

Kolar, Nataša, Železnica na Ptuj od 1860 do 1918, v: Ptujski zbornik VI, Ptuj 1996, str. 557-594.

Leskoschek, Franz, Schiffahrt und Flößerei auf der Drau, v: ZdHfSt 63/1972, str. 115-151

Pickl, Othmar, Pettau- ein internationaler Handelsplatz des 15. und 16. Jahrhunderts, v: ZdHfSt 62/1971, str. 87-109.

Pickl, Othmar, Mur und Drau als Verkerswege nach dem Südosten, v: Mednarodni kulturnozgodovinski simpozij Modinci 1977, Univerza v Mariboru, Maribor 1977, str. 225-240.

Vuk, Vili, Dravski splavarji od Ptuj do Borla, Ptujski zbornik VI/2, Zgodovinsko društvo Ptuj, Ptuj 1996, str. 1018-1025.

Simoniti, Vasko, Vojaška organizacija na Slovenskem, Slovenska matica Ljubljana 1991.

Seznam mer in uteži

1 cent = 100 funtov = 56 kg

1 oral = 1 joh = 1 kvadratna klaftra = 1600 kvadratnih sežnje = 57,5 ara = 5754,64 kvadratnega metra

1 seženj (klaftra) = 6 čevljev = 1,896 m

Sažetak

Autorica u članku ukazuje na važnost rijeke Drave, kao prometnog i plovnog puta u doba mira, ali u vrijeme rata s Turcima. Piše o značaju rijeke Drave za Ptuj kao trgovačkog središta u 16. stoljeću; o važnosti riječne luke, preprekama i brojnim poplavama Drave; o oštrim zimama i zaleđenoj rijeci, koji je uzrokovao štete na obali i na oba mosta preko rijeke, te o čestim popravcima nastale štete.

Summary

The author of the article demonstrates the importance of the Drava river, as transport and waterways in peacetime, as well during the war with the Turks. She writes about the importance of the river Drava for Ptuj, as a commercial center in the 16th century; of the importance of its river port; of the numerous barriers and floods of Drava; of the harsh winters and the frozen river, which caused damage on its banks and the two bridges over the river; she also writes of the frequent repairs of damage caused.

Ekonomiska i ekohistorija
Economic- and Ecohistory

Časopis za gospodarsku povijest i povijest okoliša

Journal for Economic History and Environmental History

Volumen VII. / Broj 7
Zagreb - Samobor 2011.
ISSN 1845-5867
UDK 33 + 9 + 504.3

Nakladnici / Publishers:

Društvo za hrvatsku ekonomsku povijest i ekohistoriju
Society for Croatian Economic History and Environmental History
Ivana Lučića 3, HR - 10000 Zagreb
tel.: +385/1/61-20-148, fax: +385/1/61-56-879

Izdavačka kuća Meridijani
p.p. 132, 10430 Samobor
tel.: 01/33-62-367, faks: 01/33-60-321
e-mail: meridijani@meridijani.com
www.meridijani.com

Sunakladnici / Co-publishers:

Sekcija za gospodarsku povijest Hrvatskog nacionalnog odbora za povijesne znanosti Zagreb
(moderator: Hrvoje Petrić)

Međunarodni istraživački projekti: »Triplex Confinium - Hrvatska višegraničja u euromediterranskom kontekstu« (voditelj prof. dr. sc. Drago Roksandić) i Triplex Confinium - »Hrvatska riječna višegraničja« (voditeljica: doc. dr. Nataša Štefanec) Zavoda za hrvatsku povijest Filozofskog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu

Urednici / Editors-in-chief:

Hrvoje Petrić, Drago Roksandić

Uredništvo / Editorial Staff:

Dragutin Feletar, Željko Holjevac, Mira Kolar-Dimitrijević, Dubravka Mlinarić, Nenad Močanin, Hrvoje Petrić, Drago Roksandić, Mirela Slukan Altić, Ivica Šute

Međunarodno uredničko vijeće / International Editorial Board:

Drago Roksandić - predsjednik (*Zagreb, Hrvatska*), Daniel Barić (*Le Havre-Pariz, Francuska*), Slaven Bertoša (*Pula, Hrvatska*), Zrinka Blažević (*Zagreb, Hrvatska*), Tatjana Buklijaš (*Cambridge, UK*), Boris Golec (*Ljubljana, Slovenija*), Hrvoje Gračanin (*Zagreb, Hrvatska*), Paul Hirt (*Tempe, SAD*), (Andrej Hozjan (*Maribor, Slovenija*), Halil İnalçik (*Ankara, Turska*), Egidio Ivetić (*Padova, Italija*), Silvije Jerčinović (*Križevci, Hrvatska*), Karl Kaser (*Graz, Austrija*), Isao Koshimura (*Tokio, Japan*), Marino Manin (*Zagreb, Hrvatska*), Christof Mauch (*München, Njemačka*), Kristina Milković (*Zagreb, Hrvatska*), Ivan Mirnik (*Zagreb, Hrvatska*), Mirjana Morosini Dominick (*Washington D.C., SAD*), Géza Pálffy (*Budimpešta, Mađarska*), Daniel Patafta (*Zagreb, Hrvatska*), Lajos Rácz (*Szeged, Mađarska*), Gordan Ravančić (*Zagreb, Hrvatska*), Marko Šarić (*Zagreb, Hrvatska*), Mladen Tomorad (*Zagreb, Hrvatska*), Jaroslav Vencalek (*Ostrava, Češka*), Milan Vrbanus (*Slavonski Brod, Hrvatska*), Zlata Živaković Kerže (*Osijek, Hrvatska*)

Prijelom / Layout:

Saša Bogadi

Za nakladnike / Journal directors:

Petra Somek, Hrvoje Petrić

ISSN:

1845-5867

Tisak i prijelom/ Layout and print by:

Bogadigrafika, Koprivnica 2011.

Adresa uredništva / Mailing address:

Hrvoje Petrić (urednik)
Odsjek za povijest, Filozofski fakultet
Ivana Lučića 3, HR-10000 Zagreb
e-mail: h.petric@inet.hr

Tiskano uz potporu Ministarstva znanosti, obrazovanja i športa RH i Koprivničko-križevačke županije

PRIKAZI KNJIGA

| | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Gyulai Eva, Horvath Zita, Turbuly Eva, Gospodarstvo i društvo međimurskog vlastelinstva u 17-18. stoljeću (Andreja Talan) | 140 |
| Joan Dunayer, Specizam, Diskriminacija na osnovi vrste (Tomislav Krznar) | 142 |
| Podravina, Časopis za multidisciplinarna istraživanja, vol. IX, broj 17 (Tomislav Krznar) | 145 |
| Podravina, Časopis za multidisciplinarna istraživanja, vol. IX, broj 18 (Tomislav Krznar) | 148 |
| Tomislav Krznar, Bioetički mozaik (Hrvoje Jurić) | 150 |
| Ian G. Simmons, Globalna povijest okoliša: od 10000. pr. Kr. do 2000. n. Kr. (Aleksandra Đurić) | 151 |
| J. Donald Hughes, Što je povijest okoliša? (Aleksandra Đurić) | 154 |
| Zapisnik franjevačkog samostana u Našicama. Knjiga I (1739. – 1787.) (Danijel Patafta) | 156 |
| Slaven Bertoša, Osebnino mjesto austrijske Istre: Lupoglavski kraj u srednjem i novom vijeku (Igor Eterović) | 158 |
| Radovi Zavoda za znanstveni rad u Varaždinu, br. 22 (Iva Potočnik) | 161 |
| Historia Varasdiensis. Časopis za varaždinsku povjesnicu br. 1 (Iva Potočnik) | 162 |
| Radovi Zavoda za hrvatsku povijest Filozofskog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu, br. 42 (Igor Razum) | 163 |
| Prostorno planiranje u Jugoistočnoj Europi (Do Drugog svetskog rata) (Marko Šarić)..... | 165 |
| Molve – ljudi, selo i okoliš u dugom trajanju, društvo za povjesnicu i starine (Dragutin Feletar) | 168 |
| ZNANSTVENI SKUPOVI | 170 |
| UPUTE SURADNICIMA / INSTRUCTIONS TO CONTRIBUTORS | 179 |

Popis suradnika u časopisu »Ekonomska i ekohistorija«, broj 7 (2011.):**Karl Kaser**, Universität Graz**Drago Rokсандić**, Filozofski fakultet, Sveučilište u Zagrebu**Daniel Barić**, Université François-Rabelais, Tours**Hrvoje Petrić**, Filozofski fakultet, Sveučilište u Zagrebu**Zoltán Hajdú**, Centre for Regional Studie, Hungarian Academy of Sciences, Pečuh**Mira Kolar-Dimitrijević**, Draškovićeve 23, Zagreb**Harald Heppner**, Universität Graz**Nataša Kolar**, Pokrajinski muzej Ptuj – Ormož**Željko Holjevac**, Filozofski fakultet, Sveučilište u Zagrebu**Igor Žiberna**, Filozofska fakulteta, Univerza v Mariboru**Mirela Slukan Altić**, Institut društvenih znanosti Ivo Pilar Zagreb**Ljudevit Tropan**, Hrvatske vode Zagreb**Andreja Talan**, student, Filozofski fakultet, Sveučilište u Zagrebu**Tomislav Krznar**, Veleučilište u Karlovcu**Hrvoje Jurić**, Filozofski fakultet, Sveučilište u Zagrebu**Aleksandra Đurić**, Sveučilište Eötvös Loránd u Budimpešti**Dragutin Feletar**, član suradnik HAZU, Zagreb-Koprivnica**Daniel Patafta**, Katolički bogoslovni fakultet, Sveučilište u Zagrebu**Igor Eterović**, Lovran**Iva Potočnik**, Varaždin**Igor Razum**, student, Filozofski fakultet, Sveučilište u Zagrebu**Marko Šarić**, Filozofski fakultet, Sveučilište u Zagrebu**Vladimir Šadek**, Koprivničko-križevačka županija**Csaba G. Kiss**, Sveučilište Eötvös Loránd u Budimpešti**Vjeran Kursar**, Filozofski fakultet, Zagreb

Ekonomska i ekohistoriju referiraju:

HISTORICAL ABSTRACTS, ABC CLIO Library, Santa Barbara, California, USA

AMERICA: HISTORY AND LIFE, Washington, USA

JOURNAL OF ECONOMIC LITERATURE (JEL), Pittsburgh, USA

CENTRAL AND EASTERN ONLINE LIBRARY, Frankfurt am Main, Deutschland

ECONLIT - AMERICAN ECONOMIC ASSOCIATION, Nashville, USA