

Na Podravskoj magistrali

Kada se čovjek prvi put pojavio u hrvatskoj zapadnoj Podravini, nemoguće je ustanoviti, ali da je ovdje više od tri tisuće godina nije teško dokazati. O tome nebitno svjedoče prehistorijski tumulusi, ogromni grobovi-gomile davnih panonskih knezova: Gomila kod Jalžabeta, Gamula i Gamulica kod Martijanca, prehistorijsko nalazište kod Sv. Petra i drugi lokaliteti. Tu su našli vječno počivalište mogućnici koji su si mogli priuštiti luksuz na račun svojih podanika. S njima su sahranjeni bogati grobni prilozci: fino izrađeno posuđe, skupocjeni nakit i oružje.

Ne treba posebno naglasiti da Podravina nema ni željeza, ni bakra, ni jantara, ni srebra. Prema tome, sve ove stvari morale su se ovamo dopremiti iz drugih krajeva: bilo s istoka ili sa zapada, bilo s juga ili sa sjevera. Trebalo je podržavati veze, a veza nije moglo biti bez kakvih-takvih putova.

U prvo vrijeme to su samo staze prokrcene kroz guste šume između pojedinih naselja. Kad se narod namnožio, širi se mreža putova. Neki od njih postaju glavne žile kucavice onodobnog prometa. Među takve, bez sumnje, spada Podravska magistrala. Zacrtali su je Panonci, s malim korekturama preuzeli i uredili Rimljani: služila je sredovječnom feudalnom društvu i dočekala naše dane – i opet s malo korektura. Ona je našem kraju otvarala put prema istoku, središtu visoke grčke i osebuje tračko-makedonske kulture, vodila na zapad do kulturnih središta Norika i dalje do Italije. Njome su se kretali trgovci, dolazili prijatelji, ali i neprijatelji.

Sudbonosne 6. godine n.e. na njoj su se pojavile vojske rimskog cara Augusta noseći ropstvo domorocima, koji su se tri godine hrabro borili protiv mrkog i okrutnog Tiberija, carevog posinka.

Već u I stoljeću n.e. Rimljani su na lijevoj obali Bednje podigli jaku tvrđavu okruženu do 3 metra (i više) debelim zidom. Za »visoko«^o rimsko društvo tu je uz udobne stanove uređeno kupalište i provedena je kanalizacija – i to tako solidna da taj stari rimski kanal još danas odvodi vodu sa zapadnog dijela Preradovićeve ulice u Bednju kod mlina. Tvrđava je prozvana I O V I A (Jovija).

Izvan zidina podigli su svoje domove trgovci i vlasnici raznih radionica koji su trebali opskrbljivati vojsku svim potrepštinama.

Novi gospodari učvrstili su i visoko podigli nasip starog podravskog puta, proširili ga, a na pojedinim mjestima podigli kule – stražarnice. Našli su se u tuđoj zemlji, među neprijateljskim narodom čiji nepokoreni srodnici, Panonci, žive sjeverno od Drave. Ni na novouređenoj Podravskoj magistrali nema potpune sigurnosti. Cijelom njenom dužinom neprestano krstare rimski vojnici u potrazi za odbjeglih robovima i nepokorenim pojedinih domorocima koji se udruženi u većim skupinama ne žacaju oplijeniti trgovce, pa i visoke rimske časnike koje prevozi cursus publicus (kursus publikus), prva

poštanska služba u našem kraju. Riječ cursus, trčanje, dovoljno govori o tome kako se obavlja ova služba. Glavni promet teče kolima i to ponajčešće tropregom. Briga za sigurnost putova povjerena je speculatoru (spekulatoru) koji je ujedno i krvnik, a nerijetko i utjerivač državnih daća, dakle vrlo omražena osoba. U slučaju potrebe speculator može uzeti bilo čijeg konja ili kola i uključiti ih u cursus publicus.

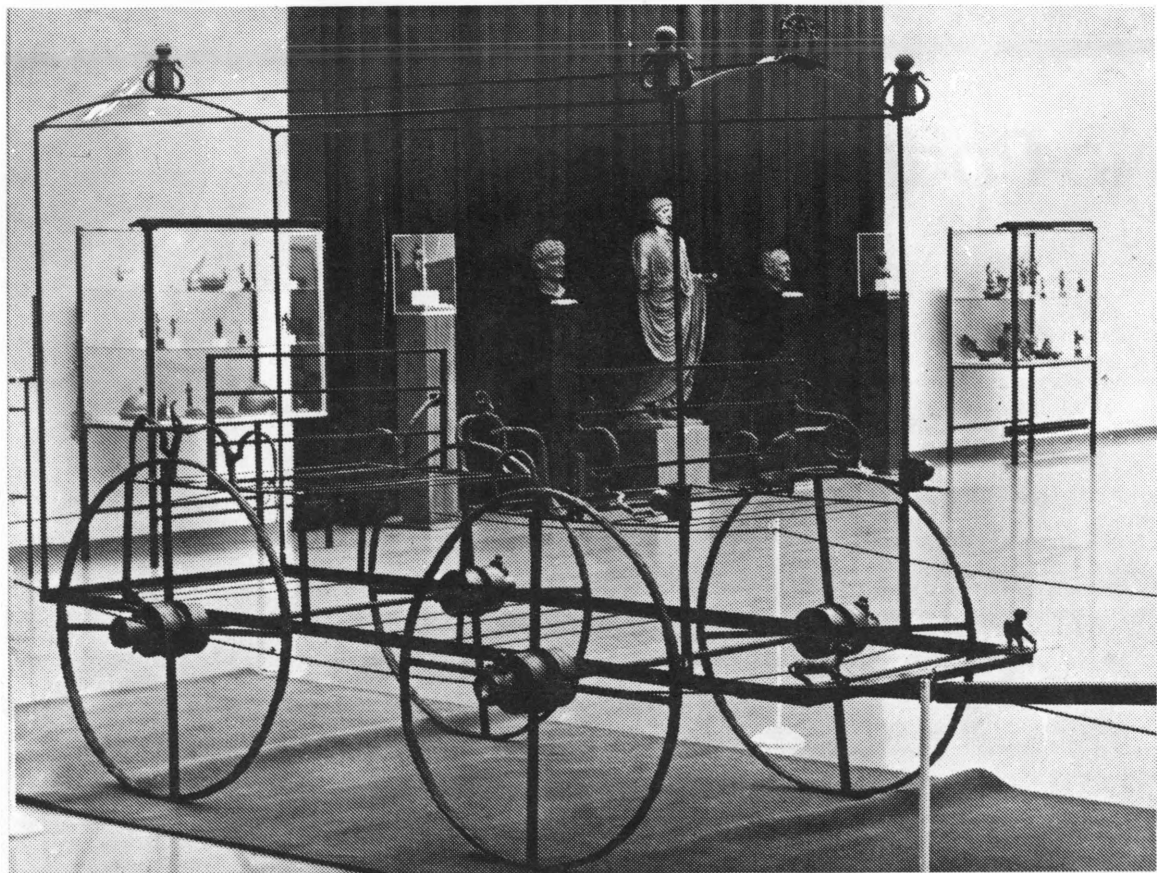
Da bi se promet nesmetano odvijao, uz cestu su uređene postaje, oko dvadeset kilometara udaljene jedna od druge. Tu su uvijek morali čekati odmoreni konji i raspoloživa kola. U slučaju potrebe robovi postaje cursus publicusa upregli bi nove konje, pretovarili robu – i sprega bi odjurila dalje. I Iovia ima takvu postaju.

Tom državnom poštom služili su se samo najviši rimski časnici i činovnici. Njima bi car izdavao tzv. diplomu koja bi na postajama služila kao legitimacija. U njoj je stajalo što se ima dati takvoj osobi: koliko konja, kakva kola, kakav kruh i koliko masla, odojaka, jagnjadi, jarebica, fazana, pilića, meda, mirodija, voštanica – i kakvo prenočište. Takve osobe vodile su sa sobom brojnu pratnju, počesto i cijelu svoju porodicu.

Diplome za vožnju i korištenje usluga cursus publicusa počeo je izdavati sam car, ali su od III vijeka dalje takve isprave izdavali i upravitelji rimskih provincija. Tako ustrojena rimska pošta bila je teški teret za podanike te moćne države, a imala je i neke velike nedostatke. Služila je samo povlaštenoj klasi, a ipak nije bila u stanju uvijek udovoljiti zahtjevima. Nije imala ustaljeni vozni red. Od vremena do vremena pošlo bi na put po više kola i postaje bi jedva mogle namiriti potrebe velikog broja putnika.

Rimljani su i u naš kraj donijeli svoje zakone i »rimski mir«. Tko bi pokušao narušiti taj uhodani red, stigla bi ga »rimska pravda«. Na udar te pravde došli bi u prvome redu razni buntovnici i drumski razbojnici. Smrt od mača bila je najblaža kazna, a bilo je i mnogo gorih: rad u rudnicima, veslanje na lađama, borba s divljim zvijerima u areni, umiranje na križu, a ipak nije sve teklo po želji i zakonu.

Iako su gospodari svijeta sve poduzimali za sigurnost prometa, ipak nisu svi oni koji su se služili državnim prometnim vezama sretno stizali na cilj. Poneki putnik ili poštar nastradao bi od neprijatelja kojeg nije mogla doseći niti svemoćna ruka rimske pravde. Zimskoj mećavi, čoporima divljih zvijeri i tajnoj ljudskoj osveti nisu mogli na kraj stati niti rimski legionari, niti najstroži zakoni. Tu i tamo ostala bi po koja kola s pratiočima zametena pokraj puta, ili utonula u duboku močvaru. Jedno takvo vozilo počivalo je punih osamnaest stoljeća na sjevernom rubu Podravske magistrale, a pronađeno je u selu Poljancu 1931. godine na posjedu seljaka Radeka Bačanija. Tu su pronađene i ljudske, a djelomično i konjske kosti. Kola su bila urešena kipići-



Rimska kola iz Poljanca kraj Ludbrega

ma mitskih bića, panterama i ljudskim glavama. Danas se nalaze u zagrebačkom arheološkom muzeju.

Stručnjaci se razilaze u tome kojoj su svrsi služila. zagrebački arheolog profesor Miroslav Šeper, koji je ovaj skupocjeni nalaz proučavao, misli da su bila u službi rimske pošte i da su služila za prevoz visokih časnika. Pružala su stanovitu udobnost i bila su urešena kipićima grčko-rimskih bogova. Našla se tu i statueta Hermesa, boga putnika i zaštitnika putova. Prema tome, ovaj arheolog drži da su možda putnici nastradali nesretnim slučajem, kad su kola skrenula s ceste i zaglibila u močvari putujući prema zapadu.

Stjepan Vuković, varaždinski arheolog, rekao je jednom u razgovoru ovo: »Kola su zacijelo pripadala nekom uglednom Panoncu u službi Rimske države. Vozeći se na liječenje u Aquae Iasae (Akve Jase) osjetio je blizinu vlastite smrti i naredio pratnji da ga sahrani na način kako su se ukapali njegovi precii«.

Stručnjaci beogradskog muzeja, koji su ovo vozilo restaurirali, tvrde da su to obredna kola. Za usporedbu navode slične nalaze u zapadnoj Mađarskoj.

Tom mišljenju priklanjaju se i naši eminentni stručnjaci – arheolozi: Dr. Branko Vikić i profesor Marčel Gorenc koji su od 1967. godine stalno istraživali teren rimske Ioviae.

A taj je danas već toliko istražen da se može govoriti o jednom cvatućem, za svoje doba prevelikom naselju, koje je, na žalost, u svojem relativno kratkom vijeku barem dva puta temeljito rušeno. Prvi puta su to učinili Markomani koji su se s ostalim Germanima bunili protiv Rimljana (166–180. god.).

Tada se Iovia opet digla iz ruševina, te se tokom III i IV st. proširila prema sjeveru. Koncem četvrtog ili početkom petog vijeka stiže ju konačna propast. Tada se Panonijom kreću novi narodi. Kuda prolaze, robe, pale, ubijaju, razaraju. Nabraja ih crkveni pisac, sveti Jeronim. On piše: »Got, Sarmat, Kvod, Alan, Hun, Vandal i Markoman pljačka i pustoši.« Među rimskim pokrajinama spominje i obje Panonije i završava: »Svagdje samo tuga i užas i mnoštvo slika smrti«. – Nestajala su naselja jedno za drugim.

Jednog sudbonosnog dana zamro je život i u Iovii. Možda nije najedamput sve stanovništvo izginulo, ali ga mnogo nije ni ostalo. Preživjeli se povlače daleko od glavne ceste u šumu i među močvare gdje jaderno životare ili umiru od gladi u krajnjoj bijedi.

Na Podravskoj magistrali još neko vrijeme sablasno strše goli obgorjeli zidovi nekada ponosne Ioviae... I što nisu učinili barbari, učinilo je vrijeme. Četrnaest du-

gih vjekova glodalo je ruševine dok na koncu nije ostao ni kamen na kamenu. Iovia je polako tonula u drač i zaborav.

Kad je sve propalo, kad je gotovo nestalo starog stanovništva, kad su gotovo sva naselja pretvorena u ruševine, još uvijek se moglo prolaziti starim rimskim cestama. I naša je podravska magistrala ostala uporabiva. Kraj nje se u ranom srednjem vijeku (VI stoljeću) neko vrijeme zadržavaju Langobardi, a iza njihovog odlaska u Italiju ovamo sele Slaveni. Oko stare Ioviae niču njihova gradišta.

Trebalo je nekoliko stoljeća da bi se ovdje organizirala svjetovna i crkvena vlast na širem području. U početku Slaveni žive u manjim zajednicama, ali opasnost i ugroženost od vanjskih neprijatelja sili ih na udruživanje i podržavanje stalnih veza među gradištima. Preko Drave zaljeću se Avari, sa zapada prijete Franci, a na koncu nisu ništa manje opasni ni Madžari, koji su od konca 9. vijeka ugrožavali sve svoje susjede.

Rimska obrambena linija potpuno je razorena. Sad Slaveni stvaraju svoj niz gradišta na liniji Martijanec – Torčec – Gola. Najgušća su ona oko stare Ioviae: jedno na jugu, dva na sjeveru, jedno na sjeveroistoku u Sigecu i Stari Gradec na brijevu, jugozapadno od današnjeg Ludbrega. Trebalo je podržavati veze.

Srednji vijek ne pozna organiziranu poštansku službu, ali to ne znači da ljudi tog vremena nisu znali uspostaviti veze i slati obavijesti na veće daljine.

Svuda je vladala tišina, nije bilo današnje buke motornih vozila, zato su i primitivna sredstva mogla poslužiti toj svrsi.

Kad bi se neprijatelj pojavio, davali su se signali ogromnim vatrama, koje bi palili na istaknutim mjestima: udaralo se u debelu dasku obješenu o čvrstu granu drveta ili u zvonku metalnu ploču: trubilo se u dugački kravlji rog – i narod bi se tada sakupljao i spremao na obranu. (Od početka XVI vijeka u Podravini toj svrsi služe i zvona).

Na starim putevima promet nikad nije zamro, ali te ceste nitko ne popravlja i s vremenom postaju jedva prohodne. Tereti se tovare na konje – i tako se prenosi sol, platno, krzna i druga roba. Samo veće terete vuku jaki zdravi volovi i za suvremenike nije bilo ništa neobično vidjeti na takvim kolima kakvu »presvijetlu« gospođu ili, možda, čak i biskupa. Na taj način saobraćalo se kroz cijeli srednji vijek, a to je vrijeme kad nema grozničave žurbe. Putujući od Kamengrada prema Varaždinu ili Varaždinskim Toplicama putnici su bili sretni ako bi u jednom danu prevalili put do Ludbrega. Tu bi prenočili pod zaštitom gospodara tvrđave koji se morao brinuti za sigurnost mjesta i svih putova koji vode kroz njegovo vladanje. Njegova je briga i održavanje mosta na Bednji. Ako taj ne postoji, on mora bezuvjetno osigurati prijevoz preko rijeke. Istu dužnost imaju svi oni kroz čije posjede vodi cesta preko potoka i rijeke.

Ljudi srednjeg vijeka nisu navikli, a niti su osjetljivi na udobnost prenočišta. Glavne stvari koje se traže: skromna hrana, sijeno za stoku i slama za ležaj mogu se dobiti u kojoj rodbinskoj zadrugi.

Putnici su uvijek dobrodošli. Od njih se mogu doznati mnoge novosti, po njima se šalju razne poruke u druga mjesta i očekuje odgovor na povratku. (Takav običaj zadržao se u Podravini do današnjih dana. Među seljacima se često moglu čuti: »Poslal sam glasa z drugoga sela po prijatelju« – i tako dalje.)

U vrijeme križarskih ratova nastaju neke redovničke družbe koje uz druge dužnosti imaju u svojim pravilima i zbrinjavanje putnika. Već u dvanaestom stoljeću dolaze u Rasinju Templari, u trinaestom u okolici današnjeg Velikog Bukovca djeluju Vitezovi svetog groba, ludbreški Ivanovci ovdje su od početka četrnaestog vijeka. Ovi posljednji nazivaju se Hospitalci, jer su osim svratišta držali i hospitale, tj. bolnice (Naši ljudi oko Ludbrega još danas bolnicu nazivaju »špital«. To je ostatak iz onih dana kad se narod služio redovničkim hospitalima). Da bi takve usluge mogli pružiti, oni drže velike zemljišne posjede što ih obrađuju kmetovi.

Osim spomenutih crkvenih redova u Podravini se bogatstvom ističu velikaške porodice: Opojski u Rasinji, Gisingovci, gospodari Koprivnice i velikih imanja u Madžarskoj i Austriji; ludbreški velikaši: magistar Nikola Ludbreški, ban Ivan Chus (Čuz) Ludbreški i njegovi sinovi. Svi oni živo sudjeluju u političkom životu. Često borave na kraljevskom dvoru ili na bojištima. Potrebne veze s domom održavaju pomoću golubova listonoša ili šalju glasnike. Svaki od tih velikaša ima po nekoliko imanja katkada vrlo daleko od matičnog posjeda, a nerijetko i sjeverno od Drave, zato određenim kmetskim kućama stavljaju u dužnost prenošenje vijesti i obavijesti, a ta obaveza ostaje kroz dalja pokoljenja. Kako vidimo, u srednjem vijeku svaki se snalazio kako je znao i mogao.

Početak novog vijeka Hrvatska se našla u vrlo teškim prilikama. Turci su polako osvajali grad za gradom prodirući sve dalje na zapad. 1552. u njihove ruke pala je i Virovitica. Hrvati su upri sve snage da očuvaju bar ono što je bilo zapadno od linije Sisak – Virovitica. I bečkom dvoru bilo je u interesu da zaustavi dalje prodiranje Turaka. Zato se na istoku ostataka stare Kraljevine Slavonije (današnja sjeverozapadna Hrvatska) osni-va Vojna krajina. U ovaj obrambeni sistem uključene su sve tvrđave uz podravsku magistralu tj. Đurđevac, Koprivnica, Rasinja, Ludbreg, Martijanec i Varaždin kao sjedište generala. Od tog vremena podravskom magistralom stalno prolaze plaćeni koji se raspoređuju po spomenutim utvrdama i postaju velika nevolja za okolno stanovništvo.

Opasno je živjeti kraj ovog carskog drumca. Godine 1532. ovuda su se kretale divlje turske horde sa sultanom Sulejmanom I. Za njima su ostali popaljeni domovi i leševi svih onih koji se nisu provodobno sklonili u šume. Neka sela su uništena i zbrisana s lica zemlje. Slični prizori su se ponavljali 1552. kad je ovom cestom prolazio turski Ulama-beg. Bio je zle sreće. Kod Vinice porazio ga hrvatski ban Nikola Zrinjski, oteo mu roblje i natjerao ga u bijeg. Turci, videći da ih Hrvati dalje ne progone, poharali su naselja uz magistralu. Od tog vremena nikad više velike turske vojske nisu prolazile ovim krajem. Manje turske čete i dalje su se zalijetale u Podravinu sijući strah i užas. Na žalost, među ovim razbojnicima bilo je najviše kršćana. Zvali su ih martolozi. Prema zaključku hrvatskog sabora svaki zarobljeni kršćanin-razbojnik trebao je biti nabijen na kolac, pa ipak su se razbojstva nastavila. Na primjer: 1580. došle su da robe dvije takve grupe. Jedna je potučena kod Ludbrega, druga kod Koprivnice. A takvi sukobi bili su česti i krvavi, zato je vojska stalno na okupu.

Istovremeno dok se uređuje Slavonska vojna krajina organizira se i prva poštanska linija koja veže Koprivnicu, Ludbreg i Varaždin sa Štajerskim Grazom (Grazom). Tim »poštohodom« šalju se samo pisma i izvještaji o važnim vojnim poslovima. Poštonoša ili postillon

(postiljon) je pripadnik određene vojne jedinice koja u svom sastavu ima i određeni broj konja. 1555. godine ludbreški poštar Ivan Pudogović drži dva konja. Za njih dobiva po 20 forinti mjesečno. Hrvatski povjesničar Josip Horvat tvrdi da je ovaj podravski poštohod najstarija redovna pošta u našoj domovini.

Budući da su vremena nesigurna, zapovjednik kopriivničke ili koje druge tvrđave, morao je poštonoši dati oružanu pratnju kad god bi se na cesti pojavili razbojnici ili drugi ljudi izvan zakona. Tako je 1580. godine iz Ludbrega premješteno 10 haramija u Rasinju da bi se prolaz putnika i pošte mogao bolje osigurati. Bilo je godina kad bi se na cesti izredalo mnogo razbojstava i pljačke. Mnogo puta su počinitelji bili sami krajiški vojnici koji bi svoj plijen dijelili sa zapovjednicima kopriivničke tvrđave. Idući od Varaždina prema Ludbregu puštali bi svoje konje da pasu po usjevima. U XVI i XVII vijeku bile su i dravske šume pune sumnjive čeljadi, a cijelo to vrijeme bila je javna tajna da su gostionice u Semovcu zapravo razbojničke krčme.

Druga nevolja tog vremena su loši putovi, neuređeni potoci koji često oštećuju cestu pa i trošni mostovi. Popravljati mostove dužna su vlastelinstva na čijem se vladanju nalaze, ali nadzor vrše županijski suci. Oni određuju čiji će kmetovi šljunkom nasipavati ceste...

Unatoč tome što je 1653. u Varaždinskoj županiji određen posebni činovnik tzv. subvicecomes (subvicecomes) da vodi brigu o cestama, mostovima i uređenju potoka, putnici su se morali i dalje na Podravskoj magistrali gušiti u prašini, ili bi se probijali kroz blato što je sizalo konju do koljena.

Ludbreško je vlastelinstvo dobro održavalo most na Bednji, ali na Plitvici i na Glibokom bili su putnici često ugroženi. Naš subvicecomes nije se mnogo trudio oko uređenja putova. Za kratko vrijeme ta je briga ponovno povjerena županijskim sucima, ali opet bez uspjeha. Veliki župani varaždinski iz porodice Erdödy (Erdedi) prijetili su nemarnim činovnicima velikim kaznama. 1693. Đuro Erdödy udario je globu od 100 forinti za propuste ove vrste. Ako se uzme u obzir da su u onodobni suci primali samo 15 forinti godišnje plaće, takva odredba morala ih je urazumiti, zato je te godine popravljen most na Plitvici. Sad su i postiljoni jurili bez opasnosti preko ove rijeke. Na njihovom putu nije ih smjela zadržati ni kiša, ni snježna mećava, ni ljetna oluja. Trubeći u rog upozoravali su prolaznike da im se maknu s puta, a trubili bi redovito na ulasku u svako pojedino mjesto. Takav je bio propis.

Baš zbog toga nesretnog trubljenja ludbreški su postiljoni jednom izvukli grdne batine. Zbilo se to koncem XVII stoljeća kad je ludbreški grad bio u vlasti Franje grofa Erdödyja, kraljevskog kapetana na vojnoj granici. Zacijelo je taj »presvijetli« bio toga dana zle volje, ili je možda zadrijemao u času kad se pod njegovim prozorima oglasio prodorni zvuk poštanskog roga. U silnom bijesu dao je svojim haramijama zapovijed da pošteno premlate postiljone.

Neko vrijeme iza tog »junačkog čina« naš se »premiostivi« grof našao pred kraljevskim sudom. Tužio ga je sam vrhovni zakupnik pošte u Habsburškoj monarhiji, grof Paar. Tu je Erdödy izjavio da »te batine nisu bile tako strašne«. Zacijelo poniženi postiljoni nikad nisu dobili zadovoljstina prema onoj: »Čija sila, njegova i pravda«.

Grof Franjo Erdödy umro je 1694. godine, ali s njim nije nestao i posljednji silnik.

1718. godine sam kralj Karlo III uzima u zaštitu poštare »jer su nasilja učinjena tom staležu prevršila svaku mjeru«. Pojedina gospoda znala bi takvog jahača skinuti s konja i još ga dobro izbatinati. Bilo je plemića koji su poput razbojnika otimali poštanske pošiljke. Pojedini expeditori više nisu mogli dobiti postiljone. Ali vremena se mijenjaju.

1737. godine ulazi u historiju ludbreški poštar-expeditor Juraj Norsić, vlasnik plemićkog dobra u Slokovcu. Kad je te godine kralj Karlo III zaratio s Turcima, trebao je i naš Norsić poći u boj. Mjesto toga on je tražio veze. Zauzeo se za njega vrhovni upravitelj pošte grof Leopold Paar tvrdeći »da je Norsić nenadoknadiv u svojoj službi«, no sve uzalud. Intervencija nije uvažena. »Norsićeva molba za otpuste iz vojne službe«, veli hrvatski povjesničar Josip Horvat, »najstarija je reklamacija te vrste u hrvatskoj povijesti«. Kako se naš junak držao u borbi ne znamo. Sudeći po svemu, zacijelo nije »razganjao Turke na buljuke«, ali je svojom reklamacijom osvojio jedno rijetko prvenstvo za Ludbreg. Ima, dakle, razloga da mu se spomene ime.

Tokom XVIII vijeka sve se više razvija promet, te se i privatnici mogu koristiti poštanskim uslugama. 1741. godine kraljica Marija Terezija ukinula je takse za pisma koja šalju županije, kraljevski slobodni gradovi i ostala upravna tijela. U to vrijeme ludbreška je pošta uvrštena u Poštanski okrug varaždinski. Sama podravska cesta u nadležnosti je Križevačke županije sve do Martijanca. Dalje prema zapadu, dužni su voditi brigu o održavanju varaždinski činovnici. Budući da je ta poštanska cesta od prvorazredne važnosti, moraju na njoj raditi i kmetovi nastanjeni podalje od ove trase. Oko 1750. natjerao je varaždinski sudac Donat Cinderi ovamo na kuluk kmetove čak iz Kneginjca i Lužana. Morala su doći četvora kola. U svaka su bila upregnuta po četiri konja ili četiri vola, a radilo se tri dana...

U vrijeme kraljice Marije Terezije mnogo se pažnje polagalo poštanskom prometu, a ipak su se dešavale razne zloupotrebe. Mnogi ekspediteri ubirali su veće takse negoli je bilo određeno. Postiljoni bi svračali u usputne gostionice i ne bi stizali na vrijeme. Nekorektnim postupcima naročito su se isticali ekspeditori u Ludbregu i Koprivnici. Prevršili su svaku mjeru, te su tužbe zbog takvih postupaka doprle do samog carskog dvora u Beču. Po nalogu kraljice Marije Terezije hrvatski ban Franjo Nadaždy (Nadaždi) naredio je upravitelju Varaždinskog poštanskog okruga da ima paziti na poštansko osoblje, kažnjavati svaku zlouporabu službene dužnosti, a nepopravljive treba otpustiti. Ta je naredba izdana 1765. godine, a nešto kasnije kraljica je izdala posebnu tabelu prema kojoj su se trebale naplaćivati poštanske usluge. Slična naredbu izdalo je 1775. godine Hrvatsko kraljevsko vijeće uz dodatak da će biti kažnjen svaki gostioničar koji bi poštanskog službenika za radnog vremena poslužio pićem.

Tokom osamnaestog stoljeća pošta ima redovne linije za prevoz putnika. Uvedene su velike kočije (dilizanse), što ih vuku jaki konji i to najmanje četiri (većinom po šest njih) u zaprezi. Na taj način održava se promet između glavnog grada i većih naselja po svim zemljama Habsburške monarhije. Na Podravskoj magistrali sabobračaju manja poštanska kola na koja uz prevoznika mogu sjesti dva-tri putnika. Prvenstvo imaju državni službenici. Njima ustanova izdaje »otvorenu zapovijed«. Tim dokumentom oni se legitimiraju na »predprežnim postajama«. U iznimnim slučajevima postaja ih mora prevesti posebnim kolima.

Terete prevoze volovske ili konjske sprege privatnika. Imućniji imaju lagana kola (kasnije kočije) kojima se voze po potrebi i na veće daljine, a sirotinja ide pješke – ljeti većinom bosa. Na cesti se našlo kojekakvih ljudi. Za vrijeme dugotrajnih ratova s Turcima koncem XVII i početkom XIX stojeća mnogi vojnici bježe iz austrijske vojske, a bilo je i drugih prekršitelja zakona. Na cestama nije nitko više siguran. Vlasti određuju da se svim postajama imaju dostavljati tjeralice, da mogu prijavljivati svako sumnjivo lice koje bi se željelo prevesti redovnim poštanskim linijama.

1805. godine, kad su na putovima počinjena mnoga razbojstva, po odredbi vlasti trebali su poštanska kola pratiti konjanici (husari), a u pojedinim slučajevima mogli su se uzeti privatni konji i prisiliti seljake da štite poštanske pošiljke i putnike. Da ne bi putnici zalutali, naročito zimi kad duboki snijeg zamete čitav kraj, sadi se uz cestu drveće, vočke ili visoki jablani. U zadnjem deceniju prošlog stoljeća uzgojio je vrijedni voćar Franjo Daranji, slokovečki učitelj, na stotine sadnica u cjepilnjaku škole u Slokovcu. Te jabuke i orasi zasađeni su duž ceste na potezu Veliki Bolfan – Poljanec. Na sporednim putovima vlastelinstva bi obično sadila jablane.

Orijentaciji su služili i putokazi. Na Podravskoj magistrali postavljeni su prvi put 1708. godine po naredbi bana Franje Balaše. Natpisi su bili na njemačkom i hrvatskom jeziku, ali malo je bilo koristi od toga. Rijetki su tada pismeni ljudi, a još rjeđi oni koji bi znali njemački.

Unatoč svim neprilikama poštanski promet se sve više razvija. On postaje opća potreba i sve bolje se organizira. 1850. godine uvedene su i kod nas prve poštanske marke sa slikom carskog crnog dvoglavog orla, jednake za cijelu Habsburšku monarhiju.

Nekoliko godina kasnije (1855) uzima u zakup ludbrešku poštu poreznik Josip Valenko. Sam je radio kao ekspeditor. Zatim je uzео u zakup ludbrešku maltu i konačno (1876) postao općinski načelnik u Ludbregu. Silno se obogatio kupujući one seljačke posjede koji bi po nesreći »došli na bubanj«. Imao je i dobrih svojstava. Bio je veliki propagator dobre knjige. Kad bi kao općinski načelnik posjećivao škole, obogatio bi školske knjižnice većim brojem izabranih djela.

Kad je Valenko postao općinskim načelnikom, poštu preuzima plemić Ljudevit Švigel, »varoša Koprivnice fiškal«, vlasnik nekog manjeg posjeda i mlina u Globočecu i Herešinu kraj Koprivnice. On drži ekspeditore: Svetozara Leščana i Franju Sigmara i vlastite sprege o kojima vode brigu dva njegova kočijaša. Tada je već pošta u današnjoj Ulici Petra Preradovića (ucrtana je na katastarskoj mapi Ludbrega 1859. godine). Tu je danas SUP Ludbreg. 1888. Ludbreg je telegrafom spojen sa Zagrebom i to preko Varaždinskih Toplica, a zatim je takva veza uspostavljena s Koprivnicom i Varaždinom.

Slijedeće, tj. 1889. godine ludbrešku poštu uzela je u zakup mlada djevojka Slavica Somodji (Somodi), prva žena s položenim ispitom za tu struku. Bila je imućna, zato je mogla položiti jamčevinu od 1400 forinti, za onda veliku svotu (Očuh joj je bio upravitelj kod grofa Erdődija u Varaždinu). Prevoznike je unajmljivala u Ludbregu, a oni su se morali ugovorom obvezati da će točno i savjesno obavljati preuzetu dužnost, te su cijelim svojim imetkom jamčili za sigurnost pošiljke. Nadležna vlast (kotarska ili općinska uprava) izdala bi »foringašu« knjižicu o njegovom poštenju i sposobnosti za vršenje te odgovorne dužnosti.



Slavica Somodji udata Schönwetter, prva ludbreška poštarica

Slavica Somodji sama je vršila ekspediciju pošte i brzo se uključila u društveni rad. S ostalim ludbreškim građanima više od 20 godina davala je svoj prilog za uzdržavanje limene glazbe u mjestu.

1899. godine izgradila je vlastitu kuću i ovamo prenijela poštanski ured (Ta kuća i danas stoji u Ulici Vladimira Nazora 6). Na tu zgradu stavljen je i grb sa simbolima mađarske državnosti (grb i kruna sv. Stjepana). Kad je 1903. buknula buna, seljaci su u noći 21/22 lipnja, zgazili i zgnječili ovaj grb i razbili sva stakla s ulične strane te nove kuće.

U to vrijeme pojavili su se na Podravskoj magistrali prvi automobili, a 1905. godine već se i grof Dionizije Drašković Velikobukovečki vozi svojim automobilom: Baš u to doba ovamo stiže još jedno čudo tehnike: telefon – doduše s malim zakašnjenjem, ali još uvijek pravodobno.

Od 1909. i martijanski barun Pavao Rauch praši cestom u crvenom »beskobilu«, kako seljaci to čudno vozilo zovu. Uoči prvog svjetskog rata uznemiruje narod uz cestu silna buka lancije Ljudevita Vrančića, činovnika ludbreške Dioničke štedionice, a pravu buru izazvao je prvi ludbreški autobus, vlasništvo hoteljera Viktora Fizira. Profesionalni prevoznici naslutili su u njemu veliku opasnost. Kad se ta »hiža na kotačima« pojavila na Trgu sv. Trojstva (1922) njima je bilo jasno da će izgubiti



Cestitke ludbreškog listonoše Roka Prijatelja (1906)

mного od dosadašnje zarade, a ako se Ludbreg poveže još i željeznicom s većim centrima, mnogi od njih postat će suvišni. Ni seljaci nisu bili baš oduševljeni ovim vozilima što su dizala ogromnu buku. Konji, krave, perad i sve živo uklanjalo se s puta, a kočijaši bi se sa svojim kolima često našli u grabi. prvi autobus preuzeo je i prevoz pošte (1922. do jeseni 1926. godine). Napadi na to vozilo bili su česti i raznovrsni. Pokatkad bi nepoznati počinitelji u noći razbili staklo, drugi put bi ispustili zrak iz guma, ponekad oštetili koju gumu ili karoseriju. Na pašnjacima kraj ceste pastiri bi bacali kamenje u osovine kotača, a nekoliko puta se dogodilo i to da bi kakav kamen razbio i glavu kojem putniku. Dok bi vozač zaustavio kola, napadači bi se razbježali na sve strane i nikad se nije znalo da li je ulovljen pravi krivac. Ulovljeni bi najprije izvukao debele batine, a zatim bi na njegove roditelje pali troškovi popravka, ako je vozač uspio doznati njegovo pravo ime i prezime. Mali prevarjanci često bi šoferu dali krive već unaprijed smišljene podatke o sebi i na taj način izbjegli obračun s roditeljima. Napokon je vlasnik Viktor Fizir morao zamoliti oružnike žandarmerijske stanice u Ludbregu da osigu-

raju autobuse. Uz pratioca pošte pratila su prvih mjesec dana (u proljeće 1922) autobuse uvijek po dva žandara. I duhovi su se pomalo smirivali, a motorizirana vozila sve više su istiskivala iz prometa stara kola sa životinjskim zapregama.

Zivot se polako mijenjao. Ludbreg je dobivao novo lice. Još 1903. godine stajao je na Bednji drveni most na kojem je vlastelinstvo ubiralo mostarinu, a nešto dalje pred ulazom u dvorište svratišta »K crnom orlu« pre-priječila se pred kućom rampa preko ulice za maltara. Nekoliko stoljeća tu su stanovali maltari koji su za gospodare grada ubirali daće od svih trgovaca i vlasnika stoke koji bi ovuda prolazili na sajmište kraj grada. 1903. ukida državna vlast mostarinu, a 1910. završen je novi željezni most na rijeci. Sajmište je premješteno u Slivnjak – nešto malo dalje od kapelice Majke Božje žalosne – tamo gdje je danas Zdravstvena stanica (na desnoj strani Bednje).

Minulo je tridesetšest godina rada naše prve poštari-ce. Od 1925. godine tu su nova lica, a pošta je državna ustanova. Upravnik je domaći sin Dragutin Fizir. Uz nje-ga rade Katica Frančić kao činovnica, Franjo Ivanek, nadziratelj telegrafске i telefonske linije i poštonoša Jo-sip Drvenko. Pisma, novine i dopisnice donose se Lud-brežanima u kuću. Pošiljke za sela preuzima općina. Tamo se uručuju prisežnicima zaduženim za pojedina sela, a oni ih dvaput tjedno raznose naslovnicima.

U staroj pošti, tj. u kući Slavice Somođi udate Schön-wetter (Šenveter) pisma su se ubacivala kroz prorez u zidu i padala su u košaricu s unutrašnje strane. Novi upravitelj premjestio je poštanski ured u vlastitu kuću na Trg sv. Trojstva (danas Trg žrtava fašizma). Ovdje je postavljen i prvi poštanski sandučić. Te kuće danas više nema, tu je izgrađena velika četverokatnica.

Za vrijeme II svjetskog rata i sve do najnovijeg doba (1980) uređovali su ludbreški poštari u Varaždinskoj ulici (danas Vladimira Nazora br. 28). Nakon oslobođe-nja ludbreškoj kotarskoj pošti pripojene su kao područ-ne rasijska, malobukovečka i martijanečka. Kad je 1948. Podravina uključena u pograničnu zonu, u stari ludbreški grad dolazi vojska, a vojnici imaju na pošti dan i noć dežurstvo, i sve tako do 1955. Tada je Rasiinja pripala Koprivnici, a ostale dvije područne pošte Varaž-dinu.

Već prije 1970. godine na terenu ludbreške općine postavljena su 22 poštanska sandučića. Na svakih 1000 stanovnika po jedan.

Zanimljiv je podatak da se 1936. godine naša pošta vratila na svoje staro mjesto iz 1775. tj. u današnju ulicu Vladimira Nazora br 7. Te godine ovdje je direktor Lud-breške banke i štedionice Artur Scheier (Šajer) dao sru-šti staru baroknu prizemnicu »na grabi« i na njezinom mjestu podići veliku jednokatnicu. Tu je do II svj. rata u prizemlju sjevernog krila radila pošta.

Stara zgrada bila je svojim istočnim zidom prislonje-na uz nogostup Varaždinske ulice, tako da su donji dije-lovi prozornica bili jedva 10 centimetara iznad tla. S dvorišne strane bio je zid visok do 3 metra. 1860. godine tu su stanovali službenici kneza Batthyanya (Bačanija), a pripadala je vlastelinstvu sve do 1927. godine, kada ju je kupio bankar Groß (Gros).

Napokon, nakon mnogih seljenja, i ova ustanova do-biva vlastitu zgradu (1980) sa svim potrebnim prostori-jama i uređajima za suvremeno poslovanje. Ovdje je (od 1983) i automatska telefonska centrala. Uz upravnika (direktora) tu rade još četiri službenika i pet listonoša, te jedna čistačica.



Prvi ludbreški autobus vlasništvo Viktora Fizira (1922)



Železni most na Bednji kod Ludbrega (od 1910. do 1945)

I kao što je ova ustanova više puta selila, tako su i njezini službenici dolazili i odlazili. Mnogima se više niti za ime ne zna. Spominjem samo one koji su se nakon oslobođenja ovdje obredali kao upravnici. Zadnje godine rata upravljao je ovom ustanovom Ivan Ledinski. On je ujedno prvi poratni šef pošte, a za njim se redaju ovi: Darinka Dokuzović, Ivan Dokuzović i napokon današnji Marijan Hap.

Četiri stotine i trideset godina naše pošta povezuje stanovnike ovog kraja s ljudima širom kugle zemljske donoseći jednim radosne, drugima žalosne vijesti, prema tome »kako je kome sud dosudio«.

I na Podravskoj magistrali izredala su se mnoga pokoljenja, a promet i dalje teče, teče nezaustavljivo, već četvrto tisućljeće, prolazi poput rijeke kojoj ne znamo ni za izvor, ni za ušće.

IZVORI

1. Enciklopedija Leksikografskog zavoda, svezak 5 i 6, Zagreb MCMLXI
2. Josip Horvat: Kultura Hrvata kroz 1000 godina, Zagreb 1942.
3. Rudolf Horvat: Crnice iz hrvatske povijesti I, Hrvatska Podravina, Zagreb 1933.
4. Mira Ilijanić, Marija Mirković: Urbani razvoj Ludbrega, Ludbreg 1984.
5. Julije Janković: Pabirci po povijesti Županije Varaždinske, Varaždin 1898.
6. Lovre Katić: Seobe naroda u Italiji i na području Hrvatske, Hrvatsko kolo, Zagreb 1943.
7. Odluka Kotarske oblasti Ludbreg br. 10.138 do 17. XII 1902. o zabrani pobiranja mostarine
8. Odluka Kraljevske županijske oblasti Varaždin, broj 6887 od 18. VII 1903. o zabrani mostarine
9. Nikola Rukavina: Povijest hrvatske pošte, Zagreb 1941.
10. Spomenica škole ludbreške I.
11. Spomenica pučke škole Sv. Petar Ludbreški.
12. Branko Svoboda: Stare kurije i klijeti ... Zagreb 1967.
13. Miroslav Šeper: Rimska kola iz Poljanca kraj Ludbrega, Zagreb 1962.
14. Branka Vikić - Marcel Gorenc: Antičko nasljeđe ludbreškog kraja, Ludbreg 1984.
15. Ksenija Vinski-Gasparini: Iskopavanje kneževskog tumulusa kod Martijanca, Vjesnik Arheološkog muzeja, Zagreb 1961.
16. Zakona državna od leta 1840. član XX o vozcih (foringaših, kirijaših) 1.
17. Plan Ludbrega iz 1775. u knjizi »Ludbreg«, Ludbreg 1984.
18. Plan Ludbrega iz 1859, katastarski ured Ludbreg.