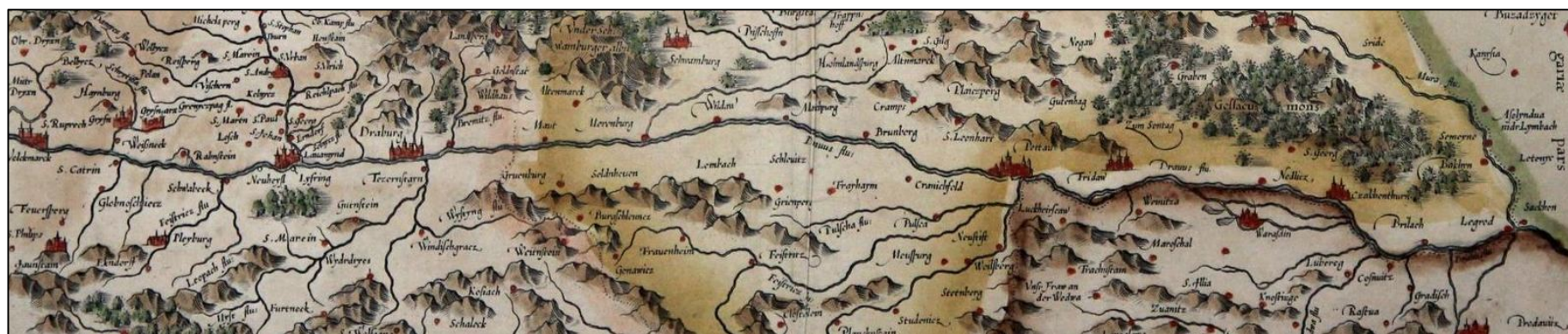


via vita

POSVET DRUŠTVA ZA CESTE SEVEROVZHODNE SLOVENIJE

TRAJNOSTNI INFRASTRUKTURNI RAZVOJ PODRAVJA

Plovnost reke Drave skozi koroško in podravsko regijo Drava – некоč rečna „širokopasovna avtocesta“



Izsek iz karte Štajerske iz l. 1632, odsek od Velikovca do sotočja z Muro

Maribor, 22. 5. 2019

Drava, pomembna plovna in oskrbovalna pot že v času rimske province Pannonie, ustanovljene v letih 12-9 pr. n. št.



Območje province Pannonie in Poetovio, kot eno najpomembnejših mest tega časa na Slovenskem ozemlju. Mesto je imelo okrog 30 000 prebivalcev, več kot Londinium (London) ali Vindobona (Dunaj), kar govori o pomembnosti mesta.

Rekonstrukcija rimskih tovornih ladij, na osnovi arheoloških najdb pri Xantnu, nekdanjem rimskem pristanišču na reki Ren, v bližini današnjega Duisburga v Nemčiji. Podobne ladje rimske flote classis Pannonica so verjetno plule od Ptuja proti Mursi, današnjemu Osijeku.

Možnosti razvoja rečne infrastrukture na Ptujju kot turistični potencial

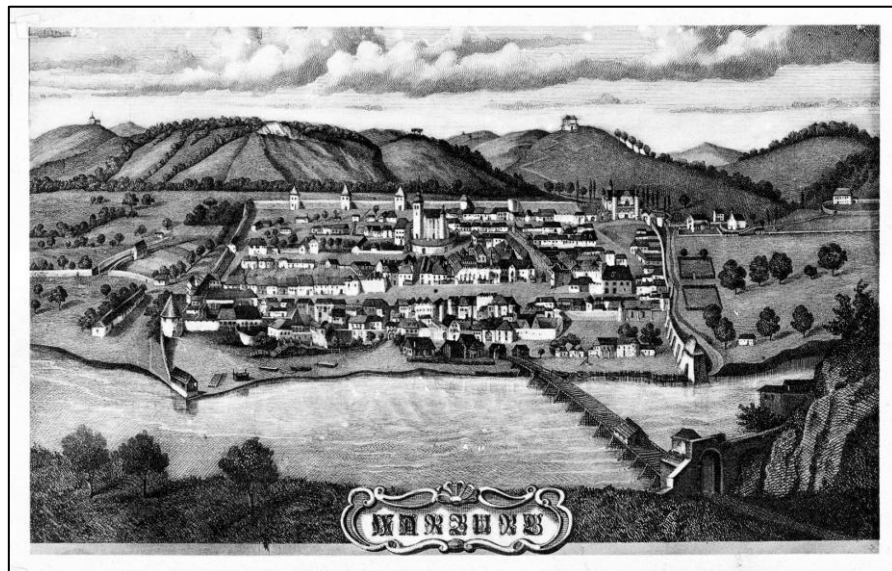


Arheološki park Xanten je največji arheološki muzej na prostem v Nemčiji, v okviru katerega deluje ladjedelnica, kjer se ukvarjajo z raziskovanjem in rekonstrukcijo rimskih plovil na Rena izpred 2000 let.



Ptuj kot najstarejše slovensko mesto z izredno bogato rimsko in kulturno dediščino ter Ptujskim jezerom, ima velik potencial za razvoj rečne turistične infrastrukture na osnovi avtentične zgodbe rimske flote classis Pannonice. Ali je ta potencial izkoriščen presodite sami.... Da je veslanje na rekonstruirani rimski ladji v Xantnu prvovrstna atrakcija ne gre dvomiti...

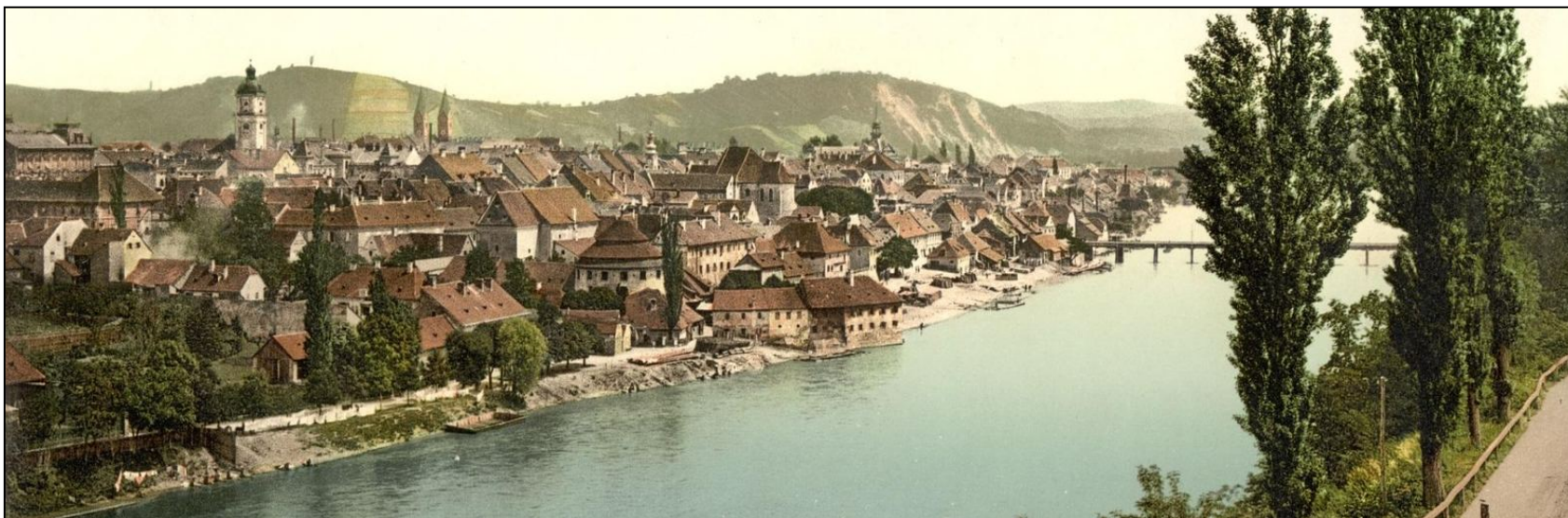
Mariborski mostovi – ikona dravske infrastrukture



Maribor je bil poleg Dravograda in Ptuja edino mesto v srednjem veku, ki je imelo most čez Dravo. Leta 1532 se je pred mestom znašla velika turška vojska, ki je želela prečkati reko. Mariborčani tega niso dovolili in sledil je napad na mesto. Na srečo mariborskih branilcev Turki niso imeli težkih topov s katerimi bi lahko razbili mestno obzidje in so se po treh dneh obleganj raje umaknili ter zgradili pontonski most pri Brestrnici. Odločitev, da Turkom ne dovolijo prehoda čez most, je bila noro pogumna odločitev, saj so tvegali, da Turki mesto popolnoma uničijo. Ali zna mesto to dejanje izrabiti kot turistično zgodbo?

Mostovi čez Dravo so v Mariboru torej že od nekdaj zelo pomemben del rečne infrastrukture. Izgradnja železniških mostov in Starega – Glavnega mostu leta 1913, pa so bili izjemni tehnični dosežki svojega časa in so ikona mesta ob Dravi. Se Mariborčani tega zavedajo?

Mariborski Lent, eno najstarejših in najpomembnejših dravskih pristanišč



Lent 1890

Na Lentu so že vsaj od začetka 13. st. pristajali splavi, kakor je zapisano v listini iz leta 1280, s katero je vitez Oton iz Velikovca daroval vetrinjskemu samostanu mitnino od praznih vinskih sodov, ki so jih prevažali s splavi do Maribora, nazaj na Koroško pa s konjskimi vpregami polne sode odličnega štajerskega vina.

O obliki dravskih pristanišč dobimo prve informacije z bakrorezi iz 16. in 17. stoletja, kasnejšimi litografskimi vedutnimi uprizoritvami mest in krajev, Jožefinskim katastrom iz 1784, Franciscejskim katastrom iz 1824/25 ter prvimi fotografijami v drugi polovici 19.st.

Razvoj tradicionalnih rečnih pristanišč



Lent 1870

Tradicionalni rečni čolni in ladje imajo skupno lastnost, da imajo ravno dno ter dvignjeno krmo in premec. Največja prednost take oblike je, da niso potrebovali posebej urejenih pristanišč in so lahko pristajali kjerkoli je obala bila dovolj položna in dovolj umirjen tok reke. Pristali so direktno na obalo – lahko rečemo nasedli, ter brez težav vkrkali in izkrcali tovor ali potnike.

To so praviloma bila mesta na notranji strani ovinka toka reke ali za kakšnim rtom, kjer so se zaradi odlaganja sedimentov ustvarjala položna prodišča, sipine in brežine. Ne glede na vodne razmere so čolni, ladje in splavi lahko vedno pristajali, saj so potrebovali zgolj nekaj položnega terena. Zaradi nepredvidljivosti rek in moči toka ter velikih višinskih razlik ob nihanjih vodostaja tudi ne bi bilo možno zgraditi fiksne pomole in utrjeno obalo. Ob večjih poplavam bi verjetno bila vsa infrastruktura zelo poškodovana, če je že ne bi divja reka odtrgala in odnesla, kakor se je mnogokrat zgodilo z lesenimi mostovi. Prebivalci ob rekah so vedeli, da se morajo prilagoditi reki in ne obratno. Tako so pravzaprav z urejanjem pristanišč imeli dokaj malo dela in stroškov.

Dravska pristanišča danes!



Današnji „Lenštat“ v Breznu



V projektu Drava kot priložnost, so na Koroškem zgradili več pomolov in pristanišč (Dravograd, Vuzenica, Vuhred Radlje in Brezno). Žal ta pristanišča samevajo, saj so skoraj vsa popolnoma zamuljena in neuporabna za vodne dejavnosti. Situacija nas privede do zaključka, da je zasnova bila napačna. Drava nosi s seboj veliko finih frakcij, peska in mulja. Če se pomoli – valobrani postavljeni pravokotno na tok reke, se za njimi razvijejo močna vrtnčenja, povratni tokovi, umirjanje toka in odlaganje finih frakcij. Tradicionalna dravska pristanišča – „lentštati“ so bila povsem enostavna. Prostor, kjer so bile širše položne brežine in prodišča, običajno na notranji strani zavoja reke ali delno zaščitena z manjšim rtom. Reka je še vedno tekla, ampak z bistveno manjšo močjo. Odlaganje frakcij se je seveda dogajalo, vendar postopoma ter tako gradilo mehke prehode obale v reko, kar je omogočalo pristajanje čolnov in splavov brez posebnih težav. Pomoli in privezne bitve iz nerjaveče kovine zagotovo niso avtentična zgodba Drave!!

Kako graditi rečna pristanišča v bodoče v cilju trajnostnega razvoja infrastrukture na Dravi?

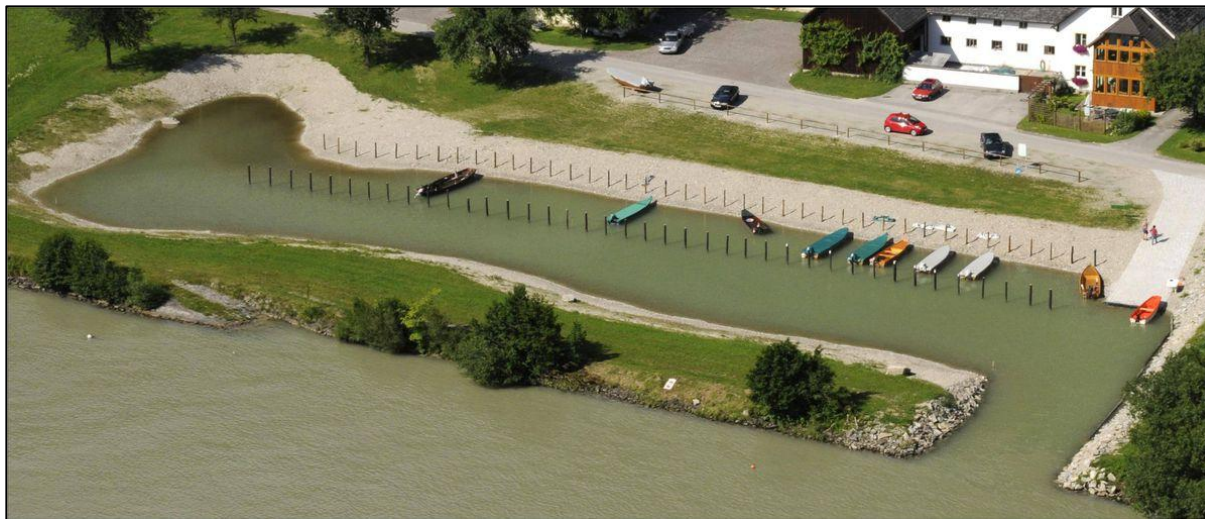


Vojaško pristanišče na Ptuju okrog 1890

Na sorazmerno zelo enostaven način! Samo uporabiti zgodovinske vire in 2000 letne izkušnje čolnarjev in splavarjev ob Dravi. Pravzaprav je smiselno najprej definirati kakšne vodne dejavnosti želimo razvijati na Dravi in s kakšnimi plovili? So to sodobna plastična plovila kot so to kanuji in kajaki? Ali lesena tradicionalna plovila, ki so nekoč plula po Dravi? Ko bomo ugotovili, da so tradicionalna plovila in pristanišča avtentična zgodba z veliko dodane vrednosti, se bo odgovor pokazal sam po sebi!

Tradicionalna pristanišča je enostavno zgraditi in ne potrebujejo velikih finančnih sredstev ter ne zahtevajo posebnega in dragega vzdrževanja!

Primer trajnostnega rečnega pristanišča in dostopne rampe na Donavi v Avstriji



Primer rečnega pristanišča in rampe za spust čolnov v vodo na Donavi v zgornji Avstriji pri ladjedelcu WITTI-ju, ki izdeluje tradicionalne lesene donavske čolne z ravnim dnom. Enostavna in sonaravna zasnova ter vzdrževanje. V primeru velikih vod, kar se zagotovo zgodi, so poškodbe na obali minimalne in jih je možno sanirati z majhnimi stroški. Privezi čolnov so enostavni in funkcionalni ter omogočajo spremljanje vseh nihanj vodostaja.

Enostavna blaga rampa na brežini, ki omogoča enostaven in varen dostop do reke tudi za kanuje in kajake. Tradicionalni čolni pristanejo direktno na obalo in brez težav vkrcajo ali izkrcajo potnike.

Odnos reke Ren in mesta Basel v primerjavi z Mariborom



Primer ureditve obale iz Basla v Švici, kjer je reka Ren v podobnem odnosu z mestom kot Maribor, vendar tam meščani posedajo ob reki, meditirajo, se kopajo, skratka so v čustvenem odnosu z reko, kar za Dravo in Maribor težko rečemo. Tradicionalni švicarski čolni »weidling« pristajajo direktno na obalo, vožnja z brodi, ki so ikona Basla, je želja vseh turistov, ki obiščejo to lepo mesto. Morda je to primer, ki bi mestnim oblastem in projektantom lahko dal izhodišče za razmislek ali je v Mariboru možno kaj podobnega.

V Mariboru sta nekoč vozila dva broda, eden v meljski industrijski coni preden so zgradili Meljsko brv in Koblerjev brod, ki je vozil kopalce iz desnega brega in jim skrajšal pot na kopališče Mariborski otok. Danes Mariboru nimamo čolnarske povezave obeh bregov, je morda prišel čas za to...?



Koblarjeva mama, zadnja brodnica, ki je prevažala kopalce s Studencev, namenjene na Mariborski otok (posneto 27. 8. 1963).

Trajnostno projektiranje pristanišča in dostopa do Züriškega jezera že leta 1889

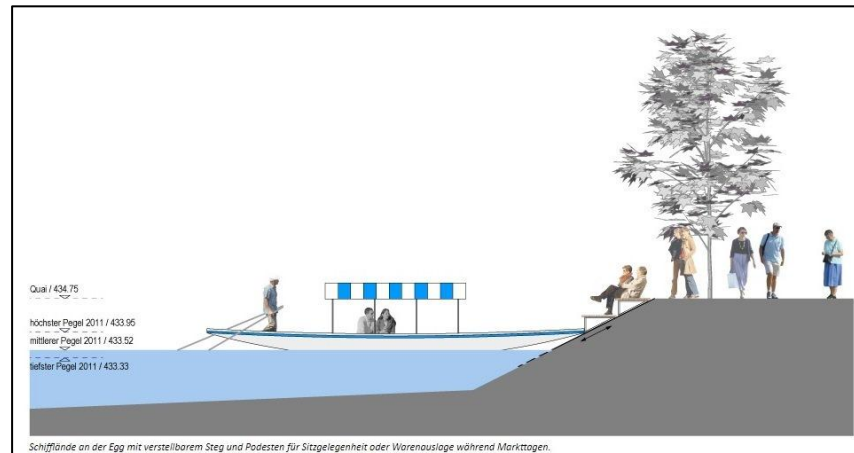


Po 130 letih je pristanišče še skorajda identično

Nova vloga tradicionalnega čolna v turizmu na Luzernskem jezeru v Švici, kaj pa na Dravi?



Abb. Luzern 16. Jhdt. Bildarchiv Zentralbibliothek, Luzern (spiegelverkehte Ansicht)



Na Dravi je bilo nekoč veliko različnih lesenih tradicionalnih čolnov, ki so izginili iz reke in naše zavesti ter spomina. Ali bi lahko z njimi Dravi vrnili obraz, ljudem ob reki pa identiteto?

**Mariborske Benetke so bile nekoč polne tradicionalnih lesenih dravskih čolnov. Danes je samo eden!
Upajmo, da bo nekoč bolje in hvala za pozornost!**

