

Angelos Baš

**Splavarstvo na Slovenskem**

(Transportno – prometna dejavnost)\*

---

*Autor v razpravi obravnava splavarstvo na Slovenskem. Najbolj razširjeno je bilo v Zgornji Savinjski dolini in dolini Drete in pa v Dravski dolini. Predstavi zgodovino te gospodarske dejavnosti, izdelavo in vožnjo splavov, predmet in količino splavarskega izvoza, dobičke in mezde in organizacije splavarjev.*

*The author writes about transportation by rafts that was especially widespread in the Upper Savinja Valley, in the valley of the Dreeta, and in the Drava Valley. Examined are the history of this economic activity, craft forms, the making of rafts and navigation with them, the goods that were transported, rafters' profits and wages, and their professional organizations.*

**I. Pojem in ozemlje**

1. Pojem
2. Ozemlje

**II. Viri in literatura**

3. Viri
  - a) Savinjsko splavarstvo
  - b) Dravsko splavarstvo
4. Literatura
  - a) Savinjsko splavarstvo
  - b) Dravsko splavarstvo

---

\* Ta spis je bil pred leti sprejet kot elaborat za Gospodarsko in družbeno zgodovino Slovencev III. Promet. Objavljen je tako, kot je bil oblikovan po shemi, uveljavljeni za elaborate v Gospodarski in družbeni zgodovini Slovencev. Za III. knjigo ni mogoče zanesljivo napovedati, kdaj bo natisnjena.

### III. Zgodovinski pregled

5. Namembni kraji splavarskega izvoza
  - a) Savinjsko splavarstvo
  - b) Dravsko splavarstvo
6. Izdelava in vožnja splavov
  - a) Savinjsko splavarstvo
  - b) Dravsko splavarstvo
7. Predmet in količina splavarskega izvoza
  - a) Savinjsko splavarstvo
  - b) Dravsko splavarstvo
8. Dobički in mezde
  - a) Savinjsko splavarstvo
  - b) Dravsko splavarstvo
9. Organizacija
  - a) Savinjsko splavarstvo
  - b) Dravsko splavarstvo

### I. POJEM IN OZEMLJE

1. **Pojem.** Splavi (=flosi, iz. nem. Floß; srbskohrvaška izposojenka splav in njene izpeljanke niso nikoli prišle v besednjak slovenskih splavarjev) so plovila, ki sestojijo iz medsebojno povezanih lesenih sortimentov (deblvine, desk ali tesanega lesa). V starejšem obdobju so pogosto rabili tudi za prevoz drugega, drobnejšega blaga in so bili tako hkrati transportno sredstvo. Izdelava splavov je odvisna od geoloških in hidroloških lastnosti reke, od vrste in oblike lesa, pa tudi od krajevnih navad. Splavi so narejeni v obliki pravokotnika ali trapeza in se premikajo edinole z vodnim tokom, medtem ko se z vesli samo krmarijo. Ker je to krmarjenje razmeroma težavno, splavi marsikdaj nasedejo, precej pogosteje kakor ladje. Splavarjenje je po eni strani cenen prevoz lesa (ohranjeno ustno izročilo iz zgornje Savinjske doline sporoča, da je stal med svetovnima vojskama železniški transport lesa iz Savinjske doline do Zagreba približno toliko kakor splavarski transport do Beograda), po drugi strani pa ga neredko ovira neugodno stanje vode. Vrh tega terja splavarjenje od časa do časa urejanje rek in njihovih naprav, ki rabijo za prevoz splavov. Kot manjši splavi štejejo takšni, ki so dolgi do 20 m in jih vozita po dva splavarja, kot večji pa splavi, ki so dolgi ok. 70 m in več in jih vozijo vsaj po štirje splavarji (po dva spredaj in dva zadaj). Splavi, ki prihajajo med vožnjo iz manjših v večje reke, se tedaj praviloma povezujejo v večje splave.

Splavarjenje se razločuje od plavljenega lesa (razen medsebojne povezanosti lesnih sortimentov) po tem, da splav pri njegovi vožnji usmerjajo ljudje na njem, medtem ko sodelujejo pri plavljenju v ta namen plavci, ki s kopnega pomagajo plaviti deblvino. Splavarjenje je bolj razvita in gospodarnejša zvrst v prevozu lesa kakor plavljenje. Pri plavljenju se hlodi med skalami in čermi poškodejo; tega pri splavarjenju praviloma ni.

Lit.: F. Wondrák, Bemerkungen über den Wassertransport der Hölzer in Oesterreich-Ungarn, Linz 1878, str. 43.– E. Neweklowsky, Die Schifffahrt und Flößerei im Raume der oberen Donau I, Linz 1952, str. 541 d, 609.– A. Melik, Slovenski alpski svet, Ljubljana 1954, str. 70 d, 77.– R. Be.

(Benič), Splavarenje, Šumarska enciklopedija II, Zagreb 1963, str. 460.– A. Baš, Savinjski splavarji, Ljubljana 1974, str. 17.

2. **Ozemlje.** Poglavitni izhodiščni ozemlji za splavarstvo na Slovenskem sta bili zgornja Savinjska dolina in dolina Drete in pa Dravska dolina. V nekdanjem litijskem in krškem okraju je bilo splavarstvo dosti manj pomembno.

Savinja je bila plovna od Ljubnega, Drete od Bočne (Krope) pri Gornjem gradu; od tu je segalo ozemlje savinjskih splavarjev na vzhod do Mozirja in bližnje okolice. Naprej ob Savinji, na območju Letuša, Polzele in Šempetra, so se tudi ukvarjali s splavarstvom, vendar v tolikanj manjši meri, da se ta območja ne prištevajo k ozemlju savinjskih splavarjev. V Dravski dolini so največ splavov vezali v Dravogradu, pomembni so bili v tem pogledu tudi Vuzenica, Muta, Vuhred in Ožbalt, manj so v splavarskem izvozu lesa sodelovale Podvelka, Selnica in Ruše. Vzhodno od Dravske doline je treba v zvezi s splavarstvom na Dravi omeniti tudi Duplek pod Mariborom. Splavarji so izvirali z navedenih območij.

Lit.: A. Baš, O dravskih splavarjih, Slovenski etnograf XXV–XXVI, Ljubljana 1972–73, str. 148.– Idem, Savinjski splavarji, str. 17 d.

## II. VIRI IN LITERATURA

3. **Viri.** a) *Savinjsko splavarstvo.* Prva omemba savinjskega splavarstva je iz 15. stoletja in je v Državnem arhivu na Dunaju. Največ zadevnih arhivskih virov iz poznejših stoletij, razen iz 20. stoletja, hrani Štajerski deželni arhiv v Gradcu, nekaj jih je tudi v Arhivu Republike Slovenije in v Zgodovinskem arhivu v Ljubljani in v Pokrajinskem arhivu v Mariboru. Arhivski viri so poučnejši za čas od 2. polovice 18. stoletja, ko nadrobneje predstavljajo izvozne poti savinjskih splavarjev in natančneje razlagajo dobršen del tamkajšnje splavarske dejavnosti. Za 20. stoletje so najpomembnejši arhivski viri o savinjskem splavarstvu v Arhivu Republike Slovenije v Ljubljani, ti pričujejo predvsem o zadrugi splavarskih gospodarjev v Radmirju in o splavarski zadrugi na Rečici.

Najstarejši od tiskanih virov je označba J. W. Valvasorja o splavarskih razmerah na Savi v 2. polovici 17. stoletja. Vsi drugi viri te vrste se nanašajo na obdobje od srede 19. stoletja. Žavničan (F. Kočever) je razmeroma nadrobno opisal zlasti vožnjo splavov sredi 19. stoletja. Žavski (F. Jamšek) je omenil takratno njihovo vožnjo po Savinji, Savi in Donavi. J. Pajek je deloma obnovil izvajanja K. Žavničana (F. Kočeverja). K. Ebner je za leta na začetku 20. stoletja izčrpneje razčlenil sestavo in izdelavo splavov, njihovo vrednost, splavarske mezde in obseg vožnje. Med svetovnimi vojskami je F. Š. (F. Šerbela) opisal izdelavo splavov in njihovo vožnjo. R. Vrečer je navedel vrednost splavov proti koncu 19. stoletja in po prvi svetovni vojski. F. Mišič je obsežneje opisal izdelavo splavov in njihovo vožnjo po Savinji, Savi in Donavi (poleg šeg v splavarski dejavnosti). O. Hudales je opisal vožnjo splavov do Zagreba, delo na njihovi vožnji in splavarske mezde (poleg šeg na vožnji). B. Zemljčič je tedaj in pozneje navedel število splavov pred drugo svetovno vojsko in nadrobneje opisal izdelavo splavov, njihovo vožnjo, prodajo izvoženega lesa in mezodne razmere. F. Hribernik je po drugi svetovni vojski poleg tega, da je povzel objavljene podatke o starejšem savinjskem splavarstvu, natančneje poročal predvsem o izdelavi splavov in njihovi vožnji v zadnjem obdobju in omenil poglavito delovanje zadruge splavarskih gospodarjev in zadruge splavarjev.

Pri tvarnih preostankih gre za vezanje in splavljenje splavov, kakor se je do pred leti ohranilo na Ljubnem, na tamkajšnjem Flosarskem balu, kjer so opravljali to delo tako, kakor je bilo v navadi v zadnjih desetletjih pred koncem savinjskega splavarstva.

Ohranjeno ustno izročilo je najobširnejši in po veliki večini tudi najzgovornejši vir za temeljne prvine savinjskega splavarstva v zadnjem obdobju. Ohranjeno ustno izročilo o savinjskem splavarstvu je še v 70. letih 20. stoletja izpričevalo nad 80 nekdanjih splavarjev in splavarskih gospodarjev.

Viri: Gl. za neposrednejše navedbe arhivskih virov o savinjskem splavarstvu A. Baš, Savinjski splavarji, str. 19 d.

J. W. Valvasor, Die Ehre Dess Hertzogthums Crain, Laybach 1689, II, str. 203. – K. Žavničar (F. Kočevar), Plavičarji ali flosarji, Novice gospodarske, obertnijske in narodske XIV, Ljubljana 1856, str. 204 d. – Žavski (F. Jamšek), Gornjesavinjska dolina, Slovenec I, Celovec 1865, str. 245 d. – J. Pajek, Črtice iz duševnega žitka štaj. Slovencev, Ljubljana 1884, str. 150 d. – K. Ebner, Flößerei und Schiffahrt auf Binnengewässern mit besonderer Berücksichtigung der Holztransporte in Österreich, Deutschland und Westruszland, Wien und Leipzig 1912, str. 103 d. – F. Š. (F. Šerbela), Med slovenskimi drvarji in splavarji, Ilustrirani Slovenec IV, Ljubljana 1928, str. 156 d. – R. Vrečer, Savinjska dolina, Žalec 1930, str. 89. – F. Mišič, Die Flößerei im Santal, Grazer Tagespost, 9. 10. 1932, str. 19. – Idem, V porečju bistre Savinje, Maribor (Celje) 1933, str. 67 d. – Idem, Die Wald- und Forstwirtschaft im oberen Sanngebiet, Marburger Zeitung, 19. 5. 1942, str. 6. – O. Hudales, Postelja gospoda Fibriha, Ljubljana 1936, str. 50 d. – (Nepodpisano) Splavarski promet Slovenije I. 1936., Gozdarski vestnik I, Maribor 1938, str. 111. – (Nepodpisano) Les v splavih po Dreti, Savinji in dalje po Savi I. 1938., Gozdarski vestnik II, Maribor 1939, str. 231 d. – B. Zemljič, Prirodno bogastvo savinjskega gorskega sveta, Planinski vestnik XL, Ljubljana 1940, str. 273. – Idem, Gornjesavinjski splavarji, Planinski vestnik VI (L), Ljubljana 1950, str. 233 d, 241 d, Planinski vestnik VII (L) Ljubljana 1951, str. 44 d. – Idem, Gornjesavinjski splavarji, Kotnikov zbornik, Celje 1956, str. 55 d. – F. Hribernik, O savinjskem splavarstvu, Kotnikov zbornik, str. 45 d. – Idem, Gornjesavinjsko splavarstvo, Zbornik XII. kongresa jugoslovanskih folkloristov (Celje 1965), Ljubljana 1968, str. 39 d. – V tem odstavku so navedeni najpoučnejši tiskani viri o savinjskem splavarstvu. Poleg teh vsebujejo drobnejše zadevne podatke M. Božič, »Kdor hoče flosar bit...«, Slovenski poročevalec, 31. 12. 1956, str. 9. – J. Orožen, Preteklost Savinjske doline od davnih do današnjih dni, Savinjski zbornik, Celje 1965, str. 397 d. – S. Zemljič, Flosarstvo Gornjesavinjske in Zadrecške doline (seminarska naloga, tipkopis), Ljubljana 1970/71, 38 str. – I. Travnikar, Splavarstvo v zgornji Savinjski dolini, Koroški fužinar XXI, št. 3, Ravne 1971, str. 41 d.

Seznam pričevalcev ohranjenega ustnega izročila o savinjskem splavarstvu je objavil A. Baš, Savinjski splavarji, str. 11.

b) *Dravsko splavarstvo*. Arhivski viri zanj so bili doslej le malo izrabljeni. Iz Štajerskega deželnega arhiva v Gradcu so od 16. stoletja znani viri o krajih v Dravski dolini, v katerih so se ukvarjali s splavarstvom, in o krajih, v katere je bil usmerjen ta splavarski izvoz. Slednji viri so redkejši in manj poučni kakor viri tega arhiva o savinjskem splavarstvu. V Arhivu Republike Slovenije v Ljubljani so upoštevanja vreden vir za dravske splavarje matične knjige župnij v Dravski dolini iz obdobja pred 2. polovico 19. stoletja, in sicer predvsem zavoljo označb splavarjev in splavarskih gospodarjev in pa podatkov o tem, katere družbene skupine so se ukvarjale s splavarstvom. V tem arhivu so tudi nekateri viri iz 30. let 20. stoletja, ki pričujejo o zdruzi splavarjev Dravske doline v Ožbaltu.

Najstarejši od tiskanih virov je poročilo R. G. Puffa o splavarskem prometu na Dravi sredi 19. stoletja. To poročilo je deloma ponovil J. Pajek. I. Gršak je izpričal predmet in povprečno količino lesnega splavarskega izvoza na Dravi kakor tudi njegova

namembna območja v času ok. 1870. J. Koprivnik je opisal izdelavo splavov v Dravski dolini in tamkajšnji splavarski izvoz. J. Mravljak je objavil pričevanja o bratovščini splavarjev v Vuzenici. F. Mišič je pisal o voznjah (in šegah) dravskih splavarjev, M. Čas o izdelavi splavov v Dravski dolini (in posameznih značilnostih iz življenja na njih). J. Furlan je opisal izdelavo in zlasti mezdne razmere in organizacijo dravskih splavarjev. A. Ingolič, ki se je 1937 udeležil splavarske vožnje zavoljo priprave za roman o življenju dravskih splavarjev, je nadrobneje upodobil vso dejavnost te družbene skupine v tistem času. Podobno nadrobno je F. Pahernik izpričal izdelavo splavov, splavarsko organizacijo, mezdne razmere in vožnjo (in življenje na njej) v dravskem splavarstvu.

V leta po drugi svetovni vojski se niso od dravskega splavarstva ohranili nikakršni tvorni preostanki.

Zadevno ustno izročilo, ki se je ohranilo v 70. leta 20. stoletja, je redkejše kakor tisto o savinjskem splavarstvu; je zelo poučen vir za temeljne prvine dravskega splavarstva v zadnjem obdobju.

Viri: Gl. za neposrednejše navedbe arhivskih virov o dravskem splavarstvu, ki jih hrani Štajerski deželni arhiv v Gradcu, F. Leskoschek, Schiffahrt und Flößerei auf der Drau, Zeitschrift des Historischen Vereines für Steiermark LXIII, Graz 1972, str. 121, 125, 127 d, 131 d, 134, 136.

R. G. Puff, Marburg in Steiermark, seine Umgebung, Bewohner und Geschichte I, Graz 1847, str. 253 d.– J. Pajek, nav. delo, str. 152.– I. Gršak, Narodno gospodarstvo, Slovenski Štajer III, Ljubljana 1870, str. 106.– J. Koprivnik, Pohorje, Maribor 1923, str. 64 d.– J. Mravljak, Bratovščina splavarjev v Vuzenici, Časopis za zgodovino in narodopisje XXII, Maribor 1927, str. 86 d.– F. Mišič, V žaru in čaru šumovitega Pohorja, Maribor 1934, str. 148, 175 d.– Idem, Plattenfahrten und Flößerei im Drautal, Mariborer Zeitung, 3. 4. 1938, str. 6 d.– M. Čas (nepodpisano), Podravski splavarji, Jutro, 20. 4. 1935, str. 11.– J. Furlan, Flosarji, Mariborski Večernik Jutra, 12. 8. 1937, str. 2, 13. 8. 1937, str. 2, 14. 8. 1937, str. 1, 16. 8. 1937, str. 2, 17. 8. 1937, str. 2, 18. 8. 1937, str. 2, 19. 8. 1937, str. 2.– A. Ingolič, S splavarji po Dravi in Donavi, Žika IX, Ljubljana 1937, str. 1 d, 15 d, 47 d, 79 d.– Idem, Podravski splavarji, Naš rod IX, Ljubljana 1937–38, str. 151 d.– Idem, Na splavih, Ljubljana 1940, 310 str., 2. izd., Koper 1959, 281 str., nemški prevod (F. Hille – S. Hafner), Die Draufloßer, Wien 1943, 434 str.– (Nepodpisano) Splavarski promet Slovenije I. 1936., Gozdarski vestnik I, Maribor 1938, str. 111.– (Nepodpisano) Les v splavih po Dravi I. 1938., Gozdarski vestnik II, Maribor 1939, 60 d, 233. – F. Pahernik, Šajke in splavi na Dravi, Gozdarski vestnik XXI, Ljubljana 1963, str. 227 d, 279 d.– Idem, Minilo je splavarstvo na Dravi, Planine ob meji, Maribor 1963, str. 32 d.

Nekatere pričevalce ohranjenega ustnega izročila o dravskem splavarstvu je omenil A. Baš, O dravskih splavarjih, str. 146.

4. **Literatura.** a) *Savinjsko splavarstvo.* A. Ugrenović je nanizal nekaj podob o izdelavi savinjskih splavov, njihovi voznji in splavarjih. F. Baš je ugotovil območja, kamor je bila usmerjena savinjska lesna trgovina s splavi na prehodu 18. v 19. stoletje, in opredelil splavarstvo kot poglobitno gospodarsko panogo prebivalstva pod Ljubnim in Gornjim Gradom v tem obdobju. A. Melik je orisal predvsem nekatere tehnične in gospodarske značilnosti savinjskega splavarjenja. R. Ložar je po nekaterih objavljenih opisih povzel izdelavo splavov (in omenil nekatere prvine iz splavarske duhovne kulture). V. Novak je po nekaterih objavljenih opisih posnel posamezne sestavine pri izdelavi savinjskih splavov. A. Baš je raziskal savinjske splavarje kot določeno družbeno skupino z vsemi prvini njihovega življenja in dela v zgodovini. I. Juvan je opisal zlasti tehniko izdelave in vožnje savinjskih splavov.

Lit.: A. Ugrenović, *Iskoriščavanje šuma IV*, Zagreb 1935, str. 396, 398 d. – Idem, *Eksploatacija šuma*, Zagreb 1957, str. 385 d. – F. Baš, *Doneski k zgodovini Gornjegrajskega* (I. Gornjegrajsko na prehodu iz XVIII. v XIX. stoletje), *Časopis za zgodovino in narodopisje* XXXIII, Maribor 1938, str. 7, 14. – A. Melik, nav. delo, str. 71 d, 76 d. – R. Ložar, *Ljudska obrt in trgovina v Sloveniji*, *Zgodovinski zbornik*, Buenos Aires 1959, str. 119 d. – V. Novak, *Slovenska ljudska kultura*, Ljubljana 1960, str. 95. – A. Baš, *Savinjski splavarji*, 275 str. – Idem, *Savinjsko splavarstvo od 15. do 19. stoletja*, *Acta historico-oconomica Iugoslaviae* V, Zagreb 1978, str. 225 d. – I. Juvan, *Plavljenje lesa in splavarjenje po Dravi, Savinji in Savi*, Maribor 1986, str. 82 d.

b) *Dravsko splavarstvo*. R. Ložar je omenil splavarsko bratovščino v Vuzenici (in splavarsko šego). J. Baukart je sledil dravsko splavarstvo v pretekla stoletja. F. Leskoschek je obravnaval vrsto poglavitnih prvin v dravskem splavarstvu kot določeni gospodarski panogi (in prispeval nekatera etnološka spoznanja o dravskih splavarjih). A. Baš je njegova izvajanja popravil in dopolnil. I. Juvan je opisal zlasti tehniko izdelave in vožnje dravskih splavov.

Lit.: R. Ložar, nav. delo, str. 121.– J. Baukart, *Stoletja na Dravi*, Večer, 5. 7. 1968, str. 10.– F. Leskoschek, nav. delo, str. 115 d.– Idem, *Die Draußlößer*, *Zeitschrift des Historischen Vereines für Steiermark* LXIV, Graz 1973, str. 203 d.– A. Baš, *O dravskih splavarjih*, str. 143 d.– I. Juvan, nav. delo, str. 59 d.

### III. ZGODOVINSKI PREGLED

5. **Namembni kraji splavarskega izvoza.** a) *Savinjsko splavarstvo*. V najstarejšem viru, ki je o njem na voljo, v listini, ki je bila izdana v Gradcu 1478, je cesar Friderik III. naročil svojemu glavarju v Celju, naj dovoli splavariti po Savinji samo v času, ki je za to v navadi, ne pa sicer, ko »trpijo zavoljo tega škodo... travniki in druga tamkajšnja zemljišča«. Glede na zaloge lesa, ki so prihajale v poštev za splavarjenje po Savinji, je šlo lahko v tem primeru skoraj izključno le za tista območja, ki so znana v poznejši dobi kot splavarska, torej za zgornjo Savinjsko dolino in za dolino Drete. Hkrati je iz te listine razvidno, da je bil v navedenem letu splavarski izvoz z omenjenega ozemlja usmerjen vsaj do Celja, če ne morda tudi naprej.

V 17. stoletju je sporočil Valvasor, da prevažajo splavi na Savi različno blago, vendar se dogaja to »zelo redko«. Če je savinjske splave, ki so bili v poznejših stoletjih praviloma edini splavi na Savi od Zidanega mosta naprej, potrdil 1689 sodobnik Valvasor na Savi zelo redko, pomeni to, da so vozili le-ti na tej reki redkokdaj zato, ker takrat splavarstvo v Savinjski dolini še ni bilo tolikanj razvito kakor v poznejših obdobjih, ali zato, ker tedaj ni bilo zadosti možnosti za savinjsko lesno trgovino v Zasavju, pa tudi ne na Hrvaškem.

Proti sredi 18. stoletja so se vožnje savinjskega splavarstva podaljšale. Od tega časa je vse večkrat in neposredno izpričano, da so savinjski splavarji vozili na Hrvaško in v Slavonijo. Takšno splavarsko dejavnost natančneje razlaga neki dopis »žagarskih in splavarskih mojstrov... gornjegrajskega samostana« (t. j. iz splavarskih krajev na ozemlju gornjegrajskega gospostva) ljubljanskemu škofu Herbersteinu 1779. V tem dopisu je rečeno, da ti »splavarski mojstri že od davnih let« oskrbujejo »vso Hrvaško in Slavonijo« do turške meje in trdnjavo Brod z vsem potrebnim lesom, in sicer po pogodbah in neoporečno, in da na podlagi tega trgovanja zmagujejo vse svoje dajatve. – Splavarski mojstri so bili, kot je podoba, krmaniži (krmarji), medtem ko so »davna leta« precej ohlapna označba, izpoveduje pa, da so vozili savinjski splavarji na Hrvaško in v Slavonijo do turške meje vsaj nekaj desetletij pred 1779.

Po požarevskem miru 1718, po katerem je dobila Avstrija srbsko ozemlje zahodno od Timoka, severno od Stalača in Zahodne Morave, vzhodno od Drine, medtem ko je naprej proti zahodu tekla avstrijsko-turška meja tako, da je bila Bijeljina avstrijska in da je od tam do ustja Une šla mejna črta nekoliko južneje od Save, – po požarevskem miru so bile za savinjske splavarje ustvarjene možnosti, da so začeli voziti svoj les na Hrvaško in v Slavonijo. Beograjski mir 1739, po katerem je avstrijsko-turška meja na tem območju odtlej tekla na Savi (do aneksije Bosne in Hercegovine 1908, na Donavi do zloma Avstro-Ogrske po prvi svetovni vojski), je te možnosti nekoliko spremenil, vendar so v poglavitnem ostale tudi potem enake. Zato sodimo, da se je razmahnilo savinjsko splavarstvo v 2. četrtini 18. stoletja daleč na jugovzhod, potem ko je moralo dotlej doseči ustrezno razvojno stopnjo.

L. 1796 je bilo v državnem gospostvu Gornji grad zapisano, da so tamkajšnji podložniki vsako leto splavarili znatne količine lesa »po Dreti in Savinji in naprej po Savi na Hrvaško, v Slavonijo in Srem, s čimer dotekajo temu ozemlju vsako leto znatne vsote denarja«. To poročilo dodobra potrjuje vsebino dopisa, ki so ga poslali žagarski in splavarski mojstri gornjegrajskega samostana ljubljanskemu škofu 1779 in ki je opredeljeval razen Srema isto območje, kamor je šel lesni izvoz savinjskih splavarjev, kakor zapis iz 1796.

Ta zapis dopolnjuje pogodba, ki jo je istega leta sklenil neki mozirski tržan z zagrebškim meščanom za prodajo lesa in ki tako predstavlja nepodložniško zvrst tedanjega savinjskega splavarjenja lesa.

L. 1801 je bilo iz gornjegrajskega državnega gospostva sporočeno, da so savinjski splavarji prodajali les »nekaj na Dolenjsko, največji del pa na Hrvaško in v Srem in celó, če sta dovoljevali varnost in dobro soglasje s turško mejo, do (Sremske) Mitrovice in Beograda«.

Vožnje savinjskih splavarjev so se na začetku 40. let 19. stoletja podaljšale s Save na Donavo. Na začetku 40. let (brez natančnejše datacije) je izpričano, da »je lani lesno trgovino (Mozirja), ki je šla dotlej samo do (Sremske) Mitrovice kot zadnjega razkladališča, odprl Janez Lipold pod Beograd v Pančevo, (Banatsko) Palanko in Belo Crkvo, blizu Oršove, kamor so bili že letos po pogodbah odposlani pomembni transporti«.

L. 1856 so po F. Kočevanju prodajali savinjske splave zlasti »v Sisku, Gradiški, Brodu in Mitrovicah prav lahko in za dober dobiček... Slavoncem in Turkom«. Ob tem ni omenjena lesna trgovina za vojaške potrebe, ki je bila takrat po vsem videzu zvečine v zatonu. Še boljša kakor na Savi je bila lesna kupčija na Donavi: »kdor pa še več dobička želi, gre v Pančevo in Palanko«. L. 1854 je šel Rečičan Praznik prvi od Savinjanov v Oršovo.

V 2. polovici 19. stoletja so bile vožnje savinjskih splavov najdaljše in dotlej sploh najdaljše delovne vožnje slovenskega kmeta, kočarja in najemnika. Ne samo, da so, kot je bilo ugotovljeno, začeli 1854 voziti v Železna vrata, šli so še dalje, do zahodnoromunskega mesta Calafat (nasproti bolgarskega Vidina) in celó do Černe vode, razmeroma blizu izliva Donave v Črno morje. Žal ni o teh vožnjah zadosti natančnih virov, kajti danes v ohranjenem ustnem izročilu o tem ni več porabnih podatkov, medtem ko so prejšnji zadevni zapisi vse preredki in preborni za tehtnejše sklepe. Ni mogoče dognati, kdaj so se začeli voziti v kraje vzhodno od Železnih vrat in kdaj so prvič prišli v Calafat. Zdi pa se, da je cvetela savinjska splavarska trgovina v Romuniji v 70. in 80. letih 19. stoletja, ko je sporočeno, da so vozili do Calafata in Černe vode. Ko so delali kanal v Železnih vratih, so se te vožnje nehale (kanal je bil narejen v letih 1890 do 1896).

Vožnje v Romunijo so trajale tedne; splavarji so bili zdoma več kot 6 tednov. Vožnja na Savinji je bila razmeroma počasna, a tudi na Savi večidel ni bilo drugače. (Na avstrijski in madžarski Donavi so bili splavi dosti hitrejši: z območja Linza so potrebovali splavarji do Budimpešte pet dni.) Iz Romunije so se vračali savinjski splavarji s parnikom do Mohača na Madžarskem in nato z vlakom prek Kaniže in Pragerskega domov (po 1860). Ali pa so se vračali s parnikom po Savi do Siska in so potem, ko je bila 1862 odprta od tod proga do Zidanega mosta, nadaljevali pot domov ne vsi peš, temveč deloma tudi z vlakom do Celja ali Trbovelj, od tod so šli domov peš. (Savinjska železnica je bila odprta 1891.)

Glede splavarske prodaje savinjskega lesa v Srbiji je za konec 19. stoletja sporočeno, da je bilo tu mogoče kupčevati »neovirano«, toda samo do 1903, do padca Obrenovičev. Tako so pred prvo svetovno vojsko prodajali največ lesa v Brežice, Zagreb, Dubravčak, Sisak, Gradiško, Slavonski Brod, Šamac, Brčko, Račo, Sremsko Mitrovico, Rumo, Zemun in Pančevo.

V prvi Jugoslaviji je šel izvoz savinjskih splavarjev povečini v kraje med Slavonskim Brodom in Beogradom. Najdlje so vozili v tistih letih do Velikega Gradišta na Donavi. Čeprav je bil po ohranjenem ustnem izročilu dobiček od splavarske lesne trgovine na Donavi najboljši, je zavirala tjakajšnji izvoz velika razdalja. Ta pa ni pomenila poglavitnega zadevnega vzroka, saj je večje stroške vožnje pokrival obilnejši zaslužek, kriva je bila tudi negotovost zavoljo težavnejše plovbe po Donavi.

Tisti savinjski splavarji, ki so med svetovnima vojskama vozili dlje kakor do Slavonskega Broda, so se vračali domov v povprečju po nekaj več ko 14 dneh do nekaj več ko treh tednih. Domov so potovali z železnico do Paške vasi ali Šmartna ob Paki.

Nekatere rodbine savinjskih splavarskih gospodarjev so razvile svojo dejavnost tudi v krajih ob Savi in Donavi ali blizu njiju tako, da so se tam ukvarjali njihovi člani s prodajo lesa, da so imeli tam, drugače povedano, svoj »plac«. V letih avstro-ogrske monarhije tega praviloma še ni bilo, medtem ko je v prvi Jugoslaviji število teh lesnih trgovcev postopoma rastlo. Prvi »placi« so nastali zelo kmalu po prvi svetovni vojski, zadnji nekaj pred drugo. Njihovega skupnega števila dandanes ni več mogoče natančno določiti, vsekakor jih je bilo po podatkih ohranjenega ustnega izročila ok. 40.

Rodbine splavarskih gospodarjev, ki so ustanovile svoje lesne trgovine na Hrvaškem in v Srbiji, so bile najpodjetnejše. Šlo jim je za kar najbolj zanesljiv kakor tudi obilen zaslužek, saj so s tem, ko je eden ali tudi več njihovih članov imelo blizu Save ali Donave lesno trgovino, izvažali les brez negotovosti, ali in kako ga bodo lahko prodali; vrh tega je tako bila v rokah rodbine tudi neposredna prodaja lesa kupcu – porabniku, se pravi brez posredništva drugega trgovca. Bila pa je podjetnost te vrste tvegana, kajti v omenjenih krajih je bila pri trgovini z lesom večinoma huda konkurenca, tako da se ni znal vsak uveljaviti in je moral tedaj ta posel opustiti. Vendar se zvečine to ni dogajalo, temveč so bili člani rodbin savinjskih splavarskih gospodarjev na svojih »placih« največkrat dovolj uspešni.

Lit.: A. Baš, Savinjski splavarji, str. 27 d, 34, 37 d, 43, 45 d, 52, 113, 116, 120.– Idem, Savinjsko splavarstvo od 15. do 19. stoletja, str. 225 d, 228 d, 232 d, 235 d, 241, 243 d, 247.

b) *Dravsko splavarstvo*. Glede na dosegljive vire smo nekaj manj nadrobno poučeni o namembnih krajih dravskega kakor savinjskega splavarstva. Tu gre praviloma za zadevna spoznanja iz raziskave F. Leskoschka. Najverjetnejša je domneva, da so podložniki šentpavelskega samostana v Dravski dolini 1371/72 številnim bližnjim posestvom tega samostana dostavljali dajatve v stavbnem lesu in kolju za vinograde na

majhnih splavih. To je hkrati spodnja časovna meja splavarstva v Dravski dolini. L. 1553 so iz gospostva Vuzenica pošiljali splave z raznovrstnimi lesnimi sortimenti v Maribor in na Ptuj; prav tja so 1584 vozili tudi splavi trgovca z Mute. L. 1601 so iz Dravograda izvažali s splavi živež vsaj do Ptuja.

Približno v istem času, ko se je izvoz savinjskega splavarstva podaljšal na Hrvaško in v Slavonijo, in iz enakih vzrokov se je izvoz dravskega splavarstva podaljšal na Hrvaško in v Srbijo. L. 1739 so splavi iz Maribora prevažali vojaštvo in živež za vojaške potrebe v Beograd. To so bile daljše splavarske vožnje kakor takratne vožnje savinjskih splavarjev.

Še daljši kakor v 18. stoletju je bil splavarski izvoz iz Dravske doline v 19. stoletju. L. 1812 so iz okraja Fala vozili splavi do Pančeva in Bele Crkve. Tudi te vožnje dravskih splavov so bile daljše kakor takratni izvoz savinjskega splavarstva. To velja prav tako za splave iz Ruš, ki so 1822 vozili do Pančeva in Banatske Palanke.

Od srede 19. stoletja so bile vožnje savinjskih splavarjev daljše kakor vožnje dravskih splavarjev, saj za te ni izpričano, da bi bili vozili v Železna vrata ali tudi dlje. Sredi in v 2. polovici 19. stoletja so splavi iz Dravske doline izvažali manjši del tovora v Maribor in na Ptuj, večji del v Slavonijo, zlasti v Osijek, in v Vojvodino, zlasti v Novi Sad.

V prvi Jugoslaviji je bil izvoz dravskega splavarstva prav tako namenjen največ v Slavonijo in v Vojvodino; po vojvodinskih kanalih in po Tisi navzgor so splave peljali vlačilci. Kakor savinjski so tudi dravski splavarji v tistih letih vozili najdlje do Velikega Gradišta na Donavi.



*Dravski splavi v Mariboru ok. 1935 (ponatisnjeno iz: A. Melik, Slovenija 1/2, Ljubljana 1936, sl. 131)*

F. Pahernik je natančneje izpričal, kakšna je bila v tistem času hitrost dravskih splavov. Iz Dravograda, Vuzenice in Vuhreda so splavi potrebovali do Maribora pol dneva, do Ptuja dan, do Dubrave 1 do 2 dni, do Osijeka 7 dni, do Sombora (po kanalu) 11 do 12 dni, do Vukovarja 8 do 9 dni, do Novega Sada 11 do 12 dni, do Titla (po Tisi) 12 do 14 dni, do Bečēja (po Tisi) 13 do 14 dni, do Beograda 14 do 15 dni, do Bele Crkve 16 do 17 dni in do Velikega Gradišta 17 do 20 dni. Domov so dravski splavarji potovali z železnico.

Lit.: F. Leskoschek. Schiffahrt und Flößerei auf der Drau, str. 117 d, 121 d, 127 d, 131 d.

**6. Izdelava in vožnja splavov.** a) *Savinjsko splavarstvo*. Sredi 19. stoletja je za savinjske splave iz hlodov sporočeno ime »zvezani flos«, za splave iz desk in letev ime »rezani flos«. Takrat so savinjske splave izdelovali takole. Vezali so jih z brezovim trtjem; kolikor je bilo treba splave zbijati, so rabili v ta namen leseni žebliji. Vsak splav je imel dve vesli: eno spredaj, drugo zadaj. Vesli sta bili pritrjeni v »sedlu«, to je bilo postavljeno na »stol«. Sprednjemu splavarju so pravili »prednjek«, zadnjemu »zadnjek«. Tu in tam so delali tudi manjše splave, t. i. kuzle, ki jih je lahko vozil en sam splavar, in sicer tako, da je z eno roko veslal s sprednjim, z drugo z zadnjim veslom. Takšne splave so izdelovali iz lesnih ostankov.

Prvič so se ustavljali v Celju. Tja so prišli, če je bilo dovolj vode, tudi v štirih urah. Če pa je bila voda majhna, so lahko splavi nasedli, tako da jih je bilo treba s koli porivati v globljo vodo ali na obeh straneh zaježiti z deskami, da se je splav vzdignil. Zavaljo večje vode so lahko v Celju zvezali po dva splava v enega. Po vsej verjetnosti smemo to spremembo splavov podaljšati nazaj vsaj v 18. stoletje. Drugič so se ustavljali med Zidanim mostom in Radečami, včasih tudi že v Laškem ali pri Rimskih toplicah. Ko so se tu ustavljali, so zvezali po tri splave v enega. Tako je bilo v 50. letih, medtem ko je iz 40. let 19. stoletja sporočeno, da so pri Zidanem mostu zvezali po štiri splave v enega. Tretjič so se ustavljali v Krškem, tam so tudi plačevali vodno mitnino.

Toda tako so vozili samo tisti savinjski splavarji, ki so šli v Slavonijo; tisti pa, ki niso bili namenjeni tako daleč, so skušali prodati splave, kakor hitro je bilo mogoče. Na Rugvici, blizu 30 km vzhodno od Zagreba, so spričo danih plovnihi možnosti zvezali tudi po 15 do 25 splavov v enega, ki so ga opremili s štirimi vesli. Tak splav, baje so ga imenovali »koliba« (pač zato, ker je imel kolibo), je bil širok »kakor njiva«.

Zavaljo obsežnega ustnega izročila je podoba natančnejša za prva štiri desetletja 20. stoletja. Kajti nemška zasedba 1941 je v poglavitnem napravila konec savinjskemu splavarstvu. Le redki so bili savinjski splavarski gospodarji, ki so v prvih mesecih po zasedbi še izvažali les na jugovzhod, pozneje so morali tudi oni odnehati. Po drugi svetovni vojski se zasebna splavarska dejavnost ni obnovila, medtem ko se poskus z združnim splavarstvom ni obnesel.

V omenjenih desetletjih so začeli splave najprej vezati konec koledarske zime, medtem ko so zadnje splave vezali v pozni jeseni, preden so šle na pot najpoznejše »rajže«, se pravi tudi še novembra. Na vezéh, ki so bile zvečine na krajih, nagnjenih proti bregu, so najprej postavljali hlode, in sicer v pravem kotu proti vodi. Trije splavarji so največkrat zvezali tri splave na dan. Delo so začeli na spodnjem delu vezi, t. j. na tistem, ki je bil najbližje reki, in so na opisani podlagi vezali po 6 do 12 desk, dolgih 4 m, v en sklep ali skok. Trije sklepi ali skoki so sestavljali faš, ki je pomenil dolžino splava. Naslednji faši so se razvrstili na vezi od brega proč ali navzgor. Splav je največkrat obsegal 18 do 23 fašev, ki so skupaj pomenili širino splava; spredaj je znašala širina

splava ok. 4 m, zadaj po nekaj več, ok. 4,5 m. T. i. kuzle so bile iz dveh, ne iz treh sklepov ali skokov. Splavi iz tesanega in splavi iz okroglega lesa so bili daljši kakor splavi iz desk, v dolžino so merili največkrat ok. 16 m, medtem ko so bili spredaj široki ok. 4 m, zadaj do 5 m.

V prvih letih 20. stoletja so za vezanje splavov začeli zamenjevati trto z žico, ki je potem razmeroma hitro izpodrinila trto, bila je cenejša, priročnejša in trdnejša. Tako so od prve svetovne vojske vezali splave povsod samo še z žico (s kleščami). Nekaj pozneje kakor je žica zamenjala trto pri vezavi, so železni žebliji zamenjali lesene pri zbijanju splavov.

Vesla, imenovana vésovniki, so imela, kakor v 19. stoletju, dvojno podlago, le da se je v 20. stoletju imenovalo stojalo za vesovnik stožir. Vesovnik je sestajal iz debla, na debelejšem koncu opremljenega s »peresom«, desko, ki je odrivala vodo.

Ko so splavom ob straneh pritrtili rante, so bili ti skoraj gotovi, manjkali so jim še rogovi. To sta bili deski, ki sta bili pritrjeni na obeh straneh sprednjega stožirja tako, da sta štrleli dober meter čez splav; na sprednjem koncu teh desk so pritrjevali drugi deski, in sicer tako, da je njuna zgornja ali sprednja polovica štrlela izpod splava poševno navzgor, medtem ko je bila druga, spodnja polovica pod splavom, v vodi. Rogovi so tako preprečevali, da bi se splavi kadar so strmo zdrknili z jezov, zapičili v dno in se razbili.

Ko je bilo dovolj vode, so porinili kole pod splave in jih potisnili v reko ali »udrli«. Potem ko so jih privezali, so naložili nanje boljše deske, in sicer tako na t. i. rezane splave (teh je bilo precej več) kakor na tesane splave in splave iz okroglega lesa. Rezani splavi so v celem obsegali ok. 12 kubikov lesa, od tega vrhovine približno kubik, največ dva. Tesani splavi, ki so se v savinjskem splavarstvu uveljavili hkrati z opustitvijo splavov iz hlodov, t. j. večinoma do konca prvega desetletja po prvi svetovni vojski, so obsegali povprečno ok. 10 kubikov tesanega lesa in nekaj več kot pet kubikov desk.

Preden so odpluli ali »zdrešili«, so vzeli na splave vse, kar so potrebovali med vožnjo. Splavarski gospodarji so oskrbovali svoje »ražje« z vrvmi, sekirami, svedri, žico in žebliji, medtem ko se je vsak splavar opremil za pot s kleščami in kolom. Zaboja in vreče s hrano, soda in slame, ki je od Rugvice rabila na splavu za ležišče, zvečine niso jemali na pot od doma, temveč so vozili ta tovor prvi del poti z vozovi. Vsemu, kar so jemali s seboj na vožnjo in kar ni rabilo kot orodje, so pravili selitvo.

S splavi je šel na pot praviloma tudi splavarski gospodar. S tem je skrbel, da je potekala vožnja po možnosti tako, kakor je želel, prihranil si je stroške za enega splavarja in sam je lahko najbolje prodal les. Če so »zdrešili«, kakor se je najpogosteje dogajalo, ko se je zdanilo, in če ni prišlo nato do nezgod (tu jih je največ povzročala plitka voda), so se prvič ustavili v Letušu in se tam nekoliko odpočili in hkrati okrepcali. Če je šlo tudi od Letuša vse po sreči, so prispeli v Celje v nekaj urah.

Tam so delali t. i. dolge splave tako, da so najprej dodobra poravnali po dva in dva samca (takšno je bilo, z izjemo kuzle, ime za splave, kakor so jih zvezali doma in z njimi vozili do Celja). Potem so nanju po dolgem zabili po dve deski, se pravi od prednjega čez zadnji samec. Pri tem je bil težji samec zmerom zadaj, da je splav »laže plaval«, ker ga je lahko »voda bolj potiskala« in je prednjek »laže vozil«. To delo je bilo končano povečini v četrh ure ali komaj kaj dlje. Ko je bil dolgi splav narejen in ko so splavarski gospodarji izplačali dotedanje, »celjske« zadnjeke, je polovica dotedanjih, »celjskih« prednjekov prešla na mesto zadnjeka.

Če so prispeli splavarji v Celje podnevi, so bili nato še isti večer v Radečah; tam so prenočili. Vendar so z avlo nezgod na vožnji prišli včasih prvi večer le do Letuša, tako da so v Radečah prenočili drugi dan vožnje ali pa so prišli ta dan prav tako še nekaj dlje.

Iz Radeč so odpluli zgodaj zjutraj, tako da so prišli opoldne do Podsuseda ali Zagreba. Vmes so se ustavljali v Krškem ali Brežicah, sem in tja tudi v Sevnici in Boštanju. Posamezni splavarski gospodarji so namreč kupovali les prav tako na Dolenjskem in ga dajali vezati v Sevnici in Boštanju. Tu in tam savinjski splavarski gospodarji splavov, ki so prihajali iz krajev zahodno od Zidanega mosta, niso prevzemali v Radečah, temveč v Sevnici.

Na Rugvico so prihajali navadno proti večeru. Včasih so začeli sestavljati vse splave enega splavarskega gospodarja v t. i. »mitrovčan« še med vožnjo, preden so prispeli na Rugvico. Večidel pa so ga naredili vsekakor potlej, ko je »rajža« tam pristala. Med svetovnima vojskama je poslal splavarski gospodar na pot najmanj 6, največ 21 samcev. Najpogostnejše so bile takrat »rajže«, ki so obsegale 12 do 15 samcev. Če so sestavili »mitrovčan« iz 6 ali 8 samcev, sta ga vozila dva splavarja; če je bil »mitrovčan« iz 12 ali 15 samcev, so ga vozili štiri splavarji; če so sestavili »mitrovčan« iz 18 ali 21 samcev, je bilo na njem šest splavarjev. Največji »mitrovčani« so bili dolgi čez 70 m, široki čez 13 m.

»Mitrovški« splav so delali tako, da so najprej napravili riže, t. j. zbili so z deskami določeno število samcev v vrsto, drugega za drugim. Ko so bile riže končane, jih je bilo treba »dati vkup«. To so naredili spet tako, da so zbili riže z deskami, ki so jih po dve položili s samca na samca, tokrat počez. »Mitrovški« splav so napravili v dveh do treh urah.

K »mitrovčanu« je sodila koliba ali stavbica, ki je rabila za spanje, kajti od Rugvice so prenočevali zmerom le na splavu. Napravil jo je in postlal s slamo krmaniž, in sicer spredaj v levi riži. Pred kolibo, pod njenim napuščem, je iz zemlje in opeke napravil ognjišče. Poleg ognjišča so postavili mizo in stole kar najbolj preproste izdelave. Zvečine so postavili spredaj na sredi tudi t. i. sušo, se pravi neke vrste varovalno streho zoper sončno pripeko, podnjo so spravljali predvsem hrano in pijačo.



*Savinjski splav v Sremski Mitrovici 1929 (ponatisnjeno iz: A. Baš, Savinjski splavarji, Ljubljana 1974, sl. 107)*

Ko je bil »mitrovčan« končan, so odšli splavarji, ki niso vozili naprej od Rugvice in ki jih je gospodar tam izplačal, na železniško postajo v Dugo selo. Pred prvo svetovno vojsko so hodili z Rugvice domov deloma peš.

Od Rugvice je bilo vodstvo vožnje v krmaniževih rokah. Tudi gospodar, če je ostal na splavu, je bil na vožnji podrejen krmanižu. Ta je veslal spredaj v levi riži, pred kolibo, in je bil tudi kuhar za vso posadko, ki je od tod jedla na splavu. Prednjek v desni riži je nadomeščal krmaniža in je poleg veslanja pomagal pri pristajanju. Zadnjek v levi riži je poleg veslanja privezoval splav pri pristajanju, kajti pristajali so povečini na levem

bregu in s tem povečini nadaljevali izročilo iz prejšnjih obdobij, ko so pristajali na avstrijski, komaj kdaj na turški strani. Zadnjek v desni riži je poleg veslanja pomival posodo ipd.

Ko je prišel »mitrovčan« do Siska, ga je bilo treba prigrasiti na tamkajšnji rečni kapetaniji. Po prijavi in plačilu takse za tovor, v prvi Jugoslaviji je znašala nekaj stotakov, so dobili ustrezne papirje s plovnim dovoljenjem. Hkrati z njim so dobili navodila za plovbo. Če se ni »mitrovčan« opremil na Rugvici z zastavo, se je zgodilo to v Sisku, čeprav so vozili prav tako splavi, ki so bili brez zastave. Ta je rabila za ugotavljanje vetra. Različice državne zastave so bile vetrnice iz lesa, cunje ali robcji.

Po prvi svetovni vojski so vozili od Rugvice praviloma podnevi in ponoči. Za časa avstroogrške monarhije so vozili na tem območju povečini le podnevi, kajti ponoči vožnja ni bila varna, saj so pogosto streljali na splave, če so pluli ponoči. Stali so edinole ob zelo slabem vremenu ali nevihti, da se ne bi splav huje poškodoval ali tudi uničil. Na Savi je grozila splavom tudi vrsta drugih nevarnosti. Večinoma so bili to veliki vrtinci, iz katerih se je »mitrovčan« sam težko rešil; nadalje mlini, bagri, priostreni koli, ki so bili zabiti v dno rečnega korita ob regulacijskih delih, parniki in veter.

Da bi bili savinjski splavarski gospodarji prodajali svoj les po prejšnjem domenku s kupci ob Savi in Donavi, se je dogajalo redko. Povečini so se splavarski gospodarji peljali s svojimi »rajžami« do Rugvice ali do Siska, od tam pa z vlakom in so skušali les prodati v krajih, ki so jih bili bolje poznali ali ki so zanje domnevali, da prihajajo v poštev za kupčijo. Tedaj so splavarski gospodarji počakali svoje »rajže« največkrat v Slavonskem Brodu in so se potem z njimi peljali do krajev, kamor so prodali les. Vendar tudi pri opisani prodaji zvečine niso prodali vsega lesa na enem mestu, temveč le del tovara, tako da so morali v takšnih primerih les prav tako prodajati po malem. To je pomenilo, da je bilo treba nadalje ponujati les tako rekoč od trgovca do trgovca, pa tudi po vaseh.

Ko se je splavarski gospodar pogodil za prodajo lesa, je bilo treba tovor »ven zmetati«. Če je šlo za večjo količino lesa, je bilo to najtežje splavarsko delo. Na dan je splavar »zmetal ven« dva do tri samce.

Lit.: A. Baš, Savinjski splavarji, str. 42 d, 84 d, 88 d, 91 d, 114.– Idem, Savinjsko splavarstvo od 15. do 19. stoletja, str. 240 d.– I. Juvan, nav. delo, str. 94 d.

b) *Dravsko splavarstvo*. Tudi o izdelavi in vožnji dravskih splavov smo spričo dosegljivih virov manj poučeni kakor o izdelavi in vožnji savinjskih splavov. Sredi 19. stoletja je za dravske splave izpričano, da je bilo na njih po 6 splavarjev. O tem, kako so bili ti splavi narejeni, ni poročil. Za njihove vožnje v tem obdobju je ugotovljeno, da so jih ogrožale skale, brzice, vrtinci, plitvine, sipine, mostovi in mlini.

Mitnino je bilo treba takrat plačevati v Mariboru, na Ptuju in na Borlu. V Mariboru je v času ok. 1847 znašala mitnina za splav 36 krajcarjev. Najpomembnejši pristanišči dravskih splavov na slovenskem ozemlju sta bili tudi v 19. stoletju Maribor in Ptuj. V Mariboru je bila v pristaniškem redu 1862 predpisana za pristajanje in iztovarjanje splava z vinogradniškim koljem, hlodi, stavbnim lesom, deskami ali drevesnimi debli pristojbina 52 in pol krajcarja, za splav pa, ki je pristal več ko en dan, pristojbina 32 in pol krajcarja. Na Ptuju je bila v pristaniškem redu 1858 predpisana za pristajanje in iztovarjanje splava pristojbina 40 krajcarjev, za splav pa, ki je samo pristal, pristojbina 20 krajcarjev.

Ustno izročilo se je ohranilo za prva štiri desetletja 20. stoletja v skromnem obsegu, tako da za to obdobje ni podoba tolikanj poučna kakor za tedanja izdelavo in vožnjo savinjskih splavov. Nemška zasedba 1941 je napravila konec prav tako dravskemu

splavarstvu. Samo do konca 1941 so s splavi še izvažali les na jugovzhod. O letih po drugi svetovni vojski ni v tem pogledu nikakršnih podatkov.

V navedenih desetletjih so v Dravski dolini začeli vezati splave prej kakor v Savinjski dolini in v Zadretju, že v januarju in februarju, vendar so bili ti splavi redki. Zadnje dravske splave so vezali pozneje kakor zadnje savinjske splave, izdelovali so jih še decembra, a tudi ti splavi so bili maloštevilni.

Do začetka 20. stoletja so v Dravski dolini delali splave, kakršne poznamo iz pričevanja J. Koprivnika. Dolgi so bili 18 do 26 m, spredaj široki 4 do 5 m, zadaj 7 do 8 m. Na teh splavih je veslalo po 4 ali 6 splavarjev. Še pred prvo svetovno vojsko pa so začeli po zgledu italijanskih splavarjev, ki so takrat izvažali les s Koroškega, vezati večje in tudi sicer drugače oblikovane splave, ki se jih je oprijelo ime taljanšek. Takšne splave so izdelovali do 1941.

Dolgi so bili 32 do 33 m, spredaj široki 6 m, zadaj 5 m. Podlaga se je imenovala pod; pod je bil iz tramov; močnejši tramovi so bili na sredi poda. Za spajanje poda so rabile trte in leseni žebli. Nad pod je prišla naslednja lega, »tabljanje«. To so bili tramiči, položeni počez na pod. Tretjo in nadaljnje lege imenuje F. Pahernik naklada, splavarji so jim pravili »aufcug«. Sredi prve naklade so bili tramovi, spredaj in zadaj počez je bila lega letev. Tudi v drugi nakladi so bili zloženi tramovi in žagan les. Tretja in vsaka nadaljnja naklada, bilo jih je do 8, je bila za poldrugi do 2 m krajša in ožja.

Na sprednji in zadnji konec splava so prišla po tri vesla, imenovana lemez. Sestajala so iz droga in deske ali lemeza; s trtami so bila privezana na kolih. Na splav so vzeli tudi kol za privezovanje, »prijemanje«, 2 do 3 vrvi in več kolov za vzdigovanje splava, če bi bil nasedel. Na zadnjem od splavov v skupini enega lastnika je bil tudi čoln, imenovan ranca, na prvem splavu državna zastava.

Za prenočevanje so sredi splava naredili kolibo, »huto«, iz desk. Marsikdaj so jo naredili šele na poti do Maribora. Včasih so si v njej postlali s slamo, včasih so ležali na golih tleh; vsak se je pokrival s svojim kocem. Za kuhanje so na splavu oblikovali iz zemlje ognjišče »na tragah«, da so ga lahko prenašali, če bi bili nasedli. Kdajpakdaj so ga naredili šele med postankom v Mariboru. Ognjišče je bilo na levi strani »sprednjega kraja«; kuhal je vsak zase.

V opisanem splavu je bilo 80 do 130 kubičnih metrov lesa, po navadi do dve tretjini tesanega in nad tretjino žaganega lesa. V ugodnih razmerah je splav zvezalo 5 splavarjev v dveh dneh. Drugače ko savinjske splave, ki so jih delali, kakor rečeno, na bregovih in jih šele potem porinili v vodo, so dravske splave v celoti izdelovali na vodi.

S splavi je šel na pot tudi splavarski gospodar. Toda tukaj to ni bil lastnik splavov; v Dravski dolini je bil njihov lastnik lesni trgovec, ki je izvoz zaupal splavarskemu gospodarju. Ta je najemal splavarje, nadzoroval izdelavo splavov, odhajal z njimi na pot in izplačeval splavarje, potem ko so predali les, ki je bil zmerom prodan že pred splavarskim prevozom. Dravski splavarski gospodarji so imeli vsak svojega pomočnika, ki so ga imenovali »fice«.

Povečini so odrinili tako, da so pripeljali do večera v Maribor. Vodji splava so na Dravi pravili kormaniž ali kormoniž; J. Koprivnik omenja zanj imeni korman in kormanoš. Kormaniž je veslal spredaj na desni strani splava, poleg njega, t. j. na sredi in na levi strani, sta veslala prednjaka. Kormanižev pomočnik je bil ravnač ali splavar, ki je veslal zadaj na desni strani splava, medtem ko sta zraven njega veslala, prav kakor spredaj, dva splavarja. Vsi, ki so veslali zadaj, so se imenovali zadnjaki.

Z živežem so se oskrbovali zvečine v Mariboru, po potrebi so ga dokupovali med vožnjo. Navadno so drugi večer pripeljali do Borla, tretji večer do Dubrave pri Kotoribi.

Po opisu te vožnje, kakor ga je prispeval A. Ingolič, bi bilo mogoče sklepati, da so bile vožnje dravskih splavov nevarnejše ali združene z več nevšečnostmi kakor vožnje savinjskih splavov. V zvezi s tem A. Ingolič in F. Pahernik izrecno navajata nad Mariborom tolmine in skale, pod Mariborom mostove, posebej most na Ptuju, od Maribora do Dubrave sipine in panje, od Središča mline. V primerjavi z 19. stoletjem se razmere na vožnji na omenjenem delu Drave in tem pogledu niso v poglavitem nič spremenile.

V Dubravi je del splavarske posadke odšel domov, potem ko ga je splavarski gospodar izplačal. Iz Kotoribe so se ti splavarji z železnico odpeljali v Maribor in naprej v Dravsko dolino. Zamenjali so jih hrvaški splavarji, ki pa so vozili le do Vizvara.

V Dubravi so cariniki pregledali splave in jim potrdili dovoljenje za vožnjo ob madžarski meji od Legrada. To dovoljenje so lastniki splavom že doma preskrbeli pri rečni kapetaniji v Osijeku; ko so splavi prišli v Osijek, je splavarski gospodar oddal to dovoljenje na tamkajšnji rečni kapetaniji. V Legradu so splavarje in splave pregledali graničarji.

Vožnji od Legrada so dravski splavarji pravili šumska rajža zavoljo gozdnega okolja ob tem delu Drave. Ko so hrvaški splavarji v Vizvaru po izplačilu zapustili splave, so preostali dravski splavarji zvezali po dva in dva splava vštric, ne po dolgem, se pravi, da je bil potlej vsak splav dvakrat širši kakor dotedanji splavi. Na takšnih splavih so vozili po trije splavarji spredaj, po dva zadaj.

Drava je tukaj široka in počasnejša, tako da ni bilo treba kaj več veslati, saj skoraj ni bilo nevarnosti, da bi bili nasedali. Od nevarnosti, ki so tod grozile splavom, kaže omeniti vetrove, zlasti pozneje na Donavi, kjer je včasih divjala košava in razbijala in trgala splave.– Dravski splavarji so vozili samo podnevi, razen v posebno jasnih nočeh, ko so od Belišća vozili tudi ponoči.

Če so iztovarjali ves les iz skupine splavov, so potrebovali za to delo dva do tri dni.

Lit.: F. Leskoschek, Schiffahrt und Flößerei auf der Drau, str. 150 d. – I. Juvan, nav. delo, str. 59 d.

**7. Predmet in količina splavarskega izvoza.** a) *Savinjsko splavarstvo*. L. 1801 je prvič nadrobneje naveden predmet lesnega izvoza na savinjskih splavih. Tedaj so na njih izvažali različne deske in letve, sestavne dele za okna in stavbni les. V 40. letih 19. stoletja je iz gornjegrajskega okraja razvidna tudi delna količina tamkajšnjega splavarskega izvoza, ko je sporočeno, da so takrat s savinjskega splavarskega ozemlja vozili »na Hrvaško in v Turčijo« poleg splavov z okroglim in žaganim lesom splavi, ki so sestajali samo iz »celih debel« in bili namenjeni za stavbne potrebe (za ostrejša ipd.). Takšni splavi so obsegali po 15 do 20 debel; na leto so jih izvažali povprečno po 100. L. 1890 je šlo skozi Celje 2000 splavov. To je prvi celotni podatek o številu splavov, ki so jih v enem letu izvozili iz zgornje Savinjske doline in Zadretja.

L. 1890 so savinjski splavi poleg stavbnega lesa, desk in letev prevažali apno. To je zadnji pisni vir, ki spričuje prevoz apna na savinjskih splavih. Po ohranjenem ustnem izročilu so s savinjskimi splavi izvažali apno približno do konca 19. stoletja. Se pravi, da so savinjski splavi do konca 19. stoletja prenehali biti transportno sredstvo za druge tovore, poleg lesa.

Ti, drugi tovari so na savinjskih splavih prvič znani 1752 in 1754, ko je sporočeno, da so splavarji vozili izdelke gornjegrajskih lončarjev na Hrvaško in jih tam prodajali; prav tako so vozili te izdelke samo do Celja in jih tudi tam prodajali. Bolj ko lončarske izdelke so savinjski splavi tedaj prevažali apno, če ne v celoti, vsaj v veliki meri za

vojaške namene na Hrvaško, kakor je zapisano 1767. L. 1768, 1769, 1770 in 1796 se ponovno navaja, da so savinjski splavi vozili apno na Hrvaško. V skromnejšem obsegu so savinjski splavarji prodajali apno tudi na Kranjsko in Slovensko Štajersko vsaj proti koncu 18. stoletja (1794). Za konec 18. stoletja je omenjeno, da so na savinjskih splavih prevažali poleg lesa in apna čreslovino.

Za 40. leta 19. stoletja poroča Góthovo krajepisje, da so iz večine splavarskih krajev ob Savinji izvažali s splavi tudi apno; kolikor je omenjena smer tega izvoza, so apno prodajali na Hrvaško (pogosto v Zagreb). V Zadretju so takrat samo iz Kokarij in Šmartna izvažali na splavih tudi apno. L. 1856 je F. Kočevar pisal, da so s savinjskimi splavi prevažali poleg lesa volno, smolo, lončarske izdelke, razno leseno hišno orodje in apno, ki ga je bilo po 6 do 8 lajt, t. j. malih sodov, na enem splavu.

V primerjavi s koncem 19. stoletja je bila savinjska lesna trgovina s splavi v prvih letih 20. stoletja bolj razvita, saj je po K. Ebnerju šlo po Savinji in Dreti

1902	2259 splavov,
1903	3120 splavov,
1904	2970 splavov,
1905	2292 splavov,
1906	2841 splavov,
1907	2164 splavov.

Še bolj se je v zgornji Savinjski dolini in Zadretju razvila splavarska lesna trgovina med svetovnjima vojskama. V 1. polovici 30. let je F. Mišič sodil, da je šlo v enem letu po Savinji in Dreti najmanj ok. 4000 splavov. Za 1936 in 1938 so v poročilih gozdarskega odseka Dravske banovine na voljo nadrobnejši podatki o tamkajšnjem splavarskem izvozu, ki pa v prvem primeru ne pričujejo o vseh zgornjesavinjskih in zadrečkih splavarskih krajih.

Tako je šlo 1936 iz

Celja	40 splavov s	660 m <sup>3</sup> lesa,
Bočne	120 splavov z	980 m <sup>3</sup> lesa,
Ljubnega	600 splavov s	7200 m <sup>3</sup> lesa,
Mozirja	240 splavov z	2400 m <sup>3</sup> lesa,
Rečice	430 splavov s	4380 m <sup>3</sup> lesa.
Skupaj	1430 splavov s	15 620 m <sup>3</sup> lesa.

L. 1938 je šlo iz

Bočne	606 splavov s	6060 plm lesa,
Šmartna	544 splavov s	5440 plm lesa,
Pustega polja - Kokarij	190 splavov s	1900 plm lesa,
Rečice ob Paki	93 splavov z	930 plm lesa,
Ljubnega	583 splavov s	5830 plm lesa,
Radmirja	643 splavov s	6430 plm lesa,
Pobrež	200 splavov z	2000 plm lesa,
Rečice	779 splavov s	7790 plm lesa,
Prihove	50 splavov s	500 plm lesa,
Mozirja	476 splavov s	4760 plm lesa,
Letuša	12 splavov s	84 plm lesa,
Pariželj	6 splavov s	40 plm lesa,
Grobelskega mosta	50 splavov s	350 plm lesa,

Polzele	35 splavov z	245 plm lesa,
Celja	214 splavov s	1500 plm lesa.

Skupaj 4481 splavov s 43859 plm, 44245 m<sup>3</sup> lesa.

Če upoštevamo pri naštetih podatkih samo kraje na obravnavanem splavarskem ozemlju, so 1938 v teh izvozili 4071 splavov s 40710 plm lesa (desk, stavbnega in okroglega lesa).

Istega, 1938. leta je šel tamkajšnji splavarski izvoz zlasti v naslednje kraje in njihovo okolico (ob tem je treba upoštevati, da so v spodnjih številkah zajeti tudi splavi z Rečice ob Paki, iz Letuša, Pariželj, Grobelskega mosta, Polzele in Celja; ti splavi, bilo jih je 410, ne sodijo k ozemlju, ki ga obravnava pričujoči spis):

v Brežice	50 splavov,
Zaprešič	100 splavov,
Zagreb	696 splavov,
Sisak	50 splavov,
Gradiško	65 splavov,
Slavonski Brod	253 splavov,
Račo	5 splavov,
Sremsko Mitrovico	515 splavov,
Rumo	50 splavov,
Šabac	150 splavov,
Kupinovo	100 splavov,
Zemun	200 splavov,
Beograd	1206 splavov,
Pančevo	591 splavov,
Smederovo	250 splavov,
Kovin	100 splavov.

Skupaj 4481 splavov.

Splavi, ki niso bili s slednjega splavarskega ozemlja, so vozili zvečine v bližnja mesta, medtem ko je šel izvoz savinjskih splavarjev v prvi Jugoslaviji, kakor rečeno, povečini v kraje med Slavonskim Brodom in Beogradom.

Lit.: A. Baš, Savinjski splavarji, str. 32 d, 37, 39 d, 51 d, 87 d, 113.- Idem, Savinjsko splavarstvo od 15. do 19. stoletja, str. 231 d, 235, 237 d, 240, 246.

b) *Dravsko splavarstvo*. O predmetu in količini njegovega izvoza je bilo nekaj povedanega v poglavju o namembnih krajih splavarskega izvoza. V Dravski dolini sodijo po domnevi F. Leskoschka najstarejši splavi v leti 1371/72; dostavljali so stavbni les in vinogradniško kolje bližnjim posestvom šentpavelskega samostana. L. 1552 so iz gosposke Vuzenica vozili splavi v Maribor in na Ptuj tudi skodle, vinogradniško kolje, letve ipd., 1601 so iz Dravograda splavi vozili vsaj do Ptuja tudi moko in oves. L. 1739 so splavi iz Maribora prevažali v Beograd tudi vojaštvo in živež.

L. 1812 so splavi iz okraja Fala vozili pohorsko steklo na Hrvaško in v Vojvodino. Istega, 1812. leta so splavi iz okraja Fala izvažali v Maribor, na Ptuj, v Varaždin in vse do Pančeva in Bele Crkve smrekove deske vseh vrst, strešne letve, podboje za okna in vrata in pa čreslovino. Poleg omenjenega tovara so 1812 splavi iz falskega in iz marenberškega okraja izvažali cepanice, skodle, vinogradniško kolje in pa koroške lončarske izdelke in lončarsko glino. Na enega teh splavov so po navadi nalagali 12 000

vinogradniških kolov ali 15 do 18 klafter drv (klaftera = približno 4 kubiki) ali 40 000 skodel. Takšni splavi so obsegali 500 do 600 stotov. L. 1813 so na splave iz Dravske doline natovarjali med potjo v Ormožu sode z apnom, ki so jih po vodni poti izvažali na Ogrsko in v Srbijo. L. 1822 so splavi iz Ruš izvažali hlode in deske do Pančeva in Banatske Palanke.

V času ok. 1847 je po R. G. Puffu vozilo skozi Maribor na leto v povprečju ok. 1100 do 1200 splavov; obsegali so največ po 600 stotov. V času ok. 1870 je bilo po I. Gršaku na Dravi na leto v povprečju ok. 1500 splavov, vozili so drva, deske, tesani les, kolje za vinograde in sode z apnom.

Za leta med svetovnima vojskama je F. Pahernik ugotovil, da je v tem času šlo skozi Maribor v povprečju ok. 50 000 kubikov stavbnega lesa na leto, vsega skupaj pa čez 1 000 000 kubikov stavbnega lesa. Poleg tega so po Paherniku od 1920 do 1941 dravski splavi prepeljali do Maribora ali naprej ok. 500 000 prostorninskih metrov drv in ok. 7 000 000 vinogradniških kolov.

Za 1936 so podatki naslednji. V tem letu je po poročilu gozdarskega odseka Dravske banovine šlo po Dravi

januarja	11 splavov z	224 m <sup>3</sup> lesa,
februarja	7 splavov z	211 m <sup>3</sup> lesa,
marca	74 splavov s	4188 m <sup>3</sup> lesa,
aprila	123 splavov s	6686 m <sup>3</sup> lesa,
maja	108 splavov s	5791 m <sup>3</sup> lesa,
junija	124 splavov s	7390 m <sup>3</sup> lesa,
julija	142 splavov z	8109 m <sup>3</sup> lesa,
avgusta	86 splavov s	4686 m <sup>3</sup> lesa,
septembra	118 splavov s	7199 m <sup>3</sup> lesa,
oktobra	82 splavov s	5560 m <sup>3</sup> lesa,
novembra	139 splavov z	9792 m <sup>3</sup> lesa,
decembra	38 splavov z	2449 m <sup>3</sup> lesa.

Skupaj 1052 splavov s 62285 m<sup>3</sup> lesa.

Od tega lesa so 92 % ali 57 350 m<sup>3</sup> izvozili v kraje zunaj Slovenije.

L. 1938 je po poročilu gozdarskega odseka Dravske banovine vozilo naprej od Maribora

- 19 splavov iz Libelič,
- 5 splavov iz Gortine,
- 474 splavov iz Dravograda,
- 7 splavov iz Tribonj,
- 81 splavov iz Vuzenice,
- 23 splavov z Mute,
- 89 splavov iz Marenberga (Radelj),
- 43 splavov iz Vuhreda,
- 189 splavov iz Brezna,
- 93 splavov iz Ožbalta,
- 26 splavov iz Lovrenca,
- 37 splavov iz Fale,
- 16 splavov iz Ruš,
- 23 splavov iz Bresternice,
- 28 splavov iz Selnice,

7 splavov iz Jelovca,  
7 splavov iz Maribora.

Istege leta je vozilo do Melja v Mariboru

15 splavov iz Vuhreda,  
20 splavov iz Brezna,  
11 splavov iz Ožbalta,  
16 splavov iz Šturma,  
16 splavov iz Ruš.

L. 1938 je vozilo naprej od Maribora

marca	72 splavov s	23 941 m <sup>3</sup> ,	4 338 plm lesa,
aprila	179 splavov s	16 956,5 m <sup>3</sup> ,	11 260 plm lesa,
maja	182 splavov s	60 562 m <sup>3</sup> ,	10 998 plm lesa,
junija	192 splavov s	65 041,5 m <sup>3</sup> ,	11 819 plm lesa,
julija	119 splavov s	40 266 m <sup>3</sup> ,	7 308 plm lesa,
avgusta	74 splavov s	26 152 m <sup>3</sup> ,	4 725 plm lesa,
septembra	101 splav s	35 613 m <sup>3</sup> ,	6 410 plm lesa,
oktobra	97 splavov s	35 199 m <sup>3</sup> ,	6 370 plm lesa,
novembra	95 splavov s	30 384 m <sup>3</sup> ,	5 440 plm lesa,
decembra	56 splavov z	19 044 m <sup>3</sup> ,	3 339 plm lesa.

Istege leta je vozilo do Melja v Mariboru 78 splavov s 3 358 m<sup>3</sup>, 1 947 plm lesa.

Skupaj je šlo 1938 po Dravi 1245 splavov s 75 365 plm lesa.

Splavi so vozili deske, stavbni in okrogli les, drva in kolje.

Dravski splavarski izvoz je šel tega leta v naslednje kraje: po Dravi v Maribor 39 splavov, v Šentjanž splav, na Ptuj 5 splavov, na Borl 2 splava, v Varaždin 33 splavov, v Novo Selo 13 splavov, v Đorđe 2 splava, v Dubravo 113 splavov, v Barcs 99 splavov, v Legrad splav, v Čadevico 2 splava, v Moslavino 10 splavov, v Donji Miholjac 3 splavi, v Belišće splav, v Dalj 8 splavov, v Osijek 74 splavov.

Po Donavi je pripeljalo v Bogojevo 68 splavov, v Vukovar 138 splavov, v Čerević 4 splavi, v Ilok 5 splavov, v Bačko Palanko 96 splavov, v Čib 20 splavov, v Novi Sad 110 splavov, v Sremsko Kamenico 4 splavi, v Slankamen 40 splavov, v Staro Pazovo 13 splavov, v Banovce 7 splavov, v Beograd 15 splavov, v Pančevo 4 splavi, v Kovin 8 splavov, v Veliko Gradište 2 splava, v Apatin splav.

Po Aleksandrovem prekopu sta pripeljala v Veprovac 2 splava, po Petrovem prekopu v Srbobran 4 splavi, v Kulo splav, v Crvenko 2 splava, v Sivac 8 splavov, v Bački breg splav, v Sombor 5 splavov, v Bezdán 34 splavov, po Tisi v Titel 2 splava, v Novi in Stari Bečej 54 splavov, v Staro Kanižo 11 splavov, po Tamišu v Opovo 2 splava, po Begeju v Petrovgrad 97 splavov.

Lit.: F. Leskoschek, Schiffahrt und Flößerei auf der Drau, str. 130 d, 135 d, 140.– Idem, Die Draußlößer, str. 208.– A. Baš, O dravskih splavarjih, str. 144 d.

8. **Dobički in mezde.** a) *Savinjsko splavarstvo.* Za tamkajšnje splavarske gospodarje so o njihovih dobičkih na voljo podatki za 30. leta 20. stoletja. V tem času so njihove »rajže« najpogosteje obsegale 12 ali 15 samcev, medtem ko so podvzemali na leto zvečine štiri ali pet voženj. Čisti dobiček od prodanega samca opredeljuje ohranjeno ustno izročilo za obdobje po gospodarski krizi na začetku 30. let in za sredo in 2. polovico 30. let dovolj natančno. Tako spričujejo računi takratnih splavarskih gospodarjev in krmanižev, da je znašal v omenjenih letih čisti dobiček od prodanega samca (po odštetu vseh stroškov, ki so jih terjali nakup lesa, transport do žag, morebitno tesanje,

nadalje vsi stroški z vožnjo in plačilo splavarjem) od 500 do 1000 dinarjev, vendar je bil dobiček, ki se je približal vsoti 1000 dinarjev, le redkejši. Spričo tega sodimo, da se je sukal srednji dobiček od prodanega samca ok. 700 dinarjev. Potemtakem je znašal čisti dobiček od »rajže«, ki je štela 12 samcev, ok. 8400 dinarjev, čisti dobiček od »rajže« pa, ki je štela 15 samcev, ok. 10 500 dinarjev. Če pomnožimo ti vsoti s 4 ali 5 (vožnjami), ugotovimo, da je obsegal čisti dobiček splavarskih gospodarjev povečini od ok. 33 600 do ok. 52 500 dinarjev na leto.

Navedenih vsot ni mogoče uokviriti. Resda je bila splavarska lesna trgovina za splavarske gospodarje poglavitni, ne pa tudi edini vir dohodkov, vendar nimamo podatkov za druge njihove dohodke, tako da ni mogoče opredeliti njihovih celotnih letnih dohodkov. Nadalje se ne dá uokviriti dobiček splavarskih gospodarjev zato, ker ni podatkov o vsotah njihovih celotnih izdatkov. Vsekakor so morale biti te vsote razmeroma visoke, kajti ugotovljeni dobiček je s tem, ko je bil precej visok, deloma nedvomno zviševal izdatke splavarskih gospodarjev ali raven njihovih zahtev.

Vse to spričujejo tudi poglavitni nameni, za katere so porabljali splavarski gospodarji svoj dobiček od splavarske lesne trgovine. Zelo pogosto je šel del dobička za nadaljnje nakupe lesa ali za nadaljevanje te trgovine in se ni neposredno porabljal za poravnavanje perečih gmotnih potreb. Sicer so splavarski gospodarji s tem dobičkom največkrat obnavljali hiše ali si postavljali nove, dokupovali zemljo in se oskrbovali z novim orodjem. Naposled so del dobička nalagali v hranilnice, ga porabljali za dote ali ga namenjali za šolanje otrok.

Kar zadeva mezde savinjskih splavarjev, imamo o njih najprej nekaj podatkov K. Ebnerja za leta pred prvo svetovno vojsko. Tedaj so splavarji dobivali za vožnjo do Celja 6 kron, za vožnjo do Zidanega mosta 10 kron, za vožnjo do Rugvice 22 kron in za vožnjo do Beograda 76 kron. Poleg navedenih mezd so dobivali dve kroni na dan za hrano. Že v tistih letih, ne šele pozneje, se mezde niso ravnale po dnevih, ki so jih prebivali splavarji na vodi, temveč so se oblikovale glede na določene etape ali razdalje pri vožnji.

Med svetovnim vojskama so po ohranjenem ustnem izročilu naredili kmaniži in splavarji, ki so vozili na »mitrovčanih«, večinoma 5 ali 6 takšnih voženj na leto, poleg tega pa so vozili le do Rugvice, po navadi šestkrat do osemkrat na leto. Splavarji, ki so vozili do Rugvice, so naredili na leto povečini več ko ducat (do 15) voženj, medtem ko pri splavarjih, ki so vozili do Celja, ne kaže ugotavljati prevladujočega števila voženj, ker so prerezljivo sodelovali v splavarski dejavnosti.

Pri »Celjanih« je po ohranjenem ustnem izročilu obsegal od začetka 30. let čisti zaslužek od posamezne vožnje, t. j. potem ko so si kupili železniško vozovnico za vrnitev, ok. 90 dinarjev, v zadnjem obdobju pred drugo svetovno vojsko ok. 100 dinarjev. Splavarji, ki so vozili do Rugvice, so zaslužili od začetka 30. let na leto čistega od nekaj čez 2000 do ok. 3000 dinarjev, v zadnjem obdobju pred drugo svetovno vojsko od nekaj čez 3000 do ok. 4000 dinarjev. Splavarji na »mitrovčanih« so zaslužili od začetka 30. let, če so vozili v kraje med Slavonskim Brodom in Beogradom, povprečno od nekaj čez 6000 do ok. 7300 dinarjev, v zadnjem obdobju pred drugo svetovno vojsko od ok. 7500 do nekaj čez 9000 dinarjev na leto, medtem ko je znašal pri krmanižih na tej razdalji letni zaslužek od začetka 30. let v povprečju čez 7000 do ok. 8500 dinarjev, v zadnjem obdobju pred drugo svetovno vojsko ok. 8500 do nekaj čez 10 000 dinarjev. Obojim so plačevali železniško vozovnico za vrnitev domov splavarski gospodarji. Dejansko so bili zaslužki savinjskih splavarjev večji, saj so bili s tem, ko so imeli na vožnji hrano zastoj, plačani od splavarskih gospodarjev tudi v naravi.

Kupne moči navedenih splavarskih zaslužkov ni mogoče nadrobneje ugotoviti, ker je šlo pri splavarjih za več enot v podeželskem prebivalstvu, z neenakimi premoženjskimi razmerami. Pri nobeni od teh enot ne poznamo natančnejše porabe življenjskih potrebščin v rodbini ali pri posamezniku. Pač pa se dá dognati kupna moč omenjenega zaslužka približno ali v temeljni smeri. Ta zaslužek se je največ porabljal za hrano in obleko. Poleg tega so ga porabljali, toda redkeje, za zidavo ali obnavljanje hiš, za nakup zemlje, včasih so ga nalagali med prihranke, tu in tam je šel v razmeroma precejšnji meri za pijačo. Navedeni zaslužek krmanižev in splavarjev z »mitrovčanov« je vsekakor lahko zadoščal za nakup hrane in v veliki meri tudi za nakup obleke v teh rodbinah. Da pa si je bilo mogoče z letnim zaslužkom od »mitrovških«, deloma tudi od voženj do Rugvice in do Celja omisliti prav tako reči, ki so presegale temeljno življenjsko raven, spričuje to, da je bilo na ozemlju savinjskega splavarstva po 1930 skoraj pri vsaki (ne le kmečki) hiši kolo (nekateri splavarski gospodarji so imeli tudi motorna kolesa, medtem ko so bili avtomobili takrat še izjemni).

Lit.: A. Baš, Savinjski splavarji, str. 123 d.

b) *Dravsko splavarstvo*. O dobičkih od splavske trgovine v Dravski dolini ni zadostnih virov. Pač pa obstajajo za 19. in 20. stoletje nekateri viri o tem, kakšna je bila vrednost posameznih vrst tovara na dravskih splavih.

Po poročilu okraja Fala za Göthovo krajepisje je bila 1812 klaftra bukovih drv, kakršna so izvažali tamkajšnji splavi, vredna 12 goldinarjev; ti so tistega leta izvozili v Maribor in na Ptuj vsaj 4000 klafter, t. j. približno 16 000 kubikov, takšnih drv in zaslužili s tem ok. 48 000 goldinarjev. V vsakem splavu iz okraja Fala je bilo po navedenem viru 1812. leta 18 do 20 drevesnih debel, ki so se prodajala po 3 do 6 goldinarjev, kosmati dobiček od prodanih debel je tedaj znašal čez 6000 goldinarjev, čisti dobiček pa, po odštetju stroškov na poti, čez 5000 goldinarjev. Čreslovina, izvožena na splavih na Hrvaško in v Banat, je po istem viru prinesla 1812 okraju Fala več ko 120 000 goldinarjev. V času ok. 1847 je bil po R. G. Puffu dravski splav, naložen z drvmi, vreden 50 do 60 goldinarjev, če je bil naložen s čreslovino, je bil vreden 400 goldinarjev. L. 1937 je bil po J. Furlanu pri pohorskih kmetih les naprodaj po 150 dinarjev za kubik, medtem ko so se v krajih, v katere je povečini šel dravski splavarski izvoz, deske prodajale po več ko 600 dinarjev za kubik.

Za mezde dravskih splavarjev imamo dovolj natančne vire od srede 30. let 20. stoletja. Glede na to, da je takrat dobršen del dravskih splavarjev vozil le do Dubrave pri Kotoribi in je bil splavarski izvoz iz Dravske doline pogosto usmerjen v Osijek, bomo tukaj ugotovili zaslužek dravskih splavarjev, ki so vozili do Dubrave in do Osijeka. Ti razdalji sta približno ustrezali vožnjam savinjskih splavarjev do Rugvice in do Slavonskega Broda.

Mezde dravskih splavarjev so se od savinjskih razločevale najprej po tem, da so se deloma ravnale po dnevih, ki so jih prebijali na vodi, vendar tudi tu ne v celoti. Dravski splavarji so namreč dobivali dnevnic, t. j. bili so plačani po številu dni, ko so bili na splavih, poleg tega so dobivali potnino, t. i. »rajžo«, do določenega kraja, vendar ne glede na to, koliko dni so potrebovali, da so pripeljali do tega kraja. V omenjenih letih je znašala dnevnic ok. 30 dinarjev, potnina ali »rajža« do Dubrave najprej ok. 100 dinarjev, 1938/39 150 dinarjev in 1940 230 dinarjev. Za potnino ali »rajžo« do Osijeka so 1938/39 dobivali 350 dinarjev, 1940 540 dinarjev. Hrano so si morali dravski splavarji kupovati sami, splavarski gospodarji pa so jim plačevali vso železniško vozovnico iz Kotoribe ali bližnjih krajev do doma in tri četrtine železniške vozovnice iz krajev, ki so bili bolj oddaljeni kakor Kotoriba, do doma.

Do Dubrave so zaslužili dravski splavarji ok. 160 ali 190 dinarjev, 1938/39 ok. 210 ali 240 dinarjev, 1940 ok. 290 ali 320 dinarjev. Za hrano so porabljali povprečno ok. 14 dinarjev na dan. Edinole če so se okrepčali v gostilnah, je bilo hrane več in boljša je bila (to se je dogajalo večinoma potem, ko so pripeljali do končne postaje). Tako so do Dubrave zaslužili čistega ok. 132 ali 148 dinarjev, 1938/39 ok. 182 ali 198 dinarjev in 1940 ok. 262 ali 278 dinarjev.

Savinjski splavarji, ki so se vračali iz Rugvice, so po gospodarski krizi na začetku 30. let od vožnje zaslužili čistega nekaj manj ko 200 dinarjev, v zadnjem obdobju pred drugo svetovno vojsko ok. 270 dinarjev. Čisti zaslužek je bil pri njih potemtakem najprej boljši kakor zaslužek dravskih splavarjev, ki so vozili do Dubrave, potem je bil pri obojih izenačen. Tudi hrana savinjskih splavarjev, ki je niso plačevali, je bila od Celja boljša kakor hrana dravskih splavarjev, ki so si jo kupovali sami.

Do Osijeka so zaslužili dravski splavarji 1938/39 ok. 560 dinarjev. Za iztovarjanje so, kakor je bilo povedano, potrebovali dva do tri dni, pri tem so dobivali dvojne dnevnicke, tako da so zaslužili na takšni vožnji vsega ok. 680 ali 740 dinarjev. Če odštejemo od tega stroške za hrano, se pravi ok. 138 (98 [hrana na splavih] + 40 [hrana v gostilnah]) ali ok. 158 (98 [hrana na splavih] + 60 [hrana v gostilnah]) dinarjev, jim je, preden so šli na vlak, ostalo ok. 542 ali 582 dinarjev. Četrtnina železniške vozovnice za pot domov kakor tudi stroški na potovanju so to vsoto nekoliko zmanjšali.

L. 1940 je znašal zaslužek za vožnjo do Osijeka ok. 750 dinarjev, za iztovarjanje 120 ali 180 dinarjev, kar je zneslo skupaj ok. 870 ali 930 dinarjev. Če odštejemo od teh vsot stroške za hrano, se pravi ok. 138 (98 + 40) ali 158 (98 + 60) dinarjev, je ostalo za pot domov ok. 732 ali 772 dinarjev. Četrtnina železniške vozovnice in stroški na potovanju so ti vsoti nekoliko znižali. Savinjski splavarji so zaslužili za vožnjo do Slavonskega Broda najprej ok. 600 dinarjev, nato ok. 800 dinarjev ali nekoliko več kakor dravski splavarji do Osijeka, vendar so bili, kakor rečeno, savinjski splavarji enako plačani tudi za vožnjo v kraje med Slavonskim Brodom in Beogradom. Toda savinjski splavarji so na vodi, zlasti od Rugvice, kakor omenjeno, bolje jedli kakor dravski splavarji, prav tako jim ni bilo treba plačevati hrane. Žal ni mogoče zadosti zanesljivo ugotoviti, kolikokrat na leto so dravski splavarji odhajali na vožnjo in koliko je tako v povprečju znašal njihov letni zadevni zaslužek.

Tudi zato se ne dá n drobneje dognati kupna moč zaslužka pri dravskih splavarjih, ne glede na to, da je šlo pri njih, kakor pri savinjskih splavarjih, za več enot v podeželskem prebivalstvu, od katerih ni pri nobeni znana natančnejša poraba življenjskih potrebščin v rodbini ali pri posamezniku. Zavoljo tega lahko pri dravskih splavarjih ugotavljamo kupno moč njihovega zaslužka od obravnavane dejavnosti samo približno ali v poglavni smeri. Tudi pri njih, kakor pri savinjskih splavarjih, se je ta zaslužek največ porabljal za hrano in obleko, nato pa tudi, toča redkeje, za zidavo in obnavljanje hiš ipd. in ponekod za pijačo. Spričo nižje življenjske ravni prebivalstva v Dravski dolini si tamkajšnji splavarji s svojim zadevnim zaslužkom praviloma niso omišljali dobrin, ki bi bile presegle temeljno življenjsko raven, kakor je bilo to, kot povedano, deloma pri splavarjih v zgornji Savinjski dolini in v Zadretju.

Lit.: F. Leskoschek, Schiffahrt und Flößerei auf der Drau, str. 131 d, 135.– A. Baš, O dravskih splavarjih, str. 149.– Idem, Savinjski splavarji, str. 147 d.

9. **Organizacije.** a) *Savinjsko splavarstvo.* L. 1914 je bila v Radmirju ustanovljena Gornjesavinjska plavičarska in plavbena zadruga. Ta je skrbela za čiščenje Savinje in

Drete, posredovala za popravila jezov, predlagala oblastem dovoljenja za plavljenje in splavarjenje ipd. Zadruga splavarskih gospodarjev, kajti ti so bili zvečine njeni člani, medtem ko je bilo članov, ki bi bili edinole plavili les, ne da bi se bili nato ukvarjali tudi s splavarsko lesno trgovino, precej manj (1940 je imela zadruga 163 članov), je poleg naštetih nalog nedvomno imela za potrebno, posredneje ali neposredneje vplivati na razmerje splavarskih gospodarjev do splavarjev. Žal je o teh vplivih le zelo malo pisnih, pa tudi ne dosti več ustnih virov. Vsekakor je moralo biti slednje prizadevanje ena od nalog zadruge, ki jo je gornjegrajsko srezko načelstvo 1940 opredelilo takole: »Ker združuje ta zadruga vse večje podjetnike lesne stroke, predstavlja tako najvažnejšo gospodarsko korporacijo v srezu«.

Savinjski splavarji so ustanovili zadrugo dobrih dvajset let pozneje kakor njihovi splavarski gospodarji: 1935 je bila ustanovljena Zadruga splavarjev Savinjske doline, s sedežem na Rečici. Njen namen je bil, na kratko rečeno, varovati gmotne in družbene koristi svojih članov. Po mnenju F. Hribernika naj bi bila zadruga ustanovljena po zgledu donavskih splavarjev, po drugi strani pa je bil navedeni namen zadruge popolnoma enak namenu, kakor je bil oblikovan v Zadrugi splavarjev Dravske doline (tudi imeni obeh zadrug sta bili enako zasnovani). Ta enakost gre očitno na račun izvedenca, ki je sestavljal pravila za savinjsko splavarsko zadrugo in si je poenostavil delo s tem, da je prepisal pravila dravske splavarske zadruge, ki je bila ustanovljena dve leti pred savinjsko splavarsko zadrugo (1933 v Ožbaltu). Po samem tem ni mogoče sklepati, da bi bili dravski splavarji neposredno botrovali ustanovitvi savinjske splavarske zadruge, vendar ohranjeno ustno izročilo dravskih splavarjev sporoča, da so se savinjski splavarji zgledovali pri tem po njih in so imeli v ta namen z dravskimi splavarji tudi posebne sestanke v Dravogradu.

Poglavitni vzrok za ustanovitev splavarske zadruge na Rečici je na dlani. Terjalo jo je spoznanje o potrebi po organizaciji, ki naj bi uveljavljala splavarske koristi. Kako se je to spoznanje iz leta v leto širilo, spričuje število članov. L. 1936 je štela zadruga 529 članov, 1937 643 članov, 1938 773 članov. Ko je bila splavarska zadruga ustanovljena, so se skušali vanjo včlaniti tudi splavarski gospodarji, vendar se jim to v bistvu ni posrečilo. Iz njenega letnega poročila 1937 je razvidno, da je bil predlog, po katerem naj bi bili sprejeti v članstvo tudi splavarski gospodarji, sprejet, toda »s pripombo, da se sprejmejo kot izredni člani, ki jim odpadejo pravice, ki jih določuje § 29. zadrughih pravil vsakemu rednemu članu,« t. j. pravica do glasovanja na občnem zboru.

Prva prizadevanja splavarske zadruge so bila uspešna. Prek poslanca Pevca so dosegli, da so splavarji spet dobili pravico do polovične vožnje na železnici, kakor so jo imeli v obdobju avstroogrske monarhije. Kar zadeva drugo dejavnost zadruge, manjka virov; edinole o izboljšanju mezd so v ohranjenem ustnem izročilu splošnejša poročila, po katerih je zadruga posredovala v tej smeri, vendar brez pomembnejšega uspeha.

Lit.: A. Baš, Savinjski splavarji, str. 245 d.

b) *Dravsko splavarstvo*. Ne lesni trgovci, ki so v Dravski dolini imeli v rokah splavarsko lesno trgovino, ne tamkajšnji splavarski gospodarji, ki so vodili vožnje splavov, niso imeli svoje organizacije, pač pa so bili dravski splavarji, kakor je bilo omenjeno, povezani v Zadrugi splavarjev Dravske doline, o kateri je bilo deloma spregovorjeno. Temu naj tukaj sledi naslednje.

Drugače kakor savinjski so dravski splavarji med svetovnjima vojskama nekajkrat stavkali, kar govori o stopnji njihovega nezadovoljstva z mezdami. Zadnja takšna stavka

je bila sredi 30. let; takrat so po A. Ingoliču dosegli, da so se njihove dneve ali dnevnice povečale za 5 dinarjev, pa tudi stroške za železniške vozovnice so dobivali v večji meri povrnjene kakor dotlej (za četrtno). To stavko je organizirala Zadruga splavarjev Dravske doline in je očitno odmevala tudi med savinjskimi splavarji, saj bi sicer ne bili oboji imeli posebnih sestankov v Dravogradu, ki so vplivali na to, da so tudi savinjski splavarji ustanovili zadrugo.

Kljub uspešno izpeljani stavki sredi 30. let je število članov v Zadrugi splavarjev Dravske doline, kakor se zdi, naraščalo razmeroma počasi. L. 1937 je po J. Furlanu štela le ok. 300 članov, vendar navaja ohranjeno ustno izročilo, da so bili v zadnjem obdobju pred drugo svetovno vojno včlanjeni v njej tako rekoč vsi dravski splavarji.– Drugače kakor v zgornji Savinjski dolini in v Zadretju ni bilo v Dravski dolini poskusov, da bi se bili skušali v splavarsko zadrugo včlaniti lesni trgovci in splavarski gospodarji.

Ni pa bila to najstarejša organizacija dravskih splavarjev. V 2. polovici 18. stoletja in nato vse do 1914 je v Vuzenici obstajala bratovščina splavarjev, ki je zajemala območje vuzeniške deželne sodnije. Člani te bratovščine so se po virih, ki jih je objavil J. Mravljak, delili v mojstre, hlapce in v brate in sestre – podporne člane. L. 1776 je bilo v bratovščini 57 mojstrov, 27 hlapcev in 20 bratov in sester. L. 1812 je štela bratovščina 133 članov, t. j. mojstrov, hlapcev in bratov, in pa 32 sester. V letih 1829 do 1835 je bilo v bratovščini vpisanih 31 mojstrov, 128 hlapcev in bratov, medtem ko sester v njej ni bilo.

Lit.: F. Leskoschek, *Die Draufloßer*, str. 216 d.– A. Baš, *O dravskih splavarjih*, str. 147, 149.– Idem, *Savinjski splavarji*, str. 147, 246.

## Summary

### Rafting in Slovenia

(Transportation and Traffic Activity)

A raft, called a *flos* in Slovene (from German *Floß*), is a vessel constructed of wood pieces tied together to form a rectangle or a trapeze. Rafts were originally not only a means of transporting goods but also served to transport other, smaller items as well as people. They moved with the river flow and were steered by sweeps. When rafts travelling on a small river reached a larger one, or when a river widened considerably, the rafts were usually tied together to form a larger vessel.

In Slovenia, rafting was strongly developed in Zgornja Savinjska dolina (Upper Savinja Valley), the nearby Dreta Valley and the Drava Valley.

In the second chapter, titled Sources and Literature, Section 3 contains sources on rafting on the Savinja and Drava rivers, and Section 4 literature on the subject.

Rafts on the Savinja and the Dreta are first mentioned by the sources from the 15<sup>th</sup> century. In that period, as well as in the 16<sup>th</sup> and the 17<sup>th</sup> centuries, sources mention raft transportation to Celje. In the 18<sup>th</sup> century these voyages shifted to Croatia. By the 18<sup>th</sup> century at the latest rafters from the Savinja Valley navigated to Srem, sometimes even to Belgrade. In the middle of the 19<sup>th</sup> century they navigated the Danube, and in the second half of the 19<sup>th</sup> century to Romanian Calafat and Černa voda (close to the mouth of the Black Sea). Between WWI and WWII rafts transported wood to Veliko Gradište on the Danube. German occupation in 1941 put an end to this activity and wood could no longer be transported to Croatia or Serbia. This was the end of rafting on the Savinja.

First sources mention rafts on the Drava river in the 14<sup>th</sup> century and transportation by rafts to Ptuj in the 16<sup>th</sup> century. In the 18<sup>th</sup> century rafters from the Drava valley took their rafts to Bel-

grade. At the beginning of the 19<sup>th</sup> century they navigated to Pančevo and Bela Crkva close to Romanian border. In mid-19<sup>th</sup> century and decades later crafts were steered to Croatia and Vojvodina. In the period between WWI and WWII most rafts transported their ware to Croatia and Vojvodina. At the onset of war this was no longer possible and transportation by rafts from the Drava Valley was never resumed.

The rafts made in Zgornja Savinjska dolina and in Zadrečka dolina were about four meters wide in the front and half a meter wider in the back. Their length was usually about sixteen meters. If the rafters took them along the Sava river beyond Zagreb the rafts became longer. Initially they were steered by two men, one in the back and one in the front. The rafts operating on the Sava or the Danube had as many as four to six rafters.

The rafts from the Drava Valley were larger. They were between eighteen and twenty-six meters long, four or five meters wide in the front and seven or eight meters in the back. It took four or six rafters to steer such a raft. Before the First World War, and under the influence of Italy, the rafters from the Drava Valley started to make larger vessels that were soon dubbed *taljanšek*.

Rafts had a small cottage where rafters could spend the night. Meals were made on open hearths. Rafts from the Savinja Valley primarily transported assorted wood, but also lime, pottery, tannic acid, wool, resin and different house implements. Sources mention the quantities of wood exported by the rafts from the Savinja Valley in certain years of the 20<sup>th</sup> century. Around forty families that owned the rafts in the period between the two World Wars set up their own stores for selling wood along the Sava and the Drava.

Aside from assorted wood, the rafts on the Drava exported flour, oats, provisions for soldiers, glass from Pohorje, tannic acid, shingles, pottery from Koroško, pottery clay and lime. Sources mention the quantities of wood exported by the rafts from the Drava Valley in certain years of the 20<sup>th</sup> century.

Between WWI and WWII the rafts from the Savinja Valley were owned by approximately ninety farmers. In the 1930's the rafts' owners earned the average of 33 600 to 52 500 dinars per year, and steerers between 7000 and 8500 a year.

In the Drava Valley raft owners were wood merchants. There is no data on the profit they made from wood transportation nor on their average yearly income.

In 1935 the rafters from the Savinja Valley organized their Raft Cooperative that managed to obtain a 50-percent discount on railways, but no significant rise in wages.

The rafters from the Drava Valley had founded their own cooperative two years earlier. It organized several strikes, the last of which achieved a 25-percent discount on railways and a wage increase by five dinars.