
Angelos Baš
Šajkarstvo na Slovenskem
(Transprotno-prometna dejavnost)

Avtor v spisu obravnava šajke, preproste lesene ladje pravokotne oblike z vesli, in transportno-prometno dejavnost z njimi, ki je potekala na reki Dravi. Predstavi izdelavo in vožnjo šajk, kraje, predmet in količino šajkarskega izvoza, dobičke od šajk in mezde in organizacijo šajkarjev.

The author writes about simple rectangular wooden boats with oars, called the šajka boats, and transportation of goods by these boats on the Drava river. The article focuses on how the boats were made, what they transported, how and where, and the šajka oarsmen organization.

I. Pojem in ozemlje

1. Pojem
2. Ozemlje

II. Viri in literatura

3. Viri
4. Literatura

III. Zgodovinski pregled

5. Namembni kraji šajkarskega izvoza
6. Izdelava in vožnja šajk
7. Predmet in količina šajkarskega izvoza
8. Dobički in mezde
9. Organizacija

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

I. POJEM IN OZEMIJE

1. *Pojem*. Šajke ali plitke (nem. Platte, Scheike) so bile lesene, v obliki pravokotnika in preprosto narejene, z vesli opremljene majhne ladje, s katerimi so na Slovenskem prevažali na Dravi različne vrste tovora. Kakor splavi so se tudi šajke premikale edinole z vodnim tokom, z vesli so se samo krmarile, in so pomenile povečini cenen prevoz tovora, oviralo pa jih je neugodno stanje vode. Ime šajka je turškega izvira (tur. kaik, ladja), ime plitka sporoča samo J. Koprivnik.

Viri in literatura: K. Ebner, *Flößerei und Schifffahrt auf Binnengewässern mit besonderer Berücksichtigung der Holztransporte in Österreich, Deutschland und Westruszland*, Wien und Leipzig 1912, str. 95. – J. Koprivnik, *Pohorje*, Maribor 1923, str. 64. – F. Mišič, *V žaru in čaru šumovitega Pohorja*, Maribor 1934, str. 176. – F. Pahernik, Šajke in splavi na Dravi, *Gozdarski vestnik XXI*, Ljubljana 1963, str. 141 d. – Idem, Minilo je splavarstvo na Dravi, *Planine ob meji*, Maribor 1963, str. 34. – F. Leskoschek, Schifffahrt und Flößerei auf der Drau, *Zeitschrift des Historischen Vereines für Steiermark LXIII*, Graz 1972, str. 123.

2. *Ozemlje*. Največ šajk in tudi najboljše so pri nas izdelovali v Vuzenici, tako da so v krajih med Mariborom in Breznom povečini naročali šajke v Vuzenici. Izdelovali pa so jih tudi v Libeličah, Dravogradu, Vuhredu in Breznu, manj na Fali in v Selnici.

Viri in literatura: J. Mravljak, Šajkarstvo v Vuzenici, *Časopis za zgodovino in narodopisje XXIII*, Maribor 1928, str. 77 d. – F. Pahernik, Šajke in splavi na Dravi, str. 146. – F. Leskoschek, Die Drauflößer, *Zeitschrift des Historischen Vereines für Steiermark LXIV*, Graz 1973, str. 215.

II. VIRI IN LITERATURA

3. *Viri*. Dosegljivi so samo tiskani viri, kajti ustno izročilo se ni ohranilo do današnjih dni, starejše ustno izročilo pa je znano le iz njegovih objav v zadevnih poročilih. Viri v slovenskih arhivih še niso ugotovljeni, razen izjemoma, ko so objavljeni v zadevnih poročilih.

Od tiskanih virov je najstarejše poročilo R. G. Puffa o količini in predmetu šajkarskega izvoza na Dravi sredi 19. stoletja. I. Gršak je prispeval podobno poročilo o šajkarskem izvozu na Dravi v času ok. 1870. K. Ebner je pisal o izdelavi šajk v Dravski dolini na začetku 20. stoletja, J. Koprivnik je poročal o izdelavi in vožnji dravskih šajk in pa o predmetu in količini njegovega izvoza v 2. polovici 19. in na začetku 20. stoletja. J. Mravljak je objavil poročilo o bratovščini splavarjev, h katerim so sodili tudi šajkarji, obstajala je v Vuzenici od 2. polovice 18. stoletja do 1914, in pa poročilo o izdelavi, vštevi zadevne mezde šajkarjev, in vožnji šajk in pa o količini in predmetu njihovega izvoza iz Vuzenice v 2. polovici 19. in na začetku 20. stoletja. F. Mišič je pisal o predmetu izvoza in vožnji šajk na Dravi v 2. polovici 19. stoletja. F. Pahernik je poročal o ozemlju dravskega šajkarstva, o namembnih krajih tamkajšnjega šajkarskega izvoza, o izdelavi in vožnji tamkajšnjih šajk in pa o predmetu in količini njihovega izvoza, zvečine glede na 19. in na začetek 20. stoletja.

Viri: R. G. Puff, *Marburg in Steiermark, seine Umgebung, Bewohner und Geschichte I*, Gratz 1847, str. 253 d. – I. Gršak, *Narodno gospodarstvo, Slovenski štajler III*, Ljubljana 1870, str. 106. – K. Ebner, *Flößerei und Schifffahrt auf Binnengewässern mit besonderer Berücksichtigung der Holztransporte in Österreich, Deutschland und Westruszland*,

str. 95. – J. Koprivnik, *Pohorje*, str. 64 d. – J. Mravljak, Bratovščina splavarjev v Vuzenici, *Časopis za zgodovino in narodopisje* XXII, Maribor 1927, str. 86 d. – Idem, Šajkarstvo v Vuzenici, str. 76 d. – F. Mišič, *V žaru in čaru šumovitega Pohorja*, str. 176. – F. Pahernik, Šajke in splavi na Dravi, str. 141 d, 225. – Idem, Minilo je splavarstvo na Dravi, str. 32 d.

4. *Literatura*. R. Ložar je povzel predvsem podatke J. Mravljaka in F. Mišiča o dravskem šajkarstvu, medtem ko je F. Leskoschek deloma tudi na podlagi virov iz štajerskega deželnega arhiva v Gradcu ugotavljal ozemlje in namembne kraje šajkarskega izvoza, izdelavo in vožnjo šajk, predmet in količino šajkarskega izvoza in pa mezde šajkarjev v Dravski dolini, povečini glede na 19. stoletje. I. Juvan je opisal zlasti tehniko izdelave in vožnje dravskih šajk.

Lit.: R. Ložar, Ljudska obrt in trgovina v Sloveniji, *Zgodovinski zbornik*, Buenos Aires 1959, str. 121. – F. Leskoschek, Schiffahrt und Flößerei auf der Drau, str. 124 d, 126 d, 131 d, 135, 138, 142 d, 150 d. – Idem, Die Drauflößer, str. 211 d, 213 d, 215. – I. Juvan, *Plavljenje lesa in splavarjenje po Dravi, Savinji in Savi*, Maribor 1986, str. 50 d.

III. ZGODOVINSKI PREGLED

5. *Namembni kraji šajkarskega izvoza*. L. 1539 so v Vuzenici izdelali za štajerske deželne stanove 40 šajk. To je doslej najstarejši podatek o izdelovanju šajk na Slovenskem. Naročilo kaže, da so takrat v Vuzenici znali izdelovati šajke, se pravi, da je bil tamkajšnji promet s šajkami po vsem videzu starejši. Zdi se, da so v omenjenem primeru rabile šajke za vojaške namene, saj so 1541 izdelali v Vuzenici šajke, ki so prevažale živež za vojaštvo na Ogrskem, naslednje leto pa so s 16 šajkami prevažali po štajerski Dravi vojaške potrebščine na Hrvaško.

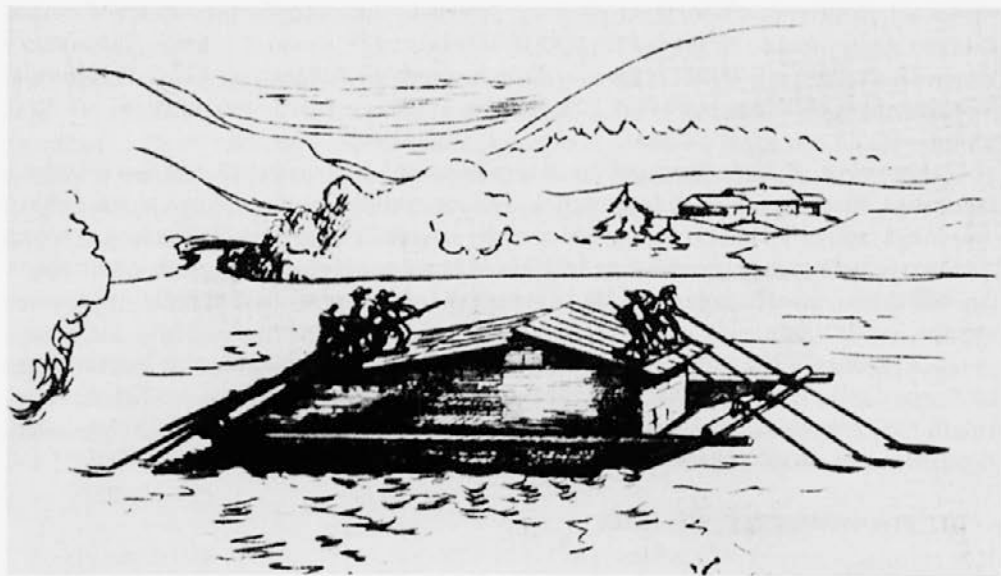
Od štajerskih in koroških naročil v 17. stoletju za izdelavo šajk za vojaške namene zoper Turke se tisto iz l. 1642 neposredno nanaša na izdelavo šajk v Vuzenici.

L. 1802 je šel v gospostvu Marenberg (splavarski ali) šajkarski izvoz lesa v »spodnje predele« na Štajerskem in pa na Hrvaško in vse do turške meje. L. 1811 so dravske šajke izvažale »trgovsko blago« v Varaždin, Peč, Osijek, Petrovaradin, Novi sad, Temešvar, na Sedmograško, čez Zemun pa tudi v Turčijo. L. 1812 so šajke iz nabornega okraja Fala izvažale različne lesne sortimente idr. »v spodnje dežele«. L. 1843 so šajke z istega območja izvažale sadje na Ogrsko. L. 1844 so s Ptujkega polja izvažali na šajkah sadje na Madžarsko in Sedmograško. Leto prej je šel iz Vuhreda šajkarski izvoz lesa na Madžarsko, Hrvaško in v Turčijo.

V 2. polovici 19. stoletja so dravske šajke vozile na Madžarsko, Hrvaško, deloma tudi v Srbijo, Romunijo in Bolgarijo. Največ tovara so prodajali v Osijeku, Novem Sadu in Beogradu. Kupci niso vseh šajk razdirali, temveč so jih največkrat natovarjali z raznovrstnimi pridelki in jih nato izvažali tudi do Črnega morja. Šajke iz Ruš so v tistem obdobju izvažale sadje na Ogrsko, večinoma v Segedin, Sento, Temešvar in Arad, pa tudi na Sedmograško. Iz Donave so jih vlekli po rekah navzgor z voli.

V 2. polovici 19. stoletja so šajke potrebovale za vožnjo iz Maribora do Dubrave pri Kotoribi 4 dni, do Osijeka 3 tedne, do Novega sada 4 tedne in do Pančeva 5 tednov.

Lit.: R. Ložar, Ljudska obrt in trgovina v Sloveniji, str. 121. – F. Leskoschek, Schiffahrt und Flößerei auf der Drau, str. 124 d, 131 d, 135, 138. – Idem, Die Drauflößer, str. 212.



Šajka na Dravi ok. l. 1900, risba po podatkih F. Pahernika (ponatisnjeno iz: F. Pahernik, Šajke in splavi na Dravi, Gozdarski vestnik XXI, Ljubljana 1963, str. 145)

6. *Izdelava in vožnja šajk.* V zadnji četrtini 19. stoletja so šajke čedalje bolj opuščali. Po J. Mravljaku in F. Paherniku se je to dogajalo zato, ker je izdelava šajk postala predraga in ker je zanje začelo primanjkovati zadosti izurjenih izdelovalcev in posadk, kakor tudi zavoljo nove železniške proge Maribor–Celovec–Beljak (narejene 1863/64). Na začetku 20. stoletja, t.j. do prve svetovne vojske, so šajke dokončno opustili.

Mere šajk niso v virih navedene docela enako. K. Ebner pravi, da so bile dolge 13,5 m, široke spredaj 6,5 m, zadaj 5,5 m, visoke 1 m. J. Koprivnik poroča, da so bile šajke dolge 12,5 m in široke 5,5 m. F. Pahernik omenja kot njihovo dolžino 13,5 m, širino 6 m in višino 1 m. L. 1812 so bile v nabornem okraju Fala šajke dolge ok. 8,5 m in široke ok. 4,75 m.

Ogrodje šajk je bilo deloma iz okroglega, deloma iz tesanega lesa. Dno in stene so oblikovali z deskami, debelimi 4 cm; na ogrodje so jih pribijali z lesenimi in železnimi žebli. Na šajke so pritrjevali po 6 vesel, imenovanih lemezi, 3 spredaj in 3 zadaj. Drogovi vesel so bili dolgi 7 m, njihove deske 1,90 m. Za odstranjevanje vode, ki se je nabirala v šajkah, so rabile lesene lopate, dolge do 80 cm, medtem ko so za privezovanje in vleko, kadar so nasedli, uporabljali nad 20 m dolge vrvi. Za kuho na šajkah so izdelovali ognjišča s četverkotnimi lesenimi okviri, izpolnjenimi z ilovico. Šajke in vse, kar je sodilo k njim, je izdelovalo 9 delavcev, 8 t.i. hlapcev in mojster. Po J. Mravljaku so šajko naredili v enem dnevu, po F. Paherniku pa so v dveh dneh nastale tri šajke. Delali so jih po naročilu ali na mojstrov račun.

Posadka je ustrezala številu vesel. Šajke je spredaj ob desnem veslu vodil njihov krmar, imenovan kormaniž; poleg njega sta veslala dva moža; zadaj so veslali trije, od katerih se je tisti, ki je bil ob desnem veslu, imenoval ravnač. Na pot je šlo po navadi po 6 šajk skupaj. Vodjem takšnih skupin so pravili gospodar; lastniki šajk in tovorov so jim zaupali prodajo kakor tudi izplačilo posadke. Za vsako skupino šajk je bilo predpisano,

da je imela s seboj en ali več čolnov, imenovanih ranca; kupovali so jih na Fali ali v Selnici. V Dubravi sta vsako šajko zapustila dva moža in se vrnila domov; namesto njiju so najeli do Vizvara dva hrvaška veslača. V tem kraju so z avoljo lažje nadaljnje vožnje zvezali po dve šajki skupaj, takšnim je zadoščala posadka štirih mož, drugi so odšli domov.

Slednje prvine pri vožnji šajk so bile malone popolnoma enake ustreznim prvinam pri vožnji dravskih splavov. To velja seveda tudi za ovire pri vožnji. Tako splave kakor šajke so ogrožale skale, brzice, vrtinci, plitvine, sipine, mostovi in mlini.

Tako splavom kakor šajkam je bilo treba plačevati mitnino v Mariboru, na Ptuju in na Borlu. Ok. l. 1847 je v Mariboru znašala mitnina za šajko 2 goldinarja (za splav 36 krajcarjev), na Ptuju 15 krajcarjev (zdi se, da so takšno mitnino plačevali za obe vrsti plovil), na Borlu 24 krajcarjev. V Mariboru je bila v pristaniškem redu 1862 predpisana za pristajanje in iztovarjanje šajke pristojbina 2 goldinarja 10 krajcarjev (pristojbina za pristajanje in iztovarjanje splava je znašala 52 in pol krajcarja). Če je prazna šajka ostajala v mariborskem pristanišču mesec dni, je bilo treba za to plačevati 26 in pol krajcarja. Za naloženo šajko, ki je pristala v mariborskem pristanišču več ko en dan, (prav tako za naložen splav) je znašala dnevna pristojbina 32 in pol krajcarja. Na Ptuju je bila v pristaniškem redu 1858 predpisana za pristajanje šajke pristojbina 40 krajcarjev, za nalaganje ali iztovarjanje šajke goldinar, za pristajanje in nalaganje šajke z jabolki 2 goldinarja (za pristajanje in iztovarjanje splava je bila pristojbina 40 krajcarjev).

Lit.: R. Ložar, Ljudska trgovina in obrt v Sloveniji, str. 121. – F. Leskoschek, Schiffahrt und Flößerei auf der Drau, str. 142 d, 150 d. – Idem, Die Drauflößer, str. 211, 213 d. – I. Juvan, *Plavljenje lesa in splavarjenje po Dravi, Savinji in Savi*, str. 51 d.

7. *Predmet in količina šajkarskega izvoza.* O teh vprašanih je bilo nekaj povedano v razdelkih o namembnih krajih navedenega izvoza. Naslednji podatki so povečini natančnejši. – V 16. in 17. stoletju so šajke iz Dravske doline izvažale za vojaštvo na jugovzhodu živež in pa strelivo in orožje. Po F. Leskoschku je bilo na šajko mogoče naložiti 150 do 160 stotov živeža ali 100 stotov smodnika; ta je moral ostati suh in ga je bilo zato treba naložiti precej visoko. V 19. in na začetku 20. stoletja je bil šajkarski izvoz drugačen.

L. 1802 so v gospodstvu Marenbeg izvažali na šajkah rezan les in drva. »Trgovsko blago«, ki je bilo 1811 imenovano v izvozu dravskih šajk, naloženih z ok. 250 stoti, se ne dá natančneje določiti, prav tako tudi ne les, ki je bil 1843 omenjen kot šajkarski izvoz iz Vuhreda, in kolonialno blago, ki ga je 1847 izpričal na šajkah na Dravi R. G. Puff. L. 1812 so v nabornem okraju Fala izvažali na šajkah različne naoknice in vratnice in pa strešne letve; na šajko je prišlo ok. 11.000 do 12.500 naoknic in vratnic in pa ok. 10.000 strešnih letev. Poleg takšnega tovara in desk so istega leta na šajkah iz nabornega okraja Fala izvažali čreslovino in steklo, 1843 pa sadje, predvsem jabolka. L. 1844 so s Ptujkega polja izvažali na šajkah od sadja verjetno največ jabolka.

Če povzamemo pričevanja I. Gršaka, K. Ebnerja, J. Koprivnika, J. Mravljaka, F. Mišiča in F. Pahernika, so v 2. polovici 19. in na začetku 20. stoletja dravske šajke izvažale rezan les, drva, vinogradniško kolje, skodle, čreslovino, sadje (zlasti jabolka), železo, jeklo, včasih tudi bruse in rogaško slatino.

Iz navedenega števila šajk v Dravski dolini v 16. stoletju je razvidno, da je bilo takrat na tem območju največ nekaj desetih teh plovil. V 19. stoletju so bile tamkajšnje šajke številnejše. L. 1812 je bilo za naborni okraj Fala ugotovljeno, da so v tistem času od tam izvažali na leto ok. 150, včasih tudi ok. 200 šajk; nanje so lahko naložili do ok. 500 stotov tovara.

V času ok. 1847 je po R. G. Puffu peljalo po štajerski Dravi na leto ok. 700 do 800 šajk (ok. 1100 do 1200 splavov); njihov tovor kolonialnega blaga je obsegal največ po ok. 320 stotov (pri splavu ok. 600 stotov). Do srede 60. let 19. stoletja je ostalo število (splavov in) šajk, ki so na leto vozile iz Dravske doline, po J. Koprivniku približno enako, nato so postajale šajke postopoma redkejše in so jih do 1914 opustili.

Lit.: R. Ložar, Ljudska obrt in trgovina v Sloveniji, str. 121. – F. Leskoschek, Schiffahrt und Flößerei auf der Drau, str. 126, 131 d, 135, 138. – Idem, Die Drauflößer, str. 211.

8. *Dobički in mezde.* O dobičkih, ki so jih imeli lastniki z izvozom šajk, ni virov. Pač pa obstajajo podatki o vrednosti celotnega letnega izvoza na šajkah in o vrednosti posamezne naložene ali prazne šajke z določenega območja. – V nabornem okraju Fala je bil 1812 vreden izvoz rezanega lesa na 150 šajkah ok. 85.200 goldinarjev; po odštetu potnih stroškov, ki so znašali šestino navedene vsote, je obsegal čisti dobiček tega izvoza ok. 71.000 goldinarjev.

Po R. G. Puffu je bila v času ok. 1847 šajka iz Dravske doline, naložena s kolonialnim blagom ali železom, vredna 2500 do 3000 goldinarjev (splav z drvni je bil vreden 50 do 60 goldinarjev, če je bil naložen s čreslovino, je znašala njegova vrednost ok. 400 goldinarjev). Po J. Mravljaku in F. Paherniku so v Dravski dolini pred 90. leti 19. stoletja plačevali za izdelavo šajke 60 do 65 goldinarjev. Po J. Koprivniku je po 1892 veljala (prazna) dravska šajka 100 do 160 kron.

Če so v Vuzenici v 80. letih 19. stoletja izdelali šajko po naročilu, je bila mezda hlapca goldinar, za mojstra 2 goldinarja, poleg tega za vse hleb črnega kruha, če je bil naročnik meščan, ali steklenica slivovke, če je bil naročnik kmet. Če so izdelali šajko na mojstrov račun, je dobil hlapec enako plačilo v denarju, toda nikakršnega plačila v naravi (J. Mravljak). Za naslednje ali zadnje obdobje dravskega šajkarstva se F. Pahernik pri izdelavi šajk spominja poleg enakih mezd, kakor so bile omenjene, obilnejšega plačila v hrani.

Pred 90. leti 19. stoletja so po F. Paherniku dobivali šajkarji za vožnjo iz Dravske doline do Dubrave 6 goldinarjev, kormaniži 12 goldinarjev. Za vožnjo od Dubrave do Vizvara so dobivali šajkarji 3 goldinarje, kormaniži 5 goldinarjev. Mezda za vožnjo iz Maribora do Osijeka je bila za šajkarje 17 goldinarjev, za kormaniže 28 goldinarjev. Poleg tega so dobivali potnino, in sicer do Dubrave šajkarji 50 krajcarjev na dan, kormaniži goldinar 10 krajcarjev na dan; od Dubrave je bila potnina v naravi, kajti od tam so kuhali na šajkah.

Lit.: F. Leskoschek, Schiffahrt und Flößerei auf der Drau, str. 131. – Idem, Die Drauflößer, str. 213.

9. *Organizacija.* V 2. polovici 18. stoletja in nato vse do 1914 je v Vuzenici obstajala bratovščina splavarjev, ki je obsegala območje vuzeniške deželjske sodnije. Ker nemško pisani viri niso poznali posebnega imena za šajkarje, temveč so zanje uporabljali enako ime kakor za splavarje, sodimo, da so bili v omenjeni bratovščini včlanjeni tudi šajkarji. Ta je bila edina organizacija tistih, ki so tako ali drugače sodelovali v šajkarstvu v Dravski dolini.

Člani te bratovščine so se po virih, ki jih je natisnil 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 Drauflößer, str. 216 d.

*Summary***The Šajka in Slovenia (Traffic and Transportation)**

Šajka (from Turkish *kaik*, ship; German *Plätte*, *Scheike*) was a simple wooden flat-bottomed boat in the shape of a rectangle, equipped with oars. In Slovenia, such boats were used for transportation of different cargoes on the Drava river; initially of military goods, later of wood, fruit, colonial goods, tannin, glass, iron, steel, mineral water, etc.

Most of the boats were between 12,5 and 13,5 meters long, 5,5 meters wide, and a meter high. They had three oarsmen, one of which was also a steersman, in front, and three in the back. In Croatian Dubrava by Kotoriba two of the šajka boats were tied together to facilitate navigation. Most of these boats were made in Vuzenica, some also in Libeliče, Dravograd, Vuhred and Brezno.

According to sources, the šajka boats on the Drava river were first used in 1539 in order to export goods to Hungarian lands (Croatia and Slavonia), which lasted through the 19th century. In the 19th century, the boats also exported goods to Serbia, Bulgaria and Romania.

Around 1847 there were between 700 and 800 šajka boats on the Drava river per year. Their cargo limit was around 320 quintals.

In the last quarter of the 19th century transportation by the šajka boats diminished, and completely died away at the beginning of the 20th century.