

Ferdo Gestrin

PROMETNO TRGOVSKI POLOŽAJ POHORSKEGA OBMOČJA V SREDNJEM VEKU

Obsežna gmota Pohorja, zadnjega obronka Centralnih Alp, je bila dolga stoletja v srednjem veku (in je deloma še danes) s svojo smerjo zahod-vzhod, sredogorsko višino in redko ali celo nikakršno poselitvijo velika geografsko prometna ovira za razvoj neposrednih poti v smeri sever-jug oziroma obratno. Zato je razumljivo, da se je promet na širšem pohorskem območju odvijal predvsem okoli Pohorja oziroma ob njegovih vznožjih s tesno naslonitvijo na konfiguracijo tal, kjer so bili pogoji za prometne poti najugodnejše. Po njih je na vzhodni strani pohorskega območja ubiral stopinje že človek v prazgodovini (jantarska pot). Mimo Pohorja sta na zahodni in vzhodni strani vodili tudi glavni rimski cesti proti severu: od celjske kotline na Ptuj proti Panonski nižini in dalje proti Donavi (Celea—Poetovio—Savaria) in cesta ob jugozahodnem obrobju Pohorja od Celja v Podjuno in dalje proti severu (Celea—Colatio—Virunum—Norea—Carnuntum). Ti dve cesti sta ostali osnova prometa tudi v srednjem veku z dodatnimi spremembami v smeri proti Mariboru na eni in v smeri proti Dravogradu na drugi strani. Tretja prometna smer, ki je v srednjem veku z zgornjima dvema ustvarjala nekak prometni trikotnik okoli Pohorja, pa je bila Dravska dolina, ki jo je človek od uveljavljanja blagovno-denarnih odnosov vse bolj odpiral in uporabljal. Po teh treh smereh je v srednjem veku šel poglobitni tok prometa v širšem pohorskem območju, tod se je odvijala prehodna trgovina, tod je tekla trgovina na velike razdalje. Ob teh poteh so v širšem pohorskem območju nastale v srednjem veku poglobitne trgovsko prometne meščanske naselbine tega dela slovenskega ozemlja: na vzhodu Ptuj že izven pohorskega obrobja in Maribor, na južnih obrobjih Slovenska Bistrica (oziroma tedaj samo Bistrica), a na vzhodnih Slovenj Gradec in Dravograd.

Te meščanske naselbine so dajale v srednjem veku pečat vsemu trgovsko prometnemu dogajanju v obravnavanem območju. V zvezi s temi prometnimi potmi in meščanskimi naselbinami pa se je ob vseh spremembah, ki jih doživlja samo Pohorje v svojem zgodovinskem razvoju, le-to vse bolj vključevalo v zgoraj omenjene trgovsko prometne tokove. V zadnjih stoletjih srednjega veka je bilo celotno pohorsko območje že vpeto v prometno trgovske poti, v blagovno denarno dogajanje, skratka v denarno gospodarstvo podobno kakor druge slovenske pokrajine.

Trgovina in promet sta v širšem pohorskem prostoru začela rasti že proti koncu zgodnjega srednjega veka. Večji del 10. stoletja so večino s Slovenci poseljenega ozemlja obvladovali Madžari, le Karantanija je bila v mejah vzhodnofrankovske monarhije oziroma nemške države in je njena meja proti vzhodu tekla globoko v obdravski soteski med Pohorjem in Kozjakom. Zato je obdravska pot proti vzhodu že tedaj dobivala na pomenu. Po zavrnitvi madžarskih navalov in ustalitvi Madžarov v Panoniji, po nemški osvojitvi Italije, kar je povečalo trgovski promet, po utrditvi oblasti nemškega cesarstva nad vsem območjem Vzhodnih Alp in ureditvi njegovih vzhodnih meja, se je vloga te poti proti vzhodu še povečala in proti koncu 10. stoletja po njej rasteta promet in trgovina. Prvi pomembni znak začetkov tega razvoja na naših tleh je pojav Ptuja kot enega prvih središč trgovanja ob dravski poti. Po Picklu naj bi bil Ptuj trgovsko središče celo že pred madžarskimi navali, vsekakor pa se kot tak pokaže leta 977, ko je salzburški nadškof dobil na osnovi potvorne listine iz leta 890 pri cesarju Otonu II. potrditev posesti nad »mestom« (civitas) Ptuj.

* Natis tega dela je denarno podprl Znanstveni inštitut Filozofske fakultete na Univerzi Edvard Kardelj v Ljubljani.

jem s sodiščem, mitnino in mostom.¹ Ptujska naselbina ob križišču obdravske poti s potjo, ki je iz Italije vodila proti severovzhodu prek slovenskih dežel, je imela torej že v 10. stoletju tržne pravice. Tod se še iz rimske dobe ohranja prek Drave zidan most, ki je bil vse do zgraditve mostov pri Velikovcu, Dravogradu in nato Mariboru edini most na Dravi vzhodno od Beljaka.² Most je služil prometu vse do okoli leta 1300, ko je Drava tako prenesla svoj tok, svojo rečno strugo, da je bilo treba zgraditi nov, lesen most. Odtod pomembnost Ptuja že v 10. stoletju in njegova zgodnja rast v zvezi s posredovalno vlogo v trgovini med zahodom in vzhodom ter obratno po obdravski poti, ki je povezovala Karantanijo z vzhodnimi deželami.

V 11. in 12. stoletju, ki v naših deželah pomenita čas preloma iz prevladujočega naturalnega gospodarstva v smeri blagovno denarnih odnosov, je tudi v pohorskem območju prišlo do večjih prometno trgovskih premikov. Pomembno vlogo pri tem je imela posest šentpavelskega samostana (ust. 1091) na pohorskem ozemlju, še važnejšo pa to, da se večja pomen nastajajoče dežele Štajerske (1180 vojvodina) z Gradcem in Avstrije z Dunajem. Ob dravski poti, ki je šla od Beljaka³ do Ptuja in dalje, je v Muti zaradi obmejne lege med Karantanijo in vzhodom morda že od konca zgodnjega srednjega veka bila mejna mitnica. Vsekakor je bila mitnica tod v času, ko so ozemlje Mute držali bamberški škofje, tj. vsaj sredi 12. stoletja.⁴ Mitnica naj bi prvotno ime kraja — Bistrica — spremenila v Muto (Mutenberch, Hohenmawten — Muta).

Na drugi strani pa je v smeri od Ptuja po Dravi navzgor zavoljo pomena te prometne poti ob meji Podravske marke proti vojvodini Koroški nastala obmejna mitnica v Bistrici na levem bregu Drave blizu Selnice oziroma Viltuša ob obrobju velikega dravskega gozda, ki je bil do tedaj težko prestopna ovira in so ob njem tekale državne in upravno pokrajinske meje. Zavoljo tega se je Podravska oziroma Ptujska marka označevala tudi kot marka onkraj dravskega gozda (Mark jenseits des Waldes).⁵ Mitnica je tod verjetno nastala že precej zgodaj v 11. stoletju. Le dve leti po ustanovitvi (1093) je na tej poti zainteresirani šentpavelski samostan k svoji podelitveni posesti v zahodnem delu Dravske doline pridobil nova zemljišča onstran dravskega gozda in četrti del mitnine v Bistrici.⁶ Slabih sto let pozneje pa je bil isti samostan oproščen plačevanja tamkajšnje mitnine, kar je bilo izredno pomembno za njegov promet po poti od Ptuja v Labotsko dolino.⁷ V zvezi s tem stanjem se v historiografiji postavlja še ne rešen problem ali je dravski gozd res bil tolikšna ovira prometu, da zavoljo njega na odseku med obema mitnicama promet in trgovina nista tekla po Dravski dolini, ampak sta se preusmerjala na obhodno pot na severni strani Kobanskega. Ta pot naj bi torej od Bistrice šla prek Lučan—Arveža—Ivnika—Sobote v Labot in od tam zlasti na sever po Labotski dolini. Del prometa in trgovine naj bi se že prek Radeljskega prelaza zopet vrnil v Dravsko dolino in šel nato prek Mute dalje na zahod zopet po dravski poti. Zdi se mi, da v vsem tem obdobju prometa po Dravski dolini ne gre izključevati, saj sicer mitnica v Muti ne bi bila potrebna. Res pa je, da se je promet po predoru dravskega gozda v kolonizacijskem procesu po dravski poti še bistveno povečal in je padel pomen severne kobanske poti. Pri tem je šla pomembna vloga šentpavelskemu samostanu in njegovi kolonizacijski vnemi v Dravski dolini in celotnemu procesu fevdalizacije tega območja z nastankom večjega števila večinoma manjših, fevdalnih posesti.

¹ F. Kos, Gradivo II, št. 460 — 977 okt. 1: *... ad Pettouiam eclesiam cum decima et duas partes civitatis, cum bannis thelonieis et ponte* ...; glej še št. 290, 473, 482.

² Prim. O. Pickl, Handel und Verkehr in der Steiermark zur Zeit der Traungauer, v Festschrift zur 800. Wiederkehr der Erhebung zum Herzogtum, Graz—Wien—Köln 1980, 329; Kos IV, št. 639 — med letom 1180 in 1192: *... de ponte qui sub castro Traberch trans fluvium directus est*; o mostovih čez Dravo glej še Kos V, št. 280, 330, 331, 432, 462.

³ Kos III, št. 204 — 1060 febr. 8: *... in villa que vocatur Villach ... mercatum statuimus* ...

⁴ H. Hassinger, Zollwesen und Verkehr in den österreichischen Alpenländern bis um 1300, MIOG 72 (1965), str. 332; O. Pickl, o. c., str. 328; J. Koropec, Zemljiške gospodščine med Dravogradom in Mariborom do konca 16. stoletja, Maribor 1972, str. 156; J. Mravljak, Muta, ČZN 23 (1028), str. 42 sl.

⁵ Prim. Kos III, št. 395 — 1091 ok. maj 1; Kos IV, št. 71 — (1123).

⁶ Kos III, št. 402 — 1093 zač. decembra: *... et quartam partem vectigalium in Vustriz* ...; H. Hassinger, o. c., str. 355.

⁷ J. Milinarič, Gradivo za zgodovino Maribora (poslej GMZ) I, 1975, št. 10 — 1181: *... in loco apud Feustritz dicto ... que vulgo muta vocatur, ubi hactenus in prebenda eorum violenciam eis intuli et indebita vectigalia exegi* ...; Kos IV, št. 648.

V 12. stoletju pa dobivajo večji pomen tudi že poti od juga proti severu na obeh straneh Pohorja proti Donavi (Dunaju) in Panonski nižini. Promet, ki se je od »kraške« (pozneje tudi »ljubljske« imenovane) poti proti Ptujju v Celjski kotlini odcepil in tekkel po stari rimski smeri proti Podjuni, se je začel tedaj odvracati od Hotuljskega podolja (tj. od stare ceste Colatio—Juenna) naravnost proti severu. Zavaljo tega je prišlo do nastanka Dravograda, a iz Starega trga (Colatio) se je prometno trgovska vloga prenašala na porajajoči se Slovenj Gradec. Pred vhomom v Dravsko dolino med Pohorjem in Kobanskim je v ugodni geografsko prometni legi ob stičišču dolin rek Mislinje, Meže in Drave ter ob najugodnejšem prehodu čez Dravo proti Labotski in Dravski dolini zaradi povečane trgovine in prometa zrasel Dravograd. Tod je že okoli srede 12. stoletja (vsekakor pred letom 1161) obstajal grad in se je ustvarjala nova fevdalna posest Trušenjskih gospodov v precejšnji povezavi s posestjo šentpavelskega samostana.⁸ Pod gradom se je morda iz sejsmske vasi že do okoli leta 1180 razvil trg (forum Traberch), v njem so Trušenjski gospodje postavili mitnico, čez Dravo zgradili most, na katerem so pobirali mostnino, a pod gradom so čez Dravo imeli tudi brod (na Brodu).⁹ Razumljivo je, da se je šentpavelski samostan iz vseh teh vzrokov z vsjo silo proti Trušenjskim potegoval za njegovo lastništvo. Čeprav se Dravograd ni razvil v mesto, je bil med vsemi trškimi naselbinami v obravnavanem pohorskem območju najpomembnejši.¹⁰ Posamezni trgovci iz Dravograda so pozneje, v začetkih 15. stoletja, posegli v trgovino na velike razdalje in celo tudi v pomorsko trgovino.¹¹

Ob začetku nove poti po Mislinjski dolini proti severu je še pred Dravogradom nastajalo blizu Starega trga v prometno ugodnejši legi naselje Slovenj Gradca, ki je postajalo vozlišče poti v smeri od Celja, proti Koroški v Labotsko dolino in v Podjuno ter proti Pohorju. Že v 11. stoletju se je v Slovenj Gradcu prvič omenjal grad koroških vojvod, po Hassingerju pa naj bi bila tudi tu »mejna« mitnica — podobno kakor v Muti ali Bistrici — že ob koncu istega stoletja. Ko so postali gospodje tod Andeški grofi, se je Slovenj Gradec ob gospodarski politiki novih gospodov hitro razvijal in usmerjal trgovino vse bolj proti Dravogradu, kjer so bili, kakor smo že videli, Trušenjski gospodje gospodarsko zelo aktivni. Pomen Slovenj Gradca in te poti proti Dravogradu se je še povečeval, ker se je sem vsaj deloma usmerjal tudi promet iz andeškega Kamnika. Zato je morda postal Slovenj Gradec trg že pred letom 1173, ko je grof Bertold III. oprostil kartuzijo v Žiči od plačevanja mitnin v njem. To pravico je potrdil tudi grof Bertold IV., ki je poleg tega samostan oprostil od mitnine in drugih obveznosti tudi v tedaj svojem trgu Kamniku.¹² Z obema listinama je mitnica v Slovenj Gradcu v tem času resnično dokazana in zato vsekakor obstaja možnost, da je bila, kakor postavlja Hassinger, bistveno starejša. Morda je bila v kraju še pred koncem 12. stoletja tudi že andeška kovnica. Po Picklu je Slovenj Gradec trg že 1228. leta, ko se omenjata tudi mitnica in kovnica.¹³ Toda naselbina se kot trg izrecno označuje šele leta 1251, ko je Bertold IV. dal Slovenj Gradec s sodstvom, kovnico, mitnico, ministeriali in podložniki oglejskemu patriarhu.¹⁴ Leta 1267, že pod Spanheimi, se nato prvič omenja kot mesto.

Približno istočasno kakor na zahodni strani Pohorja je začel naraščati promet proti severu tudi na njegovem vzhodnem obrobju. Tu se je od poti, ki je iz Italije prek Ptujja vodila v Panonsko nižino in po kateri so že okoli srede 12. stoletja v Benetke prihajali ogrski trgovci, a v Oglej so tovorili srebro za tamkajšnje kovnico,¹⁵

⁸ Prim. J. Koropec, o. c., str. 16 sl.

⁹ Kos IV, št. 639 — med 1180—1192, prim. še št. 855 — med 1193—1220. J. Koropec, o. c., str. 17.

¹⁰ J. Koropec, o. c., str. 128.

¹¹ Leta 1421 so Peter iz Dravograda (Traburg) z Matijo Vidcem iz Ljubljane in trgovcema iz Kölna in Salzburga pripeljali z ladjo veliko blaga iz Benetk v Trst — glej J. Cavalli, *Commerce e vita privata di Trieste nel 1400*, Trieste 1910, str. 86 sl.; F. Gestrin, *Trgovina slovenskega zaledja s primorskimi mesti od 13. do konca 16. stoletja*, Ljubljana 1965, str. 29, 40.

¹² Kos IV, št. 755 — med leti 1188—1204.

¹³ O. Pickl, *Handel und Verkehr* o. c., str. 342; H. Hassinger, o. c., str. 332.

¹⁴ H. Pirchegger, *Geschichte der Steiermark*, Gotha 1920, str. 381.

¹⁵ O. Pickl, o. c., str. 341.

že precej pred Ptujem odcepila pot naravnost proti severu. Zaradi nje oziroma ob njej sta se na tej strani pohorskega območja razvili meščanski naselbini Slovenska Bistrica in Maribor.

Rast te poti je vezati s političnim in gospodarskim dvigom obdonavskih avstrijskih dežel in s počasnim uveljavljanjem poti čez Semmering, ki je iz Italije prek Beljaka in Judenburga usmerjala promet in trgovino proti Donavi in Dunaju. Ko so namreč Traungavci dobili posest okoli Semmeringa, je Otokar III. ustanovil tam leta 1160 špital z obveznostjo, da menihi zgrade cesto čez Semmering. Šele z njo se je na široko odprla zveza Dunaj—Benetke in trgovina z Benetkami je posledje naglo pridobivala na pomenu.¹⁶ Ta pot je začela pritegovati promet proti severu tudi iz slovenskih pokrajin prek Maribora, kjer se grad, »trdnjava v Marki« prvič omenja leta 1164 in so v njem vedno prebivali deželnoknežji, verjetno najprej traungavski ministeriali. Pod gradom je na levem bregu Drave nastajala naselbina meščanskega značaja že za Traungavcev in v listini 1190 se omenja njen prebivalec Ditrik.¹⁷ Prvič pa se naselbina, v kateri je bil tudi (spodnji) grad, kot trg omenja 1209. leta, a kot mesto 1254.¹⁸ Čez Dravo je bil pred naselbino speljan lesen most, kjer so pobirali mostnino. Toda Pickl izrecno trdi, da je Maribor kot trg na zeleni trati nastal po letu 1180 na križišču obdravske poti iz Koroške proti Ptuju in pa poti iz Italije prek Kranjske proti severu, ki je iz Maribora šla na Plač—Ernauz—Lipnica—Wildon—Gradec, ki je konec 12. stoletja postal za Babenberžanov središče štajerske vojvodine, in dalje po dolini reke Mure do Brucka na »beneško« cesto čez Semmering.¹⁹ Vendar se zdi, sodeč po naselbinski zasnovi, da je mesto nastajalo in raslo najprej zaradi pomena obdravske poti; odtod smer, zahod-vzhod glavne vhodne ceste (sedaj Koroške) in mestnega trga (Glavni trg). Šele po uveljavitvi poti od juga proti severu na semmerinško cesto in z zgraditvijo mostu čez Dravo vsekakor že proti koncu 12. stoletja se začenja v Mariboru uveljavljati tudi zasnova in rast mesta v smeri od Drave proti severu (smer sedanje Gosposke ulice).^{19a}

Ob odcepu te poti od »kraške« oziroma »ljubljske« ceste je nastajala istočasno z Mariborom tudi Slovenska Bistrica (sprva samo Bistrica, z današnjim imenom šele od 16. stoletja dalje). Grad, ki se v virih omenja šele leta 1313, je verjetno nastal že v 12. stoletju in je bil vedno deželnoknežja last. Torej se tudi tod, podobno kakor pri Mariboru, srečujemo s trgovsko prometnimi hotenji in politiko Traungavcev in nato Babenberžanov. Naselbina je nastajala že precej prej — vsekakor že za Traungavcev — kot pa se prvič omenja v letu 1227. Ko se okoli leta 1240 omenja v naselbini sodnik, Becelinus po imenu, je bila naselbina vsekakor že trg, toda kot oppidum se omenja šele v letu 1310, a kot mesto v letih 1309—1311. Seveda moremo tod že ob koncu 12. stoletja predpostavljati tudi deželnoknežjo mitnico, ki se v gradivu omenja precej pozneje.²⁰

Vse to, kar smo povedali o poteh v širšem pohorskem območju, kaže, da je do konca 12. stoletja razvoj denarnega gospodarstva v tem prostoru že prihajal do izraza, in še več, da je bil v močnem vzponu v novo nastalih oziroma nastajajočih obravnavanih urbanih naseljih. To je že v 13. stoletju močnejše odmevalo tudi v samem ožjem pohorskem prostoru in je nato do konca srednjega veka dobivalo vedno večjo vlogo. Razvoj v to smer so pospeševali trgovsko prometni tokovi po zgoraj označenih poteh, ki so privabljale okolje, podpirala pa jo je tudi trgovsko prometna politika zemljiških gospodov in prav tako tudi deželnih knezov. Na drugi strani pa so nanj odločujoče vplivale tudi razvojne poti v samem pohorskem prostoru.

¹⁶ Prav tam, str. 336 sl.

¹⁷ Kos IV, št. 470 — 1164 okt. 20: ... duoa insuper mansus sub castro Marchburch ...; GMZ I, št. 3; Kos IV, št. 779 — ok. 1190: ... Dietricus de oppido superiori.

¹⁸ GMZ; Kos V, št. 154 — 1209 sept. 9: ... in foro Marhpurh ...

¹⁹ O. Pickl, o. c., str. 342.

^{19a} J. Curk, O srednjeveških zasnovah Ptuja in Maribora, ČZN 11 (1975), str. 197 sl.

²⁰ Kos V, št. 464 — 1227 nov. 17: ... Datum Fvstritz ...; Kos V, št. 751 — ok. 1240: ... Becelinus iudex de Fuhstriz ...; H. Pirchegger, Die Untersteiermark in der Geschichte ihrer Herrschaften und Güten, Städte und Märkte, 1962, str. 129; J. Koropec, Slovenjebistiški svet v XIV. in XV. stoletju, Kronika 13 (1965), str. 156. O. Pickl, Die wirtschaftliche Lage der Städte und Märkte der Steiermark im 16. Jahrhundert, v Die Stadt an der Schwelle zur Neuzeit, hrg. W. Rausch, 1980, str. 116.

Eden izmed pomembnih razvojnih tokov, ki je zajel pohorski prostor od konca 11. stoletja dalje, je bila sorazmerno intenzivna kolonizacija. Zajela je zlasti obdravske, severne dele Pohorja, ki je bilo v veliki meri poseljeno šele tedaj, in južne dele Kobanskega, kjer je poglavitno vlogo odigral šentpavelski samostan (ust. 1091). V 13. stoletju je dosegla višek; do tedaj je bil prav po dejavnosti omenjenega samostana, ki je imel posest na obeh straneh, premagan tudi obdravski gozd in obdravska pot, ki jo sodobniki v 13. stoletju označujejo kot »kraljevo cesto« (via regia), se je na široko odprla prometu. V glavnem je bil kolonizacijski proces na Pohorju zaključen v drugi polovici 14. stoletja.²¹ V zvezi s tem je na pohorskem območju v procesu fevdalizacije že zgodaj zrastle vrste gradov in so nastala številna večja in manjša fevdalna posestva.²² V poznem srednjem veku so sem posegli gospodje Walsee in celjski grofje, v prvi polovici 14. stoletja tudi že Habsburžani, ki so po izumrtju Celjskih postajali največji gospodje v obdravskem območju Pohorja.²³ S kolonizacijo se je bistveno povečalo število prebivalstva, nastala so številna nova naselja, vasi, zaselki in samotne kmetije. Hkrati s tem so zlasti od srede 12. stoletja dalje nastajale nove fare, ki so se izločale iz prvotnih, najstarejših prafara, in poleg novih župnih cerkev so gradili tudi dovolj številne podružnične cerkve; poleg tega sta v ožjem pohorskem območju nastala tudi samostana v Radljah in Muti že v 13. stoletju.²⁴

Na drugi strani pa se je na podeželju tudi v pohorskem območju v istem času povsem uveljavil sistem zemljiškega gospostva, ki je dajal bistveno več svoboščin podložnemu kmetu in možnosti rasti neposredne njihove proizvodnje. Začeli so se lomiti okviri naturalnega gospodarstva tudi na podeželju in v pohorske vasi so začeli prodirati blagovno denarni odnosi. S številčno rastjo fevdalne vrhnje družbene strukture (tj. fevdalcev in duhovščine z vsemi spremljajočimi družbenimi sloji: oskrbniki, ministeriali, oboroženci itd.) se je povečeval neposredni trg, se je krepilo lokalno tržišče tudi v ožjem pohorskem območju. S kolonizacijo okrepljeno podeželje v istem prostoru pa je dajalo proizvodno, materialno osnovo za vključevanje podložnikov v lokalno trgovino in blagovno denarne odnose sploh. Dvignilo se je kmetijstvo, ki je dajalo večje presežke, močno pa se je uveljavljala tudi različna domača obrt.

Zavoljo vsega tega se je prav v 13. stoletju in od tedaj dalje tudi v samem ožjem pohorskem območju uveljavljala, širila in krepila lokalna trgovina, ki je krila lokalne potrebe, a dajala tudi vzpodbude trgovini na velike razdalje, zlasti s posameznimi vrstami blaga, ki ga je dajalo Pohorje (les, živina itd.). Ti novi razvojni procesi so se v obravnavanem območju navzven kazali zlasti v nastajanju novih tržnih naselbin in sejmskih vaseh, pri katerih je prihajala do izraza trgovsko prometna politika njihovih gospodov, dalje v uveljavljanju novih prometnih, seveda lokalnih poti, gradnji prometnih objektov, mostov in brodov, na njih ter končno ob povečevanju trgovskega

²¹ J. Koropec, *Zemljiške gosposčine o. c.*, str. 13—42 in 87—103; prim. še druge razprave istega avtorja za širše pohorsko območje, kot npr. Ruše v srednjem veku, *ČZN n. v.* 13 (1977), str. 76 sl. in Hoče do srede 17. stoletja, *ČZN n. v.* 14 (1978), str. 187; dalje glej O. Lamprecht, *Die Besiedlung des Remschnickbergländes*, ZHVS 47 (1956), str. 20 sl.; isti, *Der mittelalterliche Besitz des Stiftes St. Paul i. L. auf dem Remschnick*, Carinthia I, 147 (1957), str. 334 sl.; isti, *Der Besitz des Stiftes St. Paul i. L. in der Mark hinter dem Drauwalde*, Carinthia I, 151 (1961), str. 520 sl.; W. Fresacher, *Der Besitz des Klosters St. Paul in Kärnten*, Carinthia I, 149 (1959), str. 337 sl.; isti, *Die mittelalterlichen Urbare des Benediktinerstiftes St. Paul in Kärnten 1289/90 und 1371/72*, v *Österreichische Urbare* III/3/2, 1968.

²² Poleg velikih fevdalnih posestev v obrobju pohorskega območja je nastala velika posest šentpavelskega samostana na samem pohorskem ozemlju, a ob njih že zgodaj še vrsta manjših in majhnih kot npr. dravogradska, vuzeniška, mučka, radeljska, konjiška, zlemberska, viltuška, bresterniška itd., tod so imeli posest številni samostani in škofije od blizu in daleč (samostan Rein, Admont itd., škofija v Sekau) pa tudi posamezni meščani.

²³ Walsejski gospodje so se zasidrli v Radljah, Zlemberku in Limbušu, Celjani pa v Vuzenici, Zlemberku (po letu 1374) in Dravogradu, pa v Muti in Limbušu. Prim. J. Koropec, *Zemljiške gosposčine o. c.*, str. 31 sl. 41.

²⁴ Kakor je kolonizacija osvajala in polnila pohorski svet, tako je vanj prodirala tudi cerkvena organizacija. Od starih velikih pražupnij ob pohorskem obrobju, kakor so bile npr. Hoče, Konjice, Slovenj Gradec (šmartinska fara), so se ločevale nove župnije po pohorskem ozemlju. Od hoške se je že zgodaj ločila župnija v Slivnici, ki je segla tudi na pobočja Pohorja (a od te župnija v Sp. Polskavi), že pred letom 1214 pa je samostojna župnija tudi St. Lovrenc. Od šmartinske prafare se je npr. odecipila že pred 1238 župnija v Vuzenici, ki ji je bilo podrejeno tudi ozemlje Vuhreda in Ribnica, ki pa se je pozneje tudi osamosvojila. Od labotske prafare se je oddvajala dravogradska župnija, kamor pa se je prenesel sedež labotske; od te so se odecipile tudi remšeniška, radeljska in brezenska župnija. Prim. J. Koropec, *Zemljiške gosposčine o. c.*, str. 83 sl. in druge njegove razprave.

prometa tudi v ustanavljanju novih mitnic oziroma krajev, kjer so pobirali trgovsko prometne pristojbine.

Že v 13. stoletju so zavoljo povečanega prometa po obdravski poti, a tudi v zvezi z lokalno trgovino po poteh Pohorja in prek njega v smeri sever-jug in obratno nastajali trgi Radlje (1268),²⁵ Vuzenica (1288),²⁶ in Muta (1299)²⁷ in sejmska vas z značajem trga za domačine v Šent Lovrencu na Pohorju že pred srédo 13. stoletja (1222). Pri Lovrencu naj bi ob začetku po analizi Zwittra šlo le za lokalni sejem brez pravice do mitnine in stojnine. Toda še v istem 13. stoletju je kraju načeloval šentpavelskemu opatu podsodni sodnik in konec stoletja naselbina ni bila več vpisana med urbarialno posestjo. Zato ima verjetno Koropec prav, ko poslej naselbino označuje kot trg.²⁸ Kot sejmska vas so v 15. stoletju postajale vedno bolj pomembne tudi Ruše. Leta 1453 je cesar Friderik III. šentpavelskemu samostanu podelil pravico do letnega sejma pri ruški romarski cerkvi ob malem šmarnu (8. septembra). Zaradi povečanega prometa so opatovi ljudje začeli pri tem pobirati mitnino in stojnino. Nekateri zavoljo tega tudi Ruše že v tem času označujejo kot trg.²⁹ Na južnem obrobju Pohorja pa sta približno ob istem času nastala trga v Konjicah (1251) in Vitanju (1306); v širšem območju pa še Velenje (1264) in Šoštanj.^{29a}

Samo Pohorje pa so začele vsaj od istega časa — kolikor niso bile morda posamezne izmed njih še starejše — preprežati lokalne tovarne poti. Tako je šentpavelski samostan z obsežno kolonizacijo velikega lovrenškega ozemlja v smeri proti vzhodu začel usmerjati promet za svoje potrebe od Radelj proti Selnici tudi po tem ozemlju. S tem je ustvaril dravski poti obhodno pot po neposredno svojem delu Pohorja. Z njo je bil najtesneje povezan tudi razvoj Lovrenca kot tržnega kraja, nastala pa je ob vzhodnem koncu te poti ob Dravi tudi Fala, ki je postala edino upravno središče šentpavelske obdravske posesti namesto prejšnjih dveh v Lovrencu in Selnici (Falsko gospostvo) in kjer je za prehod čez Dravo služil leta 1290 prvič omenjeni brod. Čeprav se je že konec 13. stoletja vloga te obhodne poti za večji promet tudi za sam šentpavelski samostan zmanjšala, vendar ni povsem opustela. Uporabljali so jo še naprej lovrenški podložniki za svoje kupčevanje in promet.³⁰

Poleg te poti se tedaj uveljavljajo nekatere lokalne poti tudi prek Pohorja: deloma so se vezale na poti, ki so prek Kobanskega vodile proti severu in so služile, kakor že rečeno prometu v smeri sever-jug oziroma obratno, deloma pa so povezovale le Dravsko dolino s kraji južno od pohorske gmote. Ena takih poti je šla tudi od Lovrenca proti jugovzhodnim obronkom Pohorja, verjetno po smeri sedanje ceste čez Pesek na Oplotnico in dalje v Slovensko Bistrico na eni oziroma v Slovenske Konjice na drugi strani. Najvažnejši tovarniški poti prek Pohorja, ki sta oživila v tem času, pa sta se vezali na cesto po Mislinjski dolini. Ena je šla po zgornji Mislinjski dolini, nato vzhodno od pohorskega Črnega vrha čez Ribniško sedlo in Ribnico do Vuhreda. Od tod se je vsekakor vezala na pot čez Radeljski prelaz in dalje proti severu proti Gradcu.³¹ Druga važnejša tovarna pot prek Pohorja pa je vodila iz Slovenj Gradca čez Kaštivsko sedlo na grebenu Pohorja in po dolini Cerkvenice do Vuzenice, katere nastanek je vezati tudi na to pot in ne samo na prometno vlogo ob dravski poti in zlasti s samim prometom po Dravi. Tudi od tod se je prek broda,

²⁵ J. Koropec, o. c., str. 92. O. Pickl, Die wirtschaftliche Lage o. c., str. 119 meni pod vprašajem, da so Radlje trg že za Otakarja Češkega, a prvo omembo trga postavlja šele v leto 1302, kar je seveda pozno. Glej še KLS IV, 1980, str. 451/2.

²⁶ J. Mravljak, Vuzenica v srednjem veku, 1927, str. 12 sl.; isti, Vuzenica ob Dravi, IS, 1928, str. 324/5. J. Koropec, o. c., str. 90; O. Pickl, o. c., str. 120.

²⁷ J. Koropec, o. c., str. 71 in 92; O. Pickl, o. c., str. 118 postavlja prvo omembo trga v leto 1302. Glej za Muto J. Mravljak, Muta, ČZN 23 (1928), str. 42 sl.

²⁸ J. Koropec, o. c., str. 94. Glej F. Zwittra, K predragodovini mest in meščanstva na starokarantanskih tleh, ZC 6/7 (1952/3), str. 237: »Kar se pa tiče listine za St. Lovrenc na Pohorju od 1222., pa pri njej ne gre za povzdignjenje vasi v trg, ampak po pristnem tekstu listine le za lokalni sejem, kjer šentpavelski kmetski podložniki kupujejo in prodajajo med seboj, a tudi po falzificiranem tekstu listine še vedno le za sejem brez mitnine in tržnine.«

²⁹ J. Koropec, o. c., str. 128; KLS IV (1980), str. 245 (trg z omejeno trško pravico).

^{29a} O. Pickl, o. c., str. 120, 121.

³⁰ J. Koropec, o. c., str. 157.

³¹ Prav tam, str. 154; prim. KLS IV (1980), str. 511.

ki se pri Vuzenici prvič omenja leta 1364,³² promet usmerjal ali po dolini Bistrice ali po radeljski poti proti severu. Zadnja pot prek Pohorja po njegovem najbolj zahodnem delu je vodila po gospodstvu Bukovje v Dravsko dolino, ki jo je dosegla pred začetkom Trbonske soteske. Pot je bila predvsem bližnica iz spodnje Mislinjske in Mežiške doline proti Dravi, da so se tovarniki izognili Dravograda.³³ Kolikšen je bil pomen lokalnih poti prek Kobanskega od severnokobanske obhodne poti na odseku od Radelj do Zgornje Kungote (npr. po dolinah Črmenice, viltuške Bistrice, Brestrničice) za obdravsko pot in za lokalno trgovino s Pohorjem oziroma od Pohorja proti severu, bo treba še raziskati. Dejstvo je, da je bilo žlemberško gospodstvo zelo zainteresirano za mitnico v Bistrici, a deželni knez za mitnico v Zgornji Kungoti.³⁴

Povečana trgovina in promet na pohorskem območju sta pripeljala do tega, da so na Dravi morali zgraditi nove mostove in urediti vrsto brodov. Poleg mostu v Dravogradu iz 12. stoletja in mostu v Mariboru vsaj iz začetka 13. stoletja se javljata do konca srednjega veka še mostova v Ožboldu (1372) in Radljah (1498).³⁵ Številnejši so novo urejeni brodovi, ki so povezovali pohorske poti s kobanskimi oziroma desni pohorski breg z obdravsko cesto, ki se kronološko po nastanku dravograjskega broda pred letom 1220 omenjajo, kakor sledi: Radlje (1251), Fala (1290), Selnica (1290), Bistrica pri Viltušu (1363), Vuzenica (1364) in viltuški brod, ki so ga leta 1448 prepovedali. Toda v poznem srednjem veku se omenjata v virih še žlemberški brod na Dravi in pa brod, ki so ga uporabljali lovrenški podložniki potem, ko je lovrenška obhodna pot po Pohorju že izgubljala svoj pomen, kolikor seveda vest ne govori o falskem brodu.³⁶

Ob vsem tem so porasli motivi tudi za pobiranje mitnin na novih krajih, kjer so se prometni tokovi pomnožili. Poleg starih, nam že znanih mitnic in mitnic na novo nastalih trških naselbin, se je v 14. stoletju pojavila mitnica v Brestrnici, a v 15. stoletju poleg Ruš še mitnica v Betnavi.^{36a}

Po teh poteh je v obravnavanem obdobju tekел trgovski promet na širšem pohorskem območju, se je odvijala tako trgovina na velike razdalje, kakor tudi trgovina lokalnega pomena. Prva se je omejevala predvsem na pota že nakazanega prometnega trikotnika okoli Pohorja, lokalna trgovina pa je prevladovala na pohorskih tovarnih poteh, čeprav je prehajala vsaj deloma tudi v širše tokove prehodne trgovine.

Ne da bi se spuščali v kakršnekoli količinske označitve niti ne v oblike trgovskega poslovanja in druga številna vprašanja te, v srednjem veku izredno pomembne gospodarske dejavnosti, pogledimo razvojne črte trgovine na velike razdalje na pohorskem območju. V zgodnjih časih te trgovine je prevladovala povezava proti vzhodu; politične razmere so to usmeritev še pospeševale. Od sredě 12. stoletja imamo že podatke, ki kažejo na nagel razvoj poklicne trgovine iz Italije proti Donavi, Dunaju in proti ogrskim deželam. Nakazujejo jo tudi številne kovnice, ki so že od druge polovice 12. stoletja nastajale na Štajerskem (med drugim tudi v Slovenj Gradcu in Brežicah) in katerih novci so služili tudi prometu proti vzhodu. Obdravska pot (v širšem smislu besede) in Ptuj sta imela tedaj pri tej trgovini dominantno vlogo. Ko je stekla »beneška« semmerinska pot v 12. stoletju, ko se je v 13. stoletju zlasti za Babenberžanov in Otakarja Češkega Štajerska tesneje povezovala z Avstrijo, je začel rasti tok italijanske trgovine, ki je sicer pretežno šel po semmerinški poti, po kraški poti in tudi mimo pohorskega območja proti severu. Zavaljo tega je vedno večjo vlogo v trgovini z italijanskim blagom proti vzhodu, proti ogrskim deželam, ob Ptuj dobival tudi Dunaj, katerega stremljenja v lastno korist podpirajo njihovi mestni gospodje, deželni knezi. Poslej je trgovina z italijanskim blagom prek

³² Prav tam, str. 154 in 24; prim. KLS IV (1980), str. 457 sl.

³³ Prav tam, str. 154.

³⁴ Prav tam, str. 155/6.

³⁵ Prav tam, str. 158.

³⁶ Prav tam.

^{36a} Prav tam, str. 29, 47, 123, 158.

sedanjega slovenskega ozemlja šla ne le prek Ptuja, marveč tudi Dunaja.³⁷ Ta živahna trgovina na velike razdalje je v del meščanskih naselbin na pohorskem območju že kmalu privabljala Jude, a od konca 13. stoletja se v njih naseljujejo tudi italijanski poslovneži. Oboji so imeli do konca srednjega veka pomembno vlogo. V Ptujju je bila npr. že na prehodu v 12. stoletje judovska kolonija in se leta 1103 omenja judovsko pokopališče. Ptujski Judje so imeli pri razširjanju breških novcev po ogrskih deželah važno vlogo.³⁸ V Mariboru pa vsaj od začetka 14. stoletja nastaja večja judovska poselitev, ki je ena izmed največjih v naših mestih. Že konec 13. stoletja se javljajo toskanski bankirji v Slovenj Gradcu, a v Mariboru se naseljujejo italijanski trgovci, zlasti iz Furlanije, v prvi polovici 14. stoletja.³⁹ V zvezi s tem so se od začetka 14. stoletja dalje, ko so stare lokalne kovnice že večinoma zavrle, v slovenskih deželah močno razširjali italijanski, predvsem beneški novci.

V drugi polovici 14. stoletja se je začel v zvezi s težnjami Dunaja in habsburško trgovsko prometno politiko odločilni boj za italijansko trgovino med Ptujem in Dunajem. Že konec 13. stoletja je Dunaj dobil pravico prisilne poti in skladiščenja za vse blago, ki je šlo prek Avstrije v ogrske dežele. Ko je leta 1351 vojvoda Albreht II. ta privilegij potrdil, so dunajski trgovci poskušali obvladati vso trgovino, ki se je iz Benetk usmerjala na Ogrsko (in Češko) in jo speljati na Dunaj, ne glede po kateri poti je ta trgovina doslej šla; torej tudi z obdravske in s kraške oziroma ljubljanske poti. (To je bil tudi eden izmed vzrokov za spor Dunaja s Prago in tudi med Habsburžani in Luksenburžani.) Vendar so bili deželni knezi zaenkrat še nedostopni za tak ukrep. Še več, Rudolf IV. je leta 1361 poskušal usmeriti trgovino z ogrskim blagom proti Italiji prek Ptuja in po obdravski poti na Koroško in dalje v Furlanijo. Za osvetlitev te politike naj omenimo še Rudolfovo ustanovitev Novega mesta in njegovo pravico prisilne poti za trgovino iz ogrskih in hrvatskih dežel proti Italiji. Novi vojvoda Albreht III. pa je z ukrepom leta 1368 in drugimi določili skušal preprečiti neposredne trgovske zveze med Italijo in Ogrsko in vso to trgovino spraviti na Dunaj, ki naj bi bil edini posrednik v njej. Salzburški Ptuj, proti kateremu je bila usmerjena ta zapora, je bil prizadet, porasla pa je zavoljo tega vloga Maribora.⁴⁰ Vendar se zapora kraške oziroma ljubljanske poti ni mogla dolgo obdržati. V praksi se je začela lomiti že kmalu potem, ko se je Trst podredil Habsburžanom. Že sam Albreht III. je moral deloma popuščati, čeprav je vztrajal na prepovedi tranzitne trgovine čez Ptuj na Ogrsko. Tako je leta 1389 dovolil dunajskim in drugim trgovcem, ki so imeli pravico trgovati z Benetkami, da do preklica uporabljajo kraško cesto, vendar le naravnost od Trsta na Ljubljano, Maribor in dalje na Dunaj.⁴¹ Njegovi nasledniki pa so praksi in novim razmeram popustili in prenehali s proti Ptujju usmerjeno trgovsko prometno politiko. Poslej se je trgovina med Italijo in Ogrsko po kraški oziroma ljubljanski cesti in po obdravski poti naglo dvigala. Ptuj je v 15. stoletju preraščal v trgovsko središče mednarodnega pomena z veliko akumula-

³⁷ Prim. O. Pickl, *Handel und Verkehr*, o. c., in tam navedeno literaturo.

³⁸ Judje so v 12. stoletju v koroškem in štajerskem prostoru pri krepitevi blagovno denarnih odnosov odigrali pomembno vlogo, kar se kaže tudi v takratnih toponimih. Prim. za Velikovec (forum judeorum v l. 1105—1126) K. Dinklage, *Volkermarkt zwischen Abt und Herzog*, MÜG 67 (1959), str. 278 sl.; za Ptuj B. Saria, Pettau, ZHVSt. Sonderband 10 (1965), str. 23; O. Pickl, *Handel und Verkehr*, o. c., str. 229 sl.

³⁹ O Judih v Mariboru vse do začetka 15. stoletja glej zbrano gradivo v GMZ III, IV in V. Italijani pa so v Maribor, tako sodimo, prihajali predvsem po dravski poti. Eden takih je bil Dominik, sin pokojnega Vidusija iz Pušje vesi (Venzone), ki so mu verjetno zavoljo debelosti rekli Mascho, tudi Maeschk (Dominicus dictus Mascho quondam Vidusii de Vençono . . . peschaiden mann Dominik Maeschk der Walich . . .), ki je moral v Mariboru živeti že daljši čas in si je pridobil precej premoženja. Tako je leta 1348 posodil sorojaku Nikolaju, meščanu v Feldbachu pri Gradcu (Nicta der Walich, purger ze Veln-pach) 4 1/2 funta starih dunajskih fenigov in še 40 fenigov za pičel mesec dolgo; šest let pozneje pa je v Pušji vesi izročil svoji hčeri Neži v Mariboru ležečo hišo, vinograde in drugo posest, dohodke in pravice, ki so mu šli znotraj mestnega pomirja in izven njega. Istočasno je v Mariboru deloval kot prebivalec tudi Jakob, sin Vilanda iz Pušje vesi (Jacobus quondam Vilandi de Venzono, habitator in Mar-purga). — GMZ IV, št. 47 — 1348 avg. 5, št. 69 — 1354 sept. 12, št. 72 — 1355 jun. 1.

⁴⁰ O. Pickl, *Zur Handelspolitik der frühen Habsburger in Innerösterreich*, v *Der Unternehmer und die Geschichte. Festschrift für Alois Brusatti*. Hrsg. von A. Mosser, Wien 1979, str. 82 sl. in tam navedeno literaturo.

⁴¹ GMZ V, št. 54 — 1389 marec 7: . . . heraus von Venedi die recht strasse über den karst faren von Triest derrichts gen Laibach, von Laibach gen Marichburg, von Marichburg gen Wien und auch da ir kaufmanschaft niederlegen, aufpinden und verkaufen. Isto v GLZ X, št. 39 — 1389 marec 7.

cijo trgovskega kapitala.⁴² Ob obdravski poti pa je v zvezi s tem porasla tudi vloga Maribora ne glede na delna nasprotja, ki so obstajala med Ptujem in Mariborom, zlasti okoli vinske trgovine po tej poti.^{42a} Poleg Ptuja je na južnem delu Štajerske tedaj postajal Maribor najbogatejše mesto. Leta 1542 je bila njegova giltna osnova dvakrat večja od celjske, a desetkrat večja od te v Slovenj Gradcu in v Slovenski Bistrici.⁴³

S kakšnim blagom so trgovali npr. po obdravski poti vemo v glavnem šele ob koncu 15. stoletja iz mitninske tarife v Muti leta 1489, po kateri so pripravili tudi tarifo za mitnico v Dravogradu leta 1523.⁴⁴ Proti vzhodu je trgovina posredovala razne južne pridelke oziroma proizvode (južno sadje, začimbe, primorska vina, olje), železo in železne izdelke najrazličnejše vrste, tudi hladno orožje in oklepe, kositer in druge kovine, razne tekstilije, posode, papir, milo, steklenino, kameno in morsko sol, slane ribe, raznovrstno kramo, galun itd. Na zahod pa so odhajala štajerska vina, kis, tzv. težko blago, zlasti baker in svinec, žito, med, vosek, živina (govedo, drobnica, prašiči, konji) in meso, vsakovrstne kože in kožuhovina, volna, sir, mast, loj itd.

Opisani razvoj trgovine na velike razdalje in gospodarska rast podeželja sta odločujoče vplivala, da se je tudi na ožjem pohorskem območju sorazmerno zgodaj in dovolj hitro uveljavljala tudi lokalna trgovina in so vanj prodirali elementi denarnega gospodarstva. Lokalna trgovina pohorskega ozemlja se je v največji meri usmerjala v meščanske naselbine obravnavanega območja. Toda del te trgovine je presegel ta okvir in je šel zlasti po obdravski poti na zahod in vzhod in od tod verjetno tudi po kobanskih tovarnih poteh proti severu. Same obdravske tržne naselbine pod Pohorjem so bile preredke, predvsem pa premajhne, da bi bile trg za presežke podeželskega pohorskega gospodarstva. Zlasti velja ta trditev za žito, les in lesene izdelke, živino in še kaj. Vsekakor je del trgovskega prometa, ki so ga za beležile zgornj imenovane in druge mitnice — če ne drugače v obliki letnih dohodkov mitnice — odpadel tudi na lokalno trgovino. Misliti pa je tudi na to, da je del lokalne trgovine, zlasti v obliki kmečkega kupčevanja, šel na trg po tihotapskih poteh.

V lokalno trgovino so posegali vsi družbeni razredi. Na eni strani je bila deloma v rokah trških in mestnih prebivalcev, malih trgovcev in kramarjev. V Dravski dolini je pomembnejše središče te trgovine med tamkajšnjimi trgi bil Dravograd, deloma še Muta, drugi trgi in sejemске vasi so bile važnejše predvsem kot kraji občasnega kupčevanja. V to trgovino so se vključevali tudi fevdalci, svetni in duhovni, ter njihovi oskrbniki, kakor npr. radeljski in falski. Trgovali so s presežki svojih zemljiških gospodstev. Na to trgovino lepo pokaže pravica, ki jo je podelil samostanu v Studenici salzburški nadškof. Samostan je bil z njo oproščen davka za hišo, ki jo je imel v Ptuj, in za vino, ki ga samostanke v njej hranijo. Če pa bi imel samostan v hiši človeka, ki bi to vino prodajal oziroma sploh trgoval in se ukvarjal z dejavnostjo drugih meščanov, bi moral samostan nositi vsa bremena z mestom.⁴⁵ Moremo reči, da so samostani imeli tudi v lokalni trgovini tega območja velik pomen; zavoljo velike zemljiške posesti v podravske delu Pohorja gre v njej šentpavelskemu samostanu še posebno mesto. Razumljivo potem, da so si samostani ob poteh svojega trgovanja, pa tudi škofije in kapitlji pridobivali pravice svobodne

⁴² O. Pickl, Pettau, ein internationaler Handelsplatz des 15. und 16. Jahrhunderts, ZHVSt 62 (1971), str. 87 sl. in tam navedeno literaturo. Prim. še F. Gestrin, Prispevek h gospodarski zgodovini Ptuja v prvi polovici 16. stoletja, CZN n. v. 5 (1969), str. 228 sl.

^{42a} Prim. GMZ V, št. 42 — 1383 febr. 0. Vojvoda Leopold je tedaj ukazal Mariborčanom in Bistričanom, naj ne ovirajo Ptujčanov pri prevozu njihovega vina skozi Maribor in Bistrico na Koroško (po dravski poti) in na Kranjsko. Podobno je leta 1399 odločil tudi vojvoda Viljem, ki je v gornjem smislu ustregel Ptujčanom na posredovanje salzburškega nadškofa. — GMZ V, št. 73 — 1399 jan. 29.

⁴³ O. Pickl, Die wirtschaftliche Lage o. c., str. 124.

⁴⁴ J. Zahn, Steirische Miscellen, Graz 1899, str. 308—313 : 1489 Satzung der Handelsmaut zu Mauten an der Drau. Mautbuch zu der Maut, was man von ainem yedem stuckh mawten soll. J. Mravljak, Vuzeniški urbarji, CZN 22 (1927), str. 61 sl. Glej mitninsko tarifo za Muto iz leta 1585 : Ordnung und Vettigal, str. 170 sl.

⁴⁵ GMZ III, št. 93 — 1329 nov. 26.

poti brez plačila mitnin na posameznih mitnicah. Tako so si na obdravski poti pridobili na mitnicah prost prehod za svoje blago samostani v Šentpavlu (1181 in poznejše potrditve), Vetrinju (1210), Žiči (vsaj že 1227), Reinu pri Gradcu (1305), v Studenici (1329), v Radljah (1439), dalje nadškofija v Salzburgu (1302 in 1310), lavantinska škofija (1366) in krški prošt ter kapitelj (1371). V zvezi s to trgovino (in seveda s trgovino na velike razdalje) in tudi zavoljo drugih ugodnosti so imeli mnogi bližnji in tudi bolj oddaljeni cerkveni gospodje dvorce oziroma hiše v Mariboru (Šentpavel, Vetrinj, Rein, salzburska nadškofija, krška škofija), v Ptuj (Studenica) in Slovenski Bistrici (Žiča).⁴⁶

Vsaj proti drugi polovici 13. stoletja pa so v kupčevanje s svojimi presežki in izdelki domače obrti posegli tudi podložniki. Z uveljavljanjem denarne rente se je začel proces komercializacije podeželja, ki ga ni bilo več mogoče zaustaviti. Bremena, ki so jih fevdalci v zvezi s trgovino za sebe nalagali podložnikom so ta proces še pospeševala. Podložniki so se na pohorskem območju začeli vključevati v blagovno denarne odnose že od srede 13. stoletja dalje, ko so se začele vedno bolj uveljavljati denarne dajatve, ki so ob koncu srednjega veka povsod na Pohorju prevladovala. S svojimi presežki so podložniki trgovali v bližnjih trgih in mestih, v sejamskih vaseh in ob proščenjih, kupčevali pa so tudi v oddaljenejših krajih, kakor npr. lovrenški ljudje, ki so prihajali v kraje onstran Drave pri Mariboru proti Ptuj.⁴⁷

Trgovski promet, ki je, kakor smo ugotovili, že od 12. stoletja dalje na vsem pohorskem območju postajal zlasti v zvezi s prehodno trgovino za srednjeveške razmere na slovenskih tleh zelo močan, se je odvijal v obliki tovarnega, voznega, a po reki Dravi tudi vodnega prometa.

Največji del tega prometa po obpohorskih in pohorskih srednjeveških poteh je prevzel tovarni promet. Koliko je ta promet zavisel od lokalnih tovarnikov, poklicnih ali priložnostnih, bi težko rekli. Da je nanje odpadel vsaj del te dejavnosti, dokazujejo podatki o obstoju večjih trgovcev tudi v samem območju pohorskega prostora (npr. v Dravogradu in Muti). Večino prometa v trgovini na velike razdalje so vsekakor obvladovali tuji tovarniki. Lokalni promet in zlasti podeželska trgovina pa sta bila vezana seveda na lokalne moči. Na potrebe domačega tovarništva kaže konjereja in njena rast na posameznih delih pohorskega območja v srednjem veku. Na Lovrenškem območju je bila konjereja razširjena že leta 1372. V Bukovju in zahodnem obrobju Pohorja, kjer je šla ena izmed tovarnih poti iz Mislinjske v Dravsko dolino pa je bila konjereja v 16. stoletju najbolj razvita na vsem pohorskem prostoru.⁴⁸ Prav tako pa o domačem tovarništvu govorijo tudi podatki o podložnikih, ki so imeli do svojih gospodov obveznosti tovorjenja, in še bolj neposredne vesti o trgovanju samih podložnikov. Šentpavelski podložniki so morali npr. za samostan tovoriti vino na relaciji Maribor—Labotska dolina. Lovrenški kmetje pa so po svojih kupčijah prihajali celo na ozemlje onstran Drave pri Mariboru v smeri proti Ptuj in so bili pri tem oproščeni mostnine v Mariboru.⁴⁹

Na posameznih najvažnejših poteh ali vsaj njihovih odsekih se je polagoma uveljavljal tudi vozni promet, ki je imel nekatere prednosti pred tovarnim. Nosilnost voz, ki jo moremo približno oceniti po številu vprežnih živali le deloma sodi sem, mnogo pomembnejše je bilo to, da tovor ni bilo treba vedno prelagati. Že v letu 1289 in 1290 se je kot obveznost dravograjskih podložnikov omenjala voznina; v 16. stoletju so morali opravljati vožnjo vse do Karlovca. (Vozna tlaka je v tem stoletju izpričana tudi v Vuzenici, Radljah in Pekrah.)⁵⁰ Vozni promet so že relativno zgodaj uporabljali za prevoz vina. Morda nanj kaže listina češkega kralja Henrika, ki je leta 1315 za zvesto službo dvornega točaja podelil Rajnherju z Ostrovice in njegovim dedičem letno po pet mark breških denarjev iz svoje kovnice v Št. Vidu na Glini in

⁴⁶ Glej o tem Kos, Gradivo III, V; GMZ I — V; J. Mravljak, Muta, CZN 23 (1928), str. 44, 47 sl.; J. Koropec, Zemljiške gospoščine, o. c., str. 156, 160.

⁴⁷ J. Koropec, Zemljiške gospoščine, o. c., str. 160 sl.

⁴⁸ Prav tam, str. 145, 154.

⁴⁹ Prav tam, str. 121, 157.

⁵⁰ Prav tam, str. 120 sl.

voz vina mariborske mere iz velikovškega urada.⁵¹ Vsekakor pa je vozni promet na obdravski poti izkazan leta 1322, ko je kralj Friderik dovolil Konradu Aufenstein-skemu in njegovim sinovom, da smejo brez mitnine in carine vsako leto prepeljati po 30 voz vina iz Maribora po Dravi ali po kopenski poti na Koroško.⁵² Vino so z vozovi prepeljavali tudi na slovenjebistriški poti. Tako je vojvoda Albreht leta 1339 prepovedal prost prehod vina iz Ptuja in Marke skozi Slovensko Bistrico. Vino je treba dati tod na prodaj, da ga nato slovenjebistriški meščani na svojih vozovih peljejo dalje. Le mariborsko vino je moglo iti brez ovir skozi mesto.⁵³ Proti koncu 15. stoletja je moral vozni promet na teh poteh postati že kar pogost. Na mitnici v Muti je bilo treba po tarifi iz leta 1489 plačati za težki voz (beslagen wagen) 4 denarje mitnine, a za lahki voz polovico manj.⁵⁴ Sto let pozneje ima tarifa na isti mitnici posebno postavko za na novo okovana kolesa (1 krajcar) in za na novo okovan voz (3 krajcarje). Za voz sukna v balah pa je bilo treba plačati 12 oziroma 10 krajcarjev (če so bile bale sukna manjše) mitnine. Na vozovih so tedaj vozili tudi posode (kakšne?); v posebni postavki za cestnino pa se poleg tovarnikov posebej omenjajo vozniki (Fuhrleut und Sämer) in tarifa za vozove, ki so vozili vino.⁵⁵ Tudi na cesti skozi Slovensko Bistrico se okoli 1500 v mitninski tarifi omenja vozni promet. Od natovorjenega voza s šestimi vpreženimi konji je bilo treba plačati 32 krajcarjev pristojbine, od voza s tremi ali štirimi konji pa 24 krajcarjev: isto mitnino so plačevali za voz bakra.⁵⁶

Vodni promet pa se je po Picklu na Dravi odvijal že v 12. stoletju, predvsem seveda po reki navzdol.⁵⁷ S tem prometom je morda povezovati tudi cerkev sv. Nikolaja v Vuzenici, ki jo datirajo v drugo polovico 12. stoletja.⁵⁸ Po Dravi so prevažali zlasti sode za vino, kovine in les, a po reki navzgor zlasti vino. Pri tem so uporabljali za prevoz čolne in splave, a sode so povezane prepuščali toku in brodnikom. Že leta 1290 je vetrinjski samostan dobil oprostitev od mitnine v Velikovcu za prazno vinsko posodo, ki jo je samostan prevažal po Dravi navzdol proti Mariboru.⁵⁹ Petnajst let pozneje pa je mariborski sodnik Rudolf dovolil istemu samostanu, da bi si izboljšal gmotni položaj, prodati v mestu v petih letih po en čoln letno.⁶⁰ Le dan pozneje pa mu je mariborsko mesto dovolilo brez pristojbin prevažati po Dravi vino za njegove potrebe, zato pa je bil samostan med drugim dolžan dajati mestu na razpolago dva čolna.⁶¹ Leta 1310 pa je avstrijski in štajerski vojvoda dal salzburškemu nadškofu pravico, da sme po reki ali po suhem neovirano voziti svoje vino iz Maribora in Ptuja na Koroško.⁶² Kako pomemben je bil prevoz vina po Dravi, nam pokaže dogovor, ki sta ga sklenila mariborsko mesto in vetrinjski samostan 1315. leta. Samostan je obljubil na vzhodnem delu mesta zgraditi stolp, zato pa bo imel skozi Maribor prosto pot za prevoz vina s čolni po Dravi navzgor.⁶³ Za vožnjo vina po Dravi je dobila leta 1371 privilegij od vojvode Albrehta tudi krška

⁵¹ GMZ III, št. 33 — 1315 febr. 8: »... et de una carrada vini mesure Marchpurgensis ex officiis nostris in Voelchenmarcht...«

⁵² GMZ III, št. 63 — 1322 marec 30: »... daz er vnt si alle iar dreizzich fuerer veins gefueren muegen von Marchpurch auf den Chernten in ir festen auf dem wasser, daz der Tra haizzet, oder auf dem lande an alle maut an allen zol vnt aller ander irrung.«

⁵³ GMZ IV, št. 12 — 1339 dec. 1.

⁵⁴ J. Zahn, o. c., str. 308 sl.

⁵⁵ J. Mravljak, Vuzeniški urbarji, o. c., str. 170 sl.

⁵⁶ Strassen und Warenmaut zu Windischeferitz, v J. Zahn, Miscellen o. c., str. 313.

⁵⁷ O. Pickl, Handel und Verkehr o. c., str. 330.

⁵⁸ KLS V, str. 457 sl.

⁵⁹ GMZ II, št. 71 — 1290: »... quos predicti fratres Victoriensis michi (Oto iz Velikovca) nichil nec meis hereditus presentibus et successivis de vasis sive cupis vacuis propriis, id est tantum ad eos pertinentibus ad Marchpurgam in aqua Trahe devehendendis, dare a modo tenebuntur.«

⁶⁰ GMZ II, št. 108 — 1305 marec 24: »... das wier dem abt von Vitring... zw furderung irem closter erlaub haben mit wolbedachten mueth... yber funff jar funff scheff zw fueren, die sy verkauffen dem closter zw pesserunge, yedes jars ein scheff...«

⁶¹ GMZ II, št. 109 — 1305 marec 25: »... erlaubt haben ir wein auf ze furen in ir scheffen, als vil vnt si in ir closter bedurffen ze vertrinchen vnt niht ze verkauffen ausserhalb des chlosters... so schullen si zwai scheff her wider zder stat senden vnt schullen di an der prukhen hangen, der stat ze dienst vnt ze fudrung...«

⁶² GMZ III, št. 1 — 1310 maj 27: »... indulgemus, ut vina sue culture, decime atque iuris montani de Marchpurga et Pettouia per Traham fluvium seu per terras versus Carinthiam deduci valeant impedimento quolibet non obstante.«

⁶³ GMZ III, št. 36 — 1315 jul. 22.

škofija. Vino so smeli škofje neovirano pripeljati prek Drave v svoj dvorec v Mariboru in nato od tam po reki proti Velikovcu v Strassburg in druge svoje gradove.⁶⁴ Kolikšen je bil prevoz vina po Dravi navzgor, nam daje nekoliko predstave že omenjeni privilegij, ki ga je dobil Konrad Aufensteinski. Šentpavelski samostan pa je po Dravi navzdol prevažal les v splavih. O tem govori tudi obveznost podložnikov na lovrenškem območju. Leta 1372 in dalje je morala tod vsaka podložniška kmetija pripraviti 40 kolov in okrogel, tesan in žagan les štirih dreves ali pa namesto tega dati seno ali denar in še prispevati za splav. Les za splave so tedaj morali dajati kmetje tudi na Kobanskem v Vurmatu in Boču.⁶⁵ Na mitnici v Muti, kjer so hkrati pobirali kopno in vodno mitnino, so leta 1489 pobirali po tarifi za vsak splav 12 denarjev mitnine.⁶⁶ Ptujski trgovci pa so sredi 15. stoletja po Dravi navzdol v svoje mesto pošiljali tudi zahodno evropske tkanine.⁶⁷

S tem vodnim prometom je vsekakor deloma povezovati nastanek trga v Vuzenici in Vuhreda, ki se omenja od 15. stoletja dalje in ki je že zgodaj v novem veku postal pomembno izhodišče dravskega splavarstva in izdelovanja šajk. V Mariboru pa je na Lentu zraslo važno dravsko pristanišče, kjer so v 15. stoletju pobirali pristojbino v višini 1 % vrednosti blaga, ki so ga pripeljali po Dravi. Mesto je imelo tudi pravico, da se je to blago, ki je prihajalo iz Koroške, smelo najprej prodajati na njegovem trgu.⁶⁸

Ob zaključku razprave lahko ugotovimo, da je prikazani razvoj na obravnavanem območju, kljub nekaterim posebnim črtam (tako npr. na ožjem pohorskem prostoru niso nastale večje meščanske naselbine, čeprav število trgov in njihova gostota ne odstopata od poprečja v slovenskih deželah; dalje podeželska trgovina ožjega pohorskega ozemlja zavoljo geografskega in prometnega položaja pri mestih na obrobju obravnavanega območja ni sprožila odpora in boja proti njej, kakor po večini slovenskega ozemlja) sledil splošnim razvojnim linijam celotnega našega ozemlja.

Zusammenfassung

DIE VERKEHRS- UND HANDELSTECHNISCHE LAGE DES GEBIETES DES POHORJE IM MITTELALTER

Ferdo Gestrin

Vom 10. Jahrhundert an bis etwa in das zwölfte Jahrhundert hinein dominierten im Gebiet des Pohorje Übergangswege, die etwa in Form eines Dreiecks das Gebirge umschlossen. Es war die Zeit, in der der Prozeß einer neuen gesellschaftlichen Arbeitsteilung einsetzte, durch die die nichtagrare Produktion und wirtschaftliche Tätigkeit sich vom Lande trennte. Unter allen Wegen war in dieser Zeit der Weg der bedeutendste, der mit der Drau von Kärnten in Richtung Pannonische Ebene verlief. An diesem Dreieck wuchsen auch die wichtigsten Handelszentren des Gebietes, die Städte Ptuj, Slovenska Bistrica und Maribor auf der einen sowie Slovenj Gradec und der Marktflecken Dravograd auf der anderen Seite empor.

Schon ab der zweiten Hälfte des 12. Jahrhunderts wuchs die Bedeutung des Weges von Italien über das mittlere slowenische Gebiet in Richtung Ptuj und weiter in die ungarischen Länder für den Handelsverkehr. In jener Zeit stieg auch die Wichtigkeit der Wege, die von Dravograd, besonders aber von Maribor aus in Richtung Norden zur sogenannten Semmeringstraße und weiter in Richtung Wien verliefen, an.

Im 13. Jahrhundert aber setzte sich auch der lokale Handel auf dem engeren Gebiet des Pohorje durch. Das führte zur Entstehung von Märkten und Messehandelsplätzen im Gebiet des Pohorje selbst und in seinen Randgebieten (Muta, Vuzenica, Radlje, Lovrenc na Pohorju, Konjice, Vitanje, Velenje, Šoštanj). Weiterhin führte das

⁶⁴ GMZ V, št. 2 — 1371 maj 19: »...vnd von dannen nach der Tra auf für Völkemarcchkt gen Strazburg...»

⁶⁵ J. Koropec, Zemljiške gospoščine o. c., str. 121, 151.

⁶⁶ J. Zahn, Miscellen, o. c., str. 308: »Floss, flösser gibt von ainem floss 12 den.«

⁶⁷ J. Koropec, prav tam, str. 159.

⁶⁸ Prim. J. Mravljak, Sajkarstvo v Vuzenici, ČZN 23 (1928), str. 76 sl. J. Koropec, o. c., str. 159, op. 23.

Aufblühen des Handels dazu, daß mehrere Transportwege für Lasten auf dem Pohorje entstanden, daß mehrere Übergangsmöglichkeiten, wie Brücken und Fähren, am Drauweg geschaffen wurden, der noch 1278 als »Königsstraße« bezeichnet wurde. Das führte auch zur Einführung neuer Mautstationen.

Auf diesen Wegen wickelte sich in dem beschriebenen Zeitabschnitt der Handelsverkehr auf dem weiteren Gebiet des Pohorje, also der Handel über größere Strecken sowie der von lokaler Bedeutung, ab. Der weitreichendere Handel hielt sich vor allem an die Wege des angedeuteten Verkehrsdreiecks, das den Pohorje einschließt, der lokale Handel aber verlief meist auf den Lastwegen des Pohorje, obwohl auch er in die breiteren Handelsströme des Transits einbezogen wurde. Am Anfang dominierte die Handelsverbindung von West nach Ost, die auf dem Drauweg über Ptuj in die Richtung der ungarischen Länder verlief, dann aber überwog der Handel auf dem sogenannten Ljubljanaer Weg nach Ptuj und weiter nach Osten, und der Verkehr auf den Wegen in Richtung Norden nahm zu.

Der Handelsverkehr auf diesen Wegen bestand vor allem im Lastentransport. Doch entstanden vom 13. Jahrhundert an am Rande der Hauptverkehrswege Straßen für den schnelleren Fahrverkehr. Aber auch bereits vor jenem Jahrhundert wurde die Wasserstraße der Drau als Transportweg verwendet, auf dem vornehmlich bestimmte Waren das ganze Mittelalter hindurch zunehmend befördert wurden.

Institut za zgodovino delavskega gibanja, YU-61000 Ljubljana, Trg osvoboditve 1, izdaja v založbi Partizanske knjige iz Ljubljane revijo

PRISPEVKI ZA ZGODOVINO DELAVSKEGA GIBANJA

Revija je sicer glasilo inštituta, vendar v njej poleg inštitutskih sodelavcev objavlja tudi širok krog drugih raziskovalcev. Revija prinaša razprave in historično dokumentacijo iz slovenske zgodovine delavskega gibanja v devetnajstem stoletju, za čas po prvi svetovni vojni pa je koncept širši in se razteza na vso slovensko zgodovino. Vse bolj lahko govorimo, da je to časopis za sodobno slovensko zgodovino.

V letu 1982 sta izšla dva letnika, 21. in 22. V prvem so objavljeni referati posvetovanja »Politična in družbena vprašanja v Julijski krajini v letih 1920–1930«, ki je bilo oktobra 1980 v Trstu in Kopru. Poleg slovenskih avtorjev so zastopani še italijanski, avstrijski in hrvaški zgodovinarji. Letnik 22, s katerim smo v izhajanju ujeli tekoče leto, pa objavlja razprave simpozija o nacionalni in socialni politiki v slovenski zgodovini od konca 19. stoletja do danes; predstavlja zelo zaokrožen in sistematičen prikaz problematike in tako pomemben prispevek k zgodovini zadnjih sto let. Zaradi sintetične obdelave vrste doslej neobdelanih ali manj znanih vprašanj iz sodobne slovenske zgodovine bo posebej koristno dopolnilo srednješolskim profesorjem. V obeh letnikih je objavljenih tudi precej knjižnih poročil in recenzij ter različnih bibliografij.

Na revijo se lahko naročite neposredno pri založbi Partizanska knjiga, YU-61000 Ljubljana, Trg osvoboditve 12, kjer dobite tudi vse doslej izdane letnike.

ZVEZA ZGODOVINSKIH DRUŠTEV SLOVENIJE

YU-61000 Ljubljana, Aškerčeva 12/I, tel.: (061) 224 011, 224 046, int. 209

vas vabi, da vstopite v eno izmed zgodovinskih društev kot redni član

Društveni člani po nižji ceni prejemajo osrednje glasilo slovenskih zgodovinarjev »Zgodovinski časopis«, imajo popust pri nabavi knjig iz zaloge zveze, lahko sodelujejo pri strokovnih in družabnih prireditvah društev (zborovanja, predavanja, strokovne, ekskurzije in podobno), brezplačno prejmejo zvezino značko in izkaznico ter uporabljajo zvezino knjižnico. Potrjena izkaznica ZZDS omogoča brezplačen ali cenejši vstop v številnih domačih in tujih muzejih ter galerijah. Člani slovenskih društev s popustom kupujejo knjige »Slovenske matice«, občasno pa tudi publikacije drugih slovenskih založb.

Za leti 1982 in 1983 znaša društvena članarina 100 dinarjev, članarina z naročnino na »Zgodovinski časopis« pa 500 (oziroma za 1983: 640) dinarjev. Za študente je društvena članarina z naročnino polovična — 250 (oziroma za 1983: 320) dinarjev. Popust imajo tudi upokoјenci, dolgoletni člani društva, za katere naročnina s članarino znaša 375 (1983: 480) dinarjev. Člani pokrajinskih zgodovinskih in muzejskih društev upravi »Zgodovinskega časopisa« poravnajo le naročnino v višini 400 (1983: 540) dinarjev, če so članarino za tekoče leto že vplačali pri matičnem društvu.

Članarino in naročnino lahko vplačate vsako dopoldne (od ponedeljka do petka) na zvezinem sedežu ali pa s položnico na žiro račun: Zveza zgodovinskih društev Slovenije, Ljubljana, Aškerčeva 12, 50101-678-49040.

Vplačilo vseh članskih obveznosti je možno tudi pri vseh matičnih pokrajinskih zgodovinskih društvih. Tu so njihovi naslovi:

Zgodovinsko društvo Ljubljana, Narodni muzej, 61000 Ljubljana, Prešernova 20

Zgodovinsko društvo v Mariboru, Muzej narodne osvoboditve, 62000 Maribor, Heroja Tomšiča 5

Zgodovinsko društvo v Ptuj, Pokrajinski muzej, 62250 Ptuj, Muzejski trg 1

Zgodovinsko društvo v Celju, Muzej revolucije, 63000 Celje, Trg. V. kongresa 1 (63001 Celje, pp. 87)

Zgodovinsko društvo za Gorenjsko, Gorenjski muzej, 64000 Kranj, Tavčarjeva 43

Zgodovinsko društvo za severno Primorsko, Pokrajinski arhiv, 65000 Nova Gorica, Trg Edvarda Kardelja 1/III

Zgodovinsko društvo v Novem mestu, Zavod za šolstvo SR Slovenije — organizacijska enota, 68000 Novo mesto, Glavni trg 7

Muzejsko društvo v Škofji Loki, Muzej na gradu, 64220 Škofja Loka, Grajska pot

Belokranjsko muzejsko društvo, Belokranjski muzej, 68330 Metlika

Zahtevajte prijavnico za vpis pri enem izmed pokrajinskih zgodovinskih društev ali na sedežu osrednje zveze!