

izvirno znanstveno delo

UDK 711.4(497.4 Ptuj)

625.745.1:908

prejeto: 26. 2. 1999



Jože Curk

arhivski svetovalec, ravnatelj Pokrajinskega arhiva Maribor v pokoju
Cimpermanova 5, SI-1000 Ljubljana

O nekaterih nerešenih problemih ptujske topografije

IZVLEČEK

Avtor v svojem analitičnem sestavku obravnava tri topografsko nedorečene probleme iz ptujske urbane zgodovine: usodo rečnega prehoda v zadnjih dveh tisočletjih, vključevanje dominikanskega samostana v mestno strukturo ter povezovanje gradu in mesta v enovito renesančno koncipirano trdnjavo.

SUMMARY

ON SOME UNSOLVED PROBLEMS OF THE PTUJ TOPOGRAPHY

The author deals in his analytical article with three topographically unsolved problems from the urban history of Ptuj: the fate of the river crossing in the last two millenniums, including of the Dominican monastery into the town structure, and integration of the castle and town into a united in a renaissance manner schemed citadel.

Ključne besede: most, dominikanski samostan, grad, mesto

1. Zgodovinski arhiv Ptuj je ob priliki otvoritve novega mostu čez Dravo v Ptuj pripravljal jeseni 1997 priložnostno razstavo o zgodovini rečnega prehoda v tem kraju. Prikaz je temeljil na dosedanjih dognanjih o tej temi, ni pa, kar seveda niti ni bil njegov namen, podrobneje načel njene problematike.¹ Tako je obveljal stereotipen redosled rečnih prehodov: prazgodovinski brod, rimski najprej leseni nato kamniti most pod Vičavo, leseni most iz 9. stoletja nad dominikanskim pomolom, oni iz 14. stoletja sredi mesta ter novi iz leta 1959 nad minoritskim samostanom. Ker pa je problematika tega prehoda kompleksnejša, sem se odločil, da jo na novo proučim in predstavim.

Za Dravo velja, da je deroča alpska reka z najvišjima vodostajema spomladi, ko se tali sneg v njenem visokogorskem povirju in jeseni, preden deževje preide v sneženje in zmrzal. Njen do Ma-

lečnika pod Mariborom enovit tok je po naletu na slovenjegoriški masiv in v sledečem ostrem desnem zavoju prešel v nihanje (govorim v preteklem času, ker se je rečni režim po letu 1967 zaradi elektrarn v Zlatoličju in Forminu popolnoma spremenil!), ki je izmenjaje ustvarilo desnobrežno zrkovško in pod Miklavžem levobrežno dupleško ravnico, se pri Vumpahu priželo (z levim zasukom) k vurberškemu grebenu in nato ob njegovem robu steklo mimo Krčevine in Vičave proti Ptuj. O teh nihljajih je obširno pisal Stanko Pahič v Ptujskem zborniku VI/ 1996,² zato tega ne bom ponavljal. Za potrebe pričujočega sestavka je zanimiv le rečni tok med Vičavo in Zabovci, saj reka v tem odseku preteče mestno območje Ptuja. Drava je z opisanim nihanjem ustvarila rokave tako nad kot pod Ptujem, ki so pretakali njene odvišne poplavne vode, ob njihovih izrednih količinah (v

¹ Tjaša Mrgole Jukič: Mostovi Ptuja. Katalog razstave. Ptuj, avgust 1997.

² Stanko Pahič: Uničujoča Drava. Ptujski zbornik VI/ 1996. p. 132-156, zlasti 139.

primerih t.im. stoletnih voda) pa sprejemali tudi osrednji vodni stržen ter se s tem spreminjali v njeno glavno strugo.³ Kje je ta potekala v tisočletju pred našim štetjem, je mogoče le hipotetično ugotoviti in zato tudi ne precizirati, kje jo je prekoračila t.im. jantarska cesta, vendar pa zagotovo tam, kjer strugo prečka kamnit prag, ki poteka od dominikanskega pomola proti jugozahodu in je edini v širši okolici omogočal varen, ob sušah deloma celo oseben prehod preko reke.

V prvih dveh stoletjih rimske zasedbe Podravja je Drava tekla tako, da je mogel nastati rimski vojaški tabor severno od Spodnje Hajdine, do katerega je bil speljan pohorski vodovod, mimo nje pa je vodila cesta iz Celeie v Panonijo.⁴ Takrat je Drava tekla v lahnem loku izpod Krčevine bliže sedanji gornji strugi Studenčnice in čez jugovzhodni del sedanjega mesta mimo Budine ter po spodnji strugi Rogoznice v smeri proti Zabovcem. Prehod čez reko je zagotavljal najprej brod, od prihoda Rimljanov pa most, ki je na tem mestu vztrajal do okoli leta 260. Takrat naj bi namreč Drava ob veliki poplavi preusmerila glavni vodni tok in s tem seveda tudi strugo. Prejšnjo krivino je ojačala do te mere, da je mimo Skorbe vdrla v obliki velike pentlje na zemljišče vojaškega tabora, ga odplavila, prekinila vodovod in ogrozila celo mimo tekočo tranzitno (itinerarsko) cesto. Tak zavoj med Skorbo in Spodnjo Hajdino je seveda posledično povzročil tudi močnejši zavoj na levem bregu reke vzhodno od Ptuja, saj je segel skoraj do Rogoznice ter se mimo Brstja in Spuhlje zopet vrnil v smer svoje sedanje glavne struge.⁵ Ker so takrat mostovi iz čisto statično tehničnih razlogov stali vedno pravokotno na rečni tok, je njegova sprememba in s tem zvezan premik struge zahtevala postavitev novega, drugače obrnjenega mostu. Ali je rimski most preživel dobo preseljevanja narodov je vprašanje, ki ostaja zaenkrat brez odgovora. Najverjetneje pa je, da ga je v 2. polovici 5. stoletja nadomestil brod.

Most se zagotovo zopet pojavi šele v 9. stoletju, ko je v njegovi 2. polovici tudi arhivsko izpričan.⁶ Verjetno je bil karolinškega izvora iz začetka stoletja, ko so Franki po avarskih vojnah zasedli Panonsko nižino do Donave in je dravski prehod postal eden glavnih veznih členov z njo. Z mostom v povezavi se seveda zastavlja umestno vprašanje, ali je bil postavljen na istem mestu kot rimski ali ne, kajti Drava je v vmesnem, skoraj tristoletnem času gotovo še kdaj spremenila svoj vodni stržen in s

tem svojo glavno strugo. V tej zvezi je oporekati splošno razširjeni vendar zmotni domnevi, da po zatonu antike ni bilo več tolikšnega tehničnega (celo tudi ne tesarskega) znanja, da bi mogli postaviti lesen most preko tako velike reke, kot je Drava in da so bili zaradi tega brezmočno vezani le na antične dosežke in ostaline (v našem primeru po mnenju več zgodovinarjev na kamnit most, ki naj bi služil svojemu namenu celo še globoko v visoki srednji vek⁷). V zvezi s karolinškim mostom se seveda ponovno pojavlja staro vprašanje, kaj se je z njim zgodilo v 10. stoletju, saj ga nomadski Madžari načeloma niso nujno potrebovali za svoje plenilske pohode preko naših krajev v Italijo. Oni so namreč enako kot pred njimi Huni in za njimi Mongoli vodne ovire zlahka premagovali s svojimi izvežbanimi bojnimi konji in napihljivimi splavi.

Po njihovem pregonu okoli leta 970 je Ptuj za dvesto let prevzel vlogo obmejne utrdbe in tako je k tradicionalnemu trgovinskemu pridružil še obrambni vidik. Da je dobil nov most je razumljivo. Te potrebe ni narekovala samo nova funkcija kraja ampak tudi nov nihljaj Drave enkrat v 10. stoletju. Njen lok med Skorbo in Gornjim Bregom se je sploščil, čemur je sledil enak proces vzhodno od Ptuja. Posledično je Drava začela naplavljeni sedanji jugovzhodni del mesta. Ta proces je moral že v 1. polovici 12. stoletja doseči stopnjo, ko je bilo mogoče tranzitno cesto s poplavno varne rogozniške terase speljati skozi nastajajoče ptujsko mesto (po trasi antične primestne grobne ulice, ki je v pozni antiki vodila do pokopališke cerkve na sedanji proštijski ploščadi) in Budino do Spuhlje, kjer se je po vzponu na nivo rogozniške terase zopet priključila na staro tranzitno cesto, vodečo proti Ormožu in dalje na vzhod. V nadaljevanju sedimentacijskega procesa v jugovzhodnem delu mesta je postopoma nastala ravnica, ki sta jo zasedla pred letom 1200 Spodnji svobodni dvor in po letu 1250 minoritski samostan.⁸ Vsi doslej opisani nihljaji Drave so med Vičavo in malograjskim pomolom puščali več ali manj veliko ravnico, največjo v času pozne antike in zgodnjega srednjega veka, najmanjšo pa v času visokega srednjega veka, ko se je na njej razen mostišča razvilo še obrtniško predmestje – vicus cerdonum.

Talno sestavo sedanjega mestnega ozemlja je zopet spremenila velika poplava spomladi leta

³ Franjo Baš: Historično-geografski razvoj Ptuja. ČZN 28/1933. p. 83–113, zlasti 87–89.

⁴ Iva Mikl Curk: Poetovio v pozni antiki. Arheološki vestnik 29/1978. p. 405–411.

⁵ Stanko Pahič: z.c. p. 140.

⁶ Franjo Baš: z.c. p. 95.

⁷ Klemenc-Saria: Archaeologische Karte von Jugoslawien: Blatt Ptuj. Beograd-Zagreb 1936. p. 30–31. Bogo Grafenauer: Ptuj v srednjem veku. ZČ 24/1970. p. 162 in 171. Balduin Saria: Pregled topografije Poetovije. ČZN NV 10/1974. p. 219–226. Othmar Pickl: Pomen Ptuja kot mednarodnega trgovskega mesta od 14. do 17. stoletja. Ptujski zbornik VI/1996. p. 465. Peter Štih: Salzburg, Ptuj in nastanek štajersko-madžarske meje v današnji Sloveniji. ZČ 50/1996. p. 537.

⁸ Jože Curk: Urbana podoba Ptuja v 14. stoletju. Zbornik Mestni statut 1376. Ptuj 1997. p. 30–31.

1348 (posredno povzročena zaradi januarskega potresa v okolici Beljaka in posledične zaježitve Zilje). Takrat je vodni stržen zanihal od Orešja mimo Hajdoš do Vičave, odnesel mostišče s predmestjem vred ter nato glavni tok usmeril po sedanjih spodnji strugi Studenčnice proti jugojugovzhodu. Od dotedanje glavne struge ob mestu je ostal le rokav, ki ga je od novega toka ločila relativno velika naplavina, ki je polagoma dobivala svojstvo sipine in nato otoka z vegetacijo. Tako stanje nam dokumentirata Kreuztalerjev in Stierov načrt iz let 1644 in 1657 ter oljna slika mesta iz leta 1687. Dominikanski pomol je s tem postal skrajna severozahodna točka mesta, ki ga je odtlej čuvala od udarov prevelikih nihanj reke vzdolž njegove obvodne stranice. Most, ki so ga po letu 1348 prestavili v samo mesto je postal tridelen, saj je moral prečkati rokav, otok in glavno strugo Drave. Zaradi take konstrukcije je bil lahko dvakrat prekinjen, s posebno stopničasto lestvijo pa tudi povezan z otokom, preko katerega je vodil.⁹ Studenčnica se je v Dravo zlivala nad njim, Grajeni pa so sredi 13. stoletja zasuli prvi rokav, ki je vodil po sedanji Krempljevi ulici v Dravo, mesto njega pa speljali njen drugi rokav tako, da je obtekal vzhodno mestno obzidno stranico.

Zopet nov režim, začet leta 1690 je ustvarila velika poplava leta 1712.¹⁰ Glavni vodni stržen se je preusmeril v rokav ob mestu in ga spremenil v glavno strugo, prejšnjo glavno strugo pa je začela Studenčnica zasipavati, tekoč po njej proti jugovzhodu mimo Turnišča in Šturmovcev do izliva v Dravinjo vzhodno od Vidma. Kmalu nato je v zvezi z obnovo Hrvatske ceste Ptuj leta 1717 dobil nov most, ki je ostal v rabi do leta 1959. Mestno zemljišče se ob tej priliki, razen da je bilo poplavljeno do Florjanskega trga, ni spremenilo, pač pa je njemu nasproti na južnem rečnem bregu med Dravo in Studenčnico nastalo novo urbano središče Gornjega Brega. V novejši zgodovini je Drava še dvakrat občasno zamenjala svoj glavni stržen in to ob priliki poplav leta 1851 in 1882, ko je ponovno vdrla v stari rokav med Spodnjim Bregom in Vidmom, pa se je kmalu zopet vrnila v prejšnjo strugo, po katere južni polovici se je do pred nekaj desetletji pretakal njen glavni vodni stržen. Opisano nihanje Drave v obliki valovnice, ki je s svojimi rokavi zasedlo več kilometrov široko poplavno območje nad in pod Ptujem, je z izgradnjo hidroelektrarn v Zlatoličju in Forminu ter s tem povezanih vodnih zaježitev prenehalo obstojati, je pa zato v zgodovini teh krajev in zlasti Ptuja odigralo važno, pogosto celo odločujočo vlogo.

Za raziskavo zgodovinske usode mostišča je seveda potrebna mikrolokacijska proučitev razmerij

med njegovo vpetostjo v vsakokratni prometni sistem ter pogoji vodnega režima, ki ga je narekovala pa tudi spreminjala Drava. Potek rimske tranzitne (itinerarske) ceste od Šikol do Gornjega Brega ter od Ormoža do uvale med Grajskim gričem in Panoramo je skoraj v celotnem poteku arheološko dokazan, kar pa ne velja za njuna zaključka, ki ju je vodni režim neposredno spreminjal: severnega, potem ko je cesta z zgornje terase prešla na spodnjo, južnega pa, ko se je cesta na Gornjem Bregu približala sedanji strugi Studenčnice. Ob prihodu Rimljanov je vičavska terasa segala za dobro širino sedanje rečne struge proti jugu in ker je Drava tekla bolj proti vzhodu kot danes, je lahko nastal pravokotno nanjo postavljen most, ki je cestni odsek, pritekajoč iz Ormoža v precej ravni črti povezal z onim, prihajajočim iz Šikol. Most, ki je oba cestna odseka povezal, naj bi bil najprej lesen, od okoli leta 130 pa kamnit, čemur pa oporeka vrsta pomislekov. Predvsem sta bila oba rečna bregova, ki naj bi tudi nosila njegovi mostiščni glavi naplavljena in nizka, njuna nizkost, četudi korigirana s cestnima nasipoma, pa bi imela za posledico nizek most s pregostimi zidanimi nosilci, kar bi povzročalo njegovo trajno ogroženost tako zaradi deroče reke in naplavin, ki jih je nosila s seboj, kot zaradi ledu, ki bi se zlasti spomladi kopičil ob njem. Ker Rimljani okoli leta 130 še niso poznali ovalnih lokov, s katerimi bi lahko razpone razširili, ampak le polkrožne, omejene z razponi dvojnih višin ($= 2r$), bi imel obravnavani most pri predvideni višini 5 m lahko ločne prehode široke le po največ 7,5 m, saj moramo pri tem upoštevati tudi njegove nosilce, široke v podvodnem delu vsaj poldrugi meter. Zato bi moral imeti kamniti most pri ocenjeni dolžini okoli 160 m z obrežnima vred kar 19 nosilcev. Ker peščenjaki za gradnjo podvodnih delov mostu ne pridejo v poštev, bi ga morali zgraditi iz tršega in predvsem vodoobstojnega, verjetno kar pohorskega tonalitnega kamenja. Taka gradbena masa (tudi če bi imel most kamnite samo nosilce), potem ko je bila preplavljena in zasuta, ni mogla popolnoma izginiti, zato bi se morala vsaj deloma najti in situ (najdeni pa so bili le leseni piloti!). Tudi če bi most gradili "na grbo", s čemer bi razširili razmike nosilcev v sredini reke, bi jih rabili še vedno okoli 15, razen tega pa tako dolgih mostov zaradi stranskih pritiskov tovrstnih konstrukcij niso gradili na ta način. Zato domnevam, da je najdena marmorna plošča cesarja Hadrijana, ki ga predstavlja kot domnevnega graditelja mostu krasila le levo, k mestu obrnjeno mostovo čelo, ki je bilo enako kot desno zidano (najdeni bloki), saj je na ta način čvrstilo stik mostu z nasipom ceste, ki je vodila nanj.

Ker naj bi se okoli leta 260 vodni režim močno spremenil, se je posledično tudi mikrolokacija in

⁹ Oljna slika Ptuja neznanega avtorja iz leta 1687. PMP.

¹⁰ Franjo Baš: z.c. p. 104-105.

smer mostu. Drava, ki je odplavila vojaški tabor, se je pod Gornjim Bregom ostreje usmerila proti severovzhodu ter pod Grajskim gričem in v približni smeri sedanje železniške proge stekla proti Rogoznici. Ta preusmeritev struge je povzročila, da stari most, ki je bil verjetno itak odplavljen, reke ne bi več prečkal pod pravim kotom. Zato je bilo treba zgraditi novega, lociranega nekaj južneje, a še vedno v dosegu kamnitega praga, in predvsem drugače obrnjenega. Dostop do njega na severnem bregu se je nekoliko podaljšal, na južnem pa premaknil globlje v sedanji Gornji Breg, kjer se je navezal na tranzitno cesto, ki se je znašla vse od Spodnje Hajdine dalje bliže rečnega brega. Ta drugi, seveda tudi leseni most je verjetno dočakal hunski požig Poetovionie leta 452, a mnogo manj verjetno prihod Avarov in Slovanov okoli leta 570.

Slabih tristo let pozneje se most zopet pojavil, vendar to pot ne več arheološko ampak arhivsko dokumentiran. Nastal je ob še vedno povečani ravnici, segajoči od Orešja do malograjskega pomola, morda še v času frankovsko – avarskih vojn ob koncu 8. stoletja, še verjetneje pa po vzpostavitvi frankovske oblasti v Panoniji na začetku 9. stoletja. Glede lokacije in smeri je nasledil rimskega, ob čemer pa dvomim, da bi uporabili njegove ostanke, saj se dajo leseni mostovi iz konstrukcijskih razlogov le redko in samo izjemoma po kosih obnavljati. Njihovo gradivo – les je namreč izpostavljeno dvojnemu režimu izrabe, spodaj podvodnemu in zgoraj vremenskemu, zaradi česar so njihovi nosilni (konstrukcijski) deli navadno vedno tako ali drugače prizadeti, zamenjati pa jih je mogoče le kot celote. Tedanje stanje na območju Ptuja nam opisuje leta 977 izdana darovnica cesarja Otona II., sestavljena na osnovi ponarejene Arnulfove iz leta 890, ki je bila namenjena salzburški nadškofiji.¹¹ Ko je v njej govor o spodnjem (zahodnem) delu mesta, je mišljena prav vičavska ravnica, na kateri se je ob mostišču in malce višje ležečem sejmišču razvila naselbina, sestavljena iz več poslovnih in bivalnih stavb, namenjenih potujočim trgovcem in obrtnikom. Kakšna je bila usoda naselbine in mostu v času madžarske 70-letne zasedbe, se ne ve. Verjetno sta bila na začetku bojov uničena, a nato vsaj za silo obnovljena, saj se trgovske poti tudi takrat niso niti popolnoma niti za dalj časa prekinjale. Vsekakor pa je vodni režim v karolinškem 9. stoletju bil še približno tak kot v pozni antiki, čeprav so bili manjši nihljaji reke tudi v vmesnem času možni.

Do velike spremembe je moralo priti prav v 10. stoletju, morda celo še v času madžarske zasedbe, in ne v 11., ker bi bilo to za sledeči čas sedimentacijskega procesa vzhodno od Ptuja prepozno.

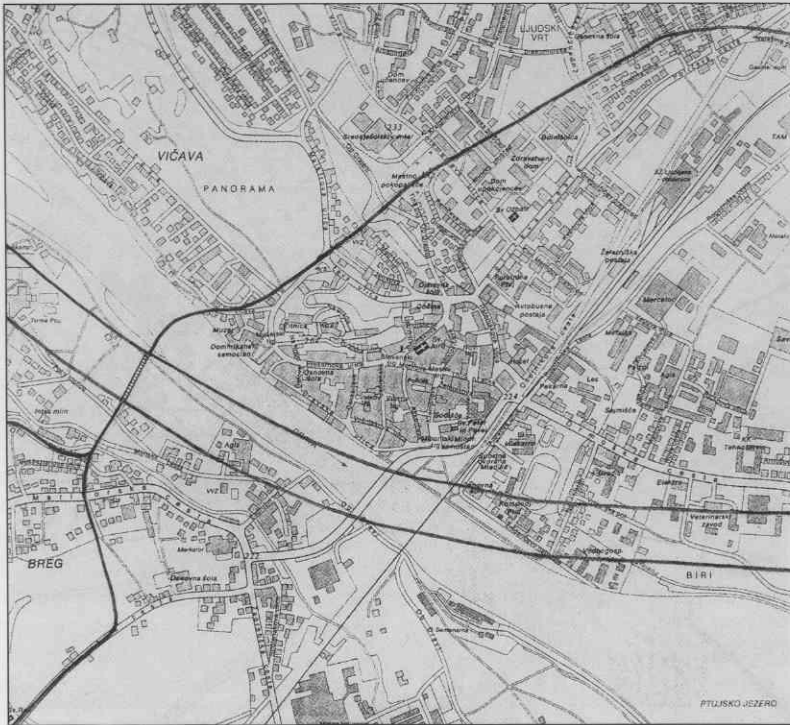
Reka je ob tej časovno poblize neopredeljivi priložnosti opustila svojo veliko pentljo med Spodnjo Hajdino in Rogoznico ter se vrnila v strugo izpred 3. stoletja. Zaradi premika k Ferberščaku in Panorami je ravnico med Orešjem in malograjskim pomolom večinoma odplavila, na drugi strani pa s postopnim umikom glavnega toka iz pentlje Rogoznica–Brstje–Spuhlja na približno linijo sedanje rečne struge začela skupaj s (podaljšujočima se) Grajeno in Rogoznico z nasipavanjem ravnice, ki jo danes zaseda vzhodni del mesta. Ta proces je v teku 11. stoletja tolikanj napredoval, da so mogli tranzitno cesto že v času nadškofa Konrada I. (u. 1147) speljati skozi nastajajočo naselbino pod Grajskim gričem do Spuhlje, onkraj katere so jo zopet spojili s staro itinerarsko cesto, vodečo v Ormož, ki je do leta 1199 ležal še globoko na madžarskem ozemlju. Medtem ko se je na preostali ravnici med Vičavo in malograjskim pomolom ohranilo toliko prostora, da je moglo nastati mostišče novega mostu in se razviti obrtno predmestje – vicus cerdonum, se je na vedno trdnejši vzhodni naplavini pojavil južno od tranzitne ceste Spodnji svobodni dvor, severno od nje pa ob sedanji Potrčevi cesti semkaj preseljeni ograjeni sejmišni prostor, nad katerim je vsaj na začetku 13. stoletja zrastle cerkev sejemskega patrona sv. Ožbalta.

Most, ki je nastal po pregonu Madžarov, seveda ni bil niti po lokaciji niti po usmeritvi enak poznoantičnemu ali karolinškemu, saj je dobil, postavljen na koncu zožene ravnice med Vičavo in malograjskim pomolom približno usmeritev prvega rimskega mostu. Vsekakor je opisano dogajanje okoli leta 1000 ustvarilo pogoje, da je srednjeveški Ptuj v teku 11. in 12. stoletja izoblikoval svoje sedanje urbano jedro, medtem ko je vzhodno in južno obrobje mesta nastalo pozneje, vendar pa pred zgraditvijo mestnega obzidja v 3. četrtini 13. stoletja.¹² Tranzitna cesta južno od Drave je ves čas vodila vzdolž južnega brega Studenčnice, ki jo je prečkala še pred njenim izlivom v novo strugo Drave. Nato se je usmerila proti mostu, onkraj katerega je stekla skozi vicus cerdonum, mimo Malega gradu (Zgornjega svobodnega dvora) ter po Prešernovi, Murkovi in Lackovi ulici proti Budini in Spuhlji. Tu se je od okoli leta 1200 od nje odcepila cesta proti Borlu, sama pa se je, kot že vemo, povzpela na rogozniško teraso in se pri Borovcih združila s traso stare rimske itinerarske ceste.

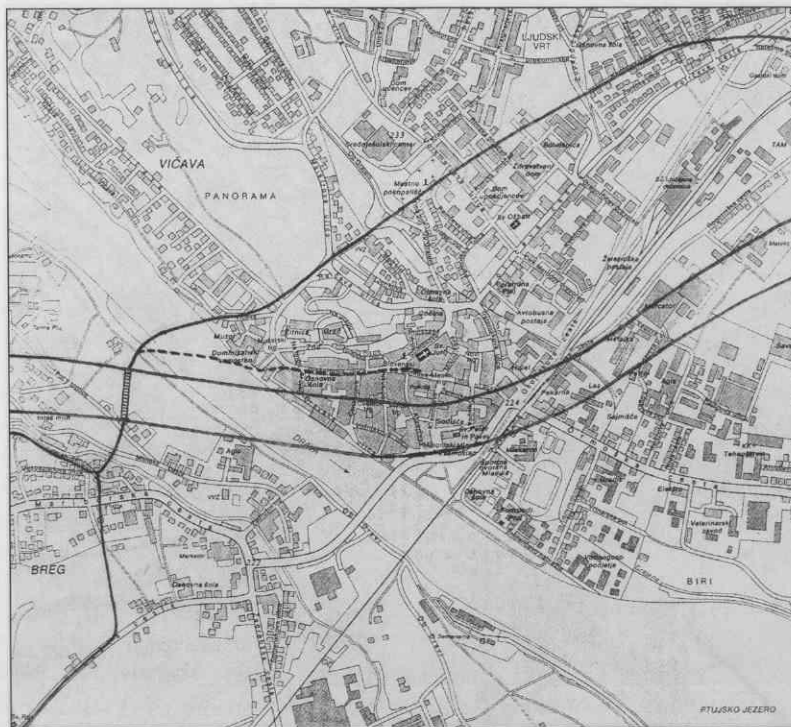
Tudi naslednja velika poplavna ujma v zgodnji pomladi 1348 je Ptuj urbano – organizacijsko močno prizadela. Drava je svoj tok med Krčevino in malograjskim pomolom tako približala Panorami, da je ravnico pod njo skupaj z mostiščem in storsjarskim predmestjem odplavila, vendar pa se takoj

¹¹ Peter Štih: z.c. p. 539–540.

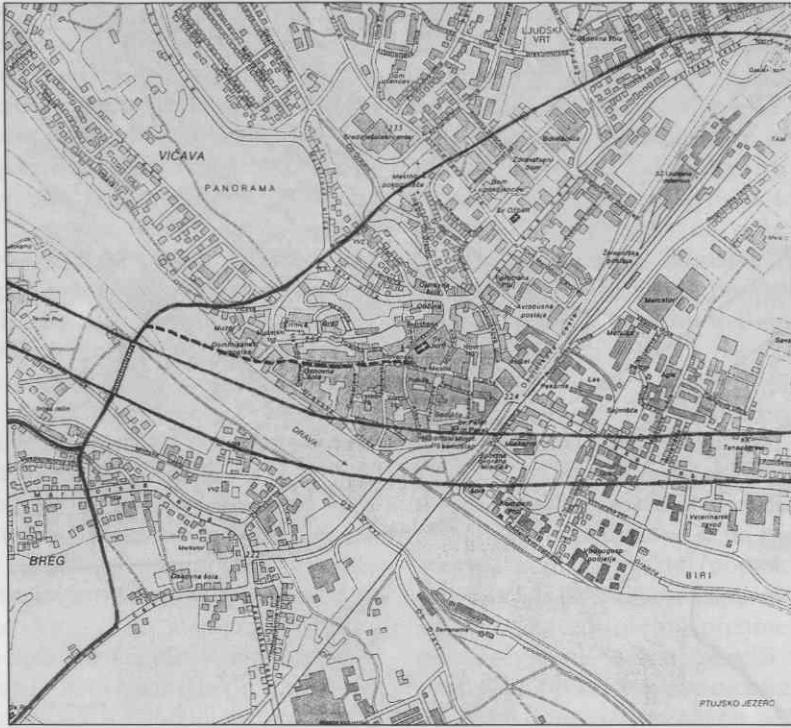
¹² Jože Curk: z.c. p. 27–28.



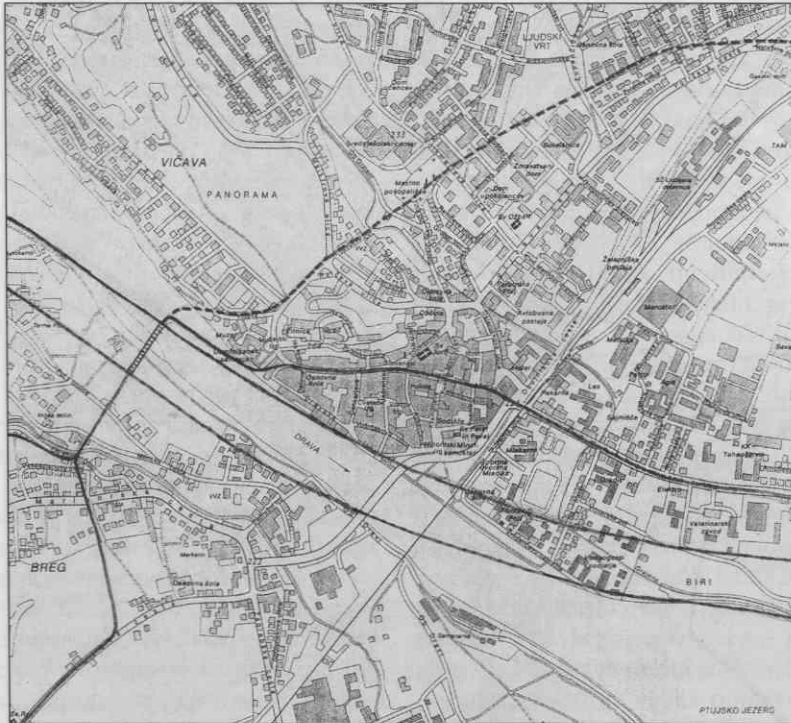
Ptuj – lega mostu pred sredino 3. stoletja.



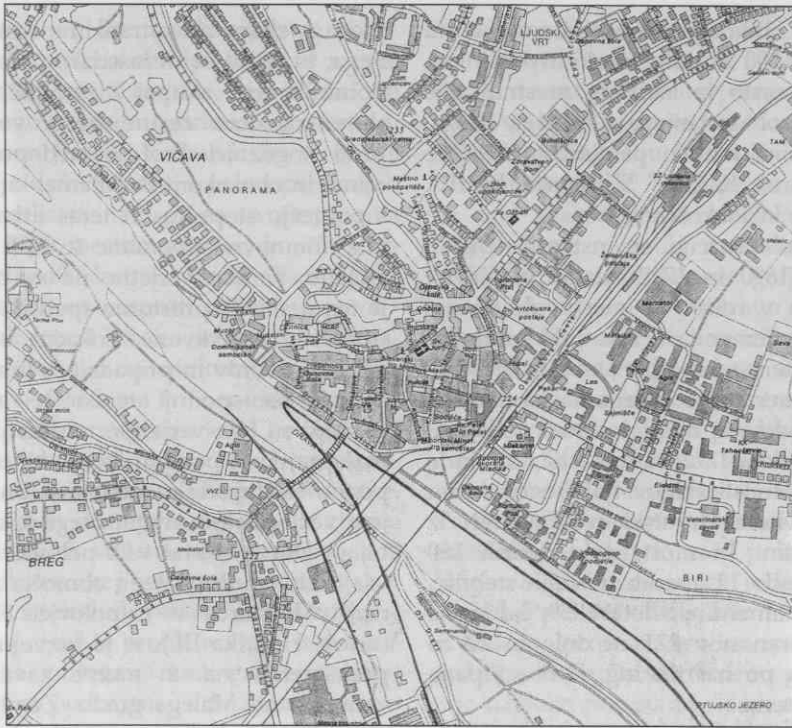
Lega mostu po sredini 3. stoletja



Lega mostu v 9. in morda 10. stoletju.



Lega mostu med začetkom 11. in sredino 14. stoletja.



Lega mostu med sredino 14. in začetkom 18. stoletja.



Lega mostu med začetkom 18. in sredino 20. stoletja.

nato z glavnim tokom obrnila ostreje proti jugovzhodu. To je imelo za posledico, da se je prejšnja glavna struga spremenila v rokav, tekoč vzdolž obvodne stranice mesta, glavna struga pa je v smeri sedanje Studenčnice stekla mimo Turnišča, Pobrežja in Šturmovcev ter vzhodno od Vidma dosegla

strugo sedanje Dravinje, kjer se je pod haloškim Dravskim vrhom obrnila ostro proti vzhodu v smeri sedanjih Dravcev. V Ptujju je povzročila preselitev mostu, ki se še leta 1331 omenja na stari lokaciji "v Vičavi pri mestu", v središče mesta ter po svoje učvrstila njegov severozahodni vogal, kjer se je ne-

posredno prislonila ob konglomeratni dominikanski pomol. Nov, preko 200 m dolg, dvakrat prekinjem most je tranzitno cesto iz labirinta mestnih ulic privedel na južni rob sedanjega Gornjega Brega, kjer se je postopoma razvilo pahljačasto križišče cest proti Mariboru, Račam, Slovenski Bistrici, Poljčanam, Rogatcu in Trakoščanu.

Zopet drugačno situacijo so ustvarile velike poplave med leti 1690 in 1712, ko se je glavna rečna struga vrnila v rokav ob mestu, dotedanjo glavno strugo pa spremenila v rokav, ki ga je zasedla Studenčnica ter stekla po njem do Dravinje pri Vidmu, pri čemer ga je polagoma zasipavala. Stari, močno poškodovani dvodelni most je postal neraben, zato ga je leta 1717 nadomestil nov, ki je glede širine in nosilnosti odgovarjal povečanemu prometu po obnovljeni Hrvatski cesti, vodeči iz Maribora v Varaždin. Ta most, dolg dobrih 150 metrov, ki ga je nosilo 12 lesenih nosilnih stebrišč, je služil svojemu namenu do leta 1959, ko ga je zamenjal nižje lociran nov 221 m dolg in 13 m širok most, narejen po načrtih ing. Borisa Pipana iz prednapetega betona.

Od starega mostu, ob katerega južnem mostišču se je v teku 18. stoletja razvilo okoli Zadružnega trga novo urbano središče Gornjega Brega, je v strugi ostala množica pretežno hrastovih, 9 do 12 m dolgih pilotov, ki so večinoma pripadali mostu iz leta 1717, nekaj pa še morda njegovemu predniku iz 14. stoletja. Njegovo mesto je leta 1997 zasedel nov, 154 m dolg, 6 m širok in 7 m visok ločno napet most, zgrajen po načrtih ing. Marjana Pipenbaherja, ki je namenjen pešcem in kolesarjem. Njegova elegantna prekladna konstrukcija predstavlja zadnje dejanje v zgodovinskem razvoju cestnih prehodov preko Drave v Ptuj. Železniški most iz leta 1859, v sedanji obliki iz leta 1945, pri tem ni upoštevan, saj ne služi cestnemu (osebnemu) ampak izključno železniškemu prometu.

2. Kot drugi topografski problem se pojavlja lokacija dominikanskega samostana in njena vloga pri izoblikovanju ptujske urbane kompozicije. Kot vemo, je samostan nastal četrto stoletja preje kot mestno obzidje, ki ga je vključilo vase. Pogoj za njegov nastanek je bila volja Ptujskih gospodov, ki so ga ustanovili in mu dodelili kos svojega zemljišča, ležečega zahodno od nastajajoče mestne naselbine. To zemljišče je zasedalo zgornjo teraso, ki se je proti jugu strmeje in proti jugozahodu položneje spuščala k spodnji. Ta je bila dvonivojska ter je ležala ob rečni strugi, ki je v 13. stoletju tekla okoli sto metrov južneje od današnje. Spust zgornje terase k spodnji sta prekinjala dva pomola. Manjšega vzhodnega je sredi 12. stoletja zasedel Zgornji svobodni dvor¹³ kot čuvar mimo

njega speljane nove tranzitne ceste, večjega zahodnega, ki je bil še nezasedan, pa so leta 1230 dobili dominikanci¹⁴ skupaj z zemljiščem, segajočim do stare tranzitne cestne trase, vodeče z mostišča proti Rogoznici. Brežine med pomoloma ter med njima in obronkom Panorame, ki so jih že Rimljani s pomočjo stopničastih teras urbano usposobili, so bile domnevno uporabne še tudi v karolinškem 9. stoletju, vendar verjetno ne za tržne namene, saj je temu služila prostorna spodnja terasa, pač pa za upravne in cerkvene. Lokacija upravno – gospodarskih dvorov in pripadajoče jim (pozneje župne) cerkve na spodnji terasi že zaradi poplavnih groženj ni bila verjetna, mislim pa da tudi ne na malograjskem pomolu, ker je bil ta pred visoko- in pozno-srednjeveško dodelavo premajhen za sprejem večjega reprezentančnega kompleksa. Po zanihljaju Drave enkrat v 2. polovici 10. stoletja in po vsaj delni umiritvi tega območja po ponovnih porazih Madžarov v 1. polovici 11. stoletja (vojne cesarja Henrika III.), se je razvojna aktivnost Ptujja preusmerila na z nasipi zavarovano območje vzhodno od Malega gradu. Zemljišče zahodno od nastajajoče naselbine, je bilo kot vsa naselbina salzburško, vendar pa so ga enako kot onega vzhodno od nje dobili v fevd Ptujski gospodje. Poslopij tu gotovo že dolgo ni bilo več, bile pa so parcele (area) s stavbnimi ostanki rimske in karolinške provenience. Te parcele, ki so proti zahodu segale do trase v 2. polovici 12. stoletja že opuščene tranzitne ceste, je Mehtildis Ptujka leta 1230 darovala dominikancem. Ti so na samem pomolu do leta 1255 postavili nadstropen samostan, obsegajoč cerkev ter vzhodni in južni, od 1. tretjine 14. stoletja pa tudi zahodni trakt. Vendar v sestavku ne nameravam govoriti o gradbeni zgodovini samostana, ampak prikazati le spremembe v njegovi urbani povezavi z mestom, ki je bila do konca 17. stoletja ohlapna, saj ni gradbeno nikoli preseгла obsežne površine nekdanjega samostanskega vrta, sedaj Muzejskega trga. To zemljišče je samostan dobil potem, ko je zaradi obzidave mesta zgubil neposreden stik s svojo prvotno posestjo, ki je večinoma ostala onkraj mestnega obzidja.

Pravilno orientiran samostan, ki se je do 1. tretjine 14. stoletja gradbeno odpiral proti zahodu, je proti vzhodu, to je mestu, kazal svojo gradbeno zaprtost hrbtno stran z daleč naprej štrlečim dvopolnim petosminsko sklenjenim prezbitერიem. V mestnem urbanem tkivu njegov stavbni kompleks, obdan od 3. četrtine 13. stoletja s treh strani z mestnim obzidjem, ni igral večje vloge, saj se je proti njemu zaprl tudi z lastnim obzidjem, katerega postavitev mu je narekovalo načelo klavzure. Zato je bil in

¹³ Jože Curk: Mali grad na Ptuj. Ptujski zbornik VI/ 1996. p. 441-461.

¹⁴ Jože Curk: Poročilo o kulturnozgodovinskem delu in raziskavah v Ptujju za leta 1970-1974. ČZN NV 10/1974. Dominikanski samostan p. 232-244.

ostal s svojim fasadnim licem pred njegovo obnovitvijo ob koncu 17. stoletja obrnjen stran od mesta, vanj pa se je lahko prišlo le posredno po ozkem prehodu med njegovo severno stranico in mestnim obzidjem. Samostan je torej le kratek čas v srednji tretjini 13. stoletja doživel svojo polno prostorsko in funkcionalno veljavo, nato pa so ga postopoma omejili: po letu 1250 mestno obzidje, po 1303 zahodni trakt in po 1400 lastno obzidje. Ta njegova komunikativna zaprtost nasproti mestu se je razrahljala šele okoli leta 1700, ko so mu obrnili sakralno os cerkve ter njo in samostan opremili z novima baročnima fasadama in neposrednim dostopom vanju. Z njim v nasprotju je bil nekaj mlajši minoritski samostan zaradi komunikativno ugodnejše lege, pa tudi zaradi manj stroge observance, od vsega začetka bolj dostopen, saj se je z glavno fasado in do konca 15. stoletja tudi gradbeno bolj odprtim kompleksom neposredneje vključeval v mestno urbano in s tem tudi vsakdanje življenje.

3. Kot tretji topografski problem Ptuja se ponuja urbana razčlemba povezav med grajskim kompleksom in mestom pod njim. Tudi v tem primeru ne gre za ponovno obravnavo gradbene zgodovine gradu, o kateri je bilo že precej napisanega,¹⁵ ampak le za prikaz njegove povezave z mestno naselbino pod njim. Srednjeveški grad, ki je zasedal Grajski grič med zahodnim Starim stolpom in grajsko kopo, ne pa njegovega dela med grajsko kopo in vzhodnim Leslievim stolpom, zgrajenim leta 1664, je bil obrnjen stran od mesta in zato dostopen le s severne strani. Z mestom, kljub skupnemu obzidju od srede 14. stoletja dalje, komunikativno ni bil povezan, saj poti, ki je vodila iz mesta k mestnemu opazovalnemu stolpu sv. Pankracija na vzhodnem grebenu griča, sem ne moremo šteti. Grajski grič je od mesta ločevalo strmo konglomeratno pobočje, ki ni dopuščalo tovrstnih povezav. Salzburških škofov to ni motilo, ko pa so leta 1555 postali ptujski lastniki deželni knezi in je postajala turška nevarnost vedno bolj grozeča, se je to spremenilo. Ptuj je bil proglašen za deželno utrdbo, kar je veljalo tako za mesto kot za grad, zato ju je bilo treba funkcionalno povezati. Pogoj za to je bila njuna spojitev v enovito utrdbo, da bi se posadka po njej čimbolj prosto in hitro gibala, da pa vendar pri tem grad ne bi zgubil vloge utrdbene citadele (zadnje obrambne točke), saj bi v primeru njegovega zavzetja padlo tudi mesto, ki ni imelo posebej utrjenih četrti in tudi ne obrambno bolj usposobljenih objektov (obzidano župno pokopališče, dominikanski samostan, Mali grad). Zato je bilo potrebno najprej poskrbeti za povezavo gradu in mesta in to ne s pešpotjo ampak s cesto, po kateri bi lahko tovorili municijo in druge težje

obrambne naprave, med njimi tudi manjše premične topove. Za izvedbo te povezave se je ponujala ena sama mogoča rešitev, namreč izpeljava ceste po trasi, vodeči s sedanjega Muzejskega trga (kjer sta bili še v 17. stoletju smodnišnica in hlev za vlečno živino) na grad.¹⁶ Takoj po letu 1555 izdelana cesta je pod grajsko kopo naletela na oviro v obliki romanskega, v gotiki nadzidanega palacija, ki je segal do roba prepadnega grajskega pobočja. Zato so ga morali vsaj za poldrugo okensko os skrajšati, da so lahko pod njim ustvarili teraso, ki so jo toliko podaljšali proti vzhodu, da so nanjo speljali tudi cesto s severne (grajenske) strani. Ta cesta je dotlej vodila v srednjeveško predgradje, zasedajoče zahodno grajsko ravnico, znano pod imenom Turpirski prostor. Novo nastala terasa, pozneje povečana in predelana v južno bastijo, je s tem postala stičišče obeh cest in zato pomembno vozlišče obrambnih poti nastajajoče renesančne utrdbe (trdnjave). Proti vzhodu je bilo to vozlišče zavarovano z zidom, proti severu pa povezano z grajskim jedrom, lociranim na temenu gričeve kope. To stanje najbolj ponazarja skica superintendenta Salusta Peruzzija iz leta 1570.¹⁷ Takrat je bila dovozna cesta na grad že izdelana, jugovzhodni grajski trakt z romanskim palacijem v pritličju primerno skrajšan, manjša terasa pred vhodom v grajsko jedro nasuta in obzidana, vhodi nanjo in z nje (v grajsko jedro) izdelani, čeprav po Peruzzijevem mnenju neustrezno, notranja grajska ploščad pa uporabna kot cvinger, ker še ni bila kazematirana. Od Peruzzijevih predlogov je bil uresničen le po njem imenovani portal, vodeč v grajsko jedro, načrtovano precej večjo ploščad pred njim je nadomestila sedanja manjša, oba uvozna portala pa sta nastala šele v času superintendenta Jožefa Vitane (1575–82) ali celo Frančiška Marmora (1582–94). Pozneje ni grad doživel nobenih večjih komunikacijskih sprememb več, saj pešpoti iz mesta do njega, stopničasto dodelane leta 1701, ne moremo šteti med nje.



ZUSAMMENFASSUNG

Über einige ungelöste Probleme der historischen Topographie von Ptuj

Der vorliegende, analytisch eingestellte Aufsatz befaßt sich mit drei Problemen, die die historische

¹⁶ Kreuztallerjev in Stierov načrt mesta iz leta 1644 in 1657. Kriegsarchiv na Dunaju.

¹⁷ Skica superintendenta Salusta Peruzzija iz leta 1570 v Rochus Kohlbach: Steirische Baumeister. Graz 1961. p. 41–43.

¹⁵ Jože Curk: z.c. Ptujski grad p. 244–263.

Topographie von Ptuj betreffen: das Schicksal der Dravabrücke durch die Zeit, die Rolle des Dominikanerklosters im Stadtorganismus und die Einschließung der Burg in das Stadtverteidigungssystem.

1. Bei der Erforschung des Dravaüberganges in Ptuj hat der Autor festgestellt, daß es wegen der Stromänderungen der Drava in den letzten zwei Jahrtausenden mindestens fünf Lokalitätsänderungen gab und daß keine dieser Lokalitäten länger als 400 Jahre ihre Rolle spielen hat können. Das Festgestellte sowie die Tatsache, daß die Flußufer sehr niedrig sind, spricht gegen die allgemein geltende Annahme, daß es in Ptuj eine römische Steinbrücke, die Kaiser Hadrian um 130 erbauen ließ, gab, und daß sie dann bis zum 14. Jahrhundert in Betrieb geblieben ist. Von dieser Annahme könnte nur die Behauptung, daß die Brücke gemauerte Köpfe haben mußte, als wahr betrachtet werden; die Brückenköpfe sind zusammen mit den Bruchstücken der Motivtafel gefunden worden, der Körper der Brücke mußte aber aus Holz gefertigt gewesen sein. Auch ihre Nachfolgerin von ca. 260 war ebenfalls hölzern und hat wahrscheinlich nicht das 5. Jahrhundert überlebt. Die schriftlich dokumentierte Brücke aus dem karolingischen 9. Jahrhundert hat das nächste Jahrhundert fast sicher nicht überstanden, nicht nur wegen der ungarischen Angriffe und 70-jähriger Besetzung, sondern auch weil der Fluß sein Bett wieder stark verändert hat. Die folgende Brücke war dann ca. 350 Jahre in Betrieb. Die große Überschwemmung von 1348 hat sie weggeschwemmt. Ihre Ersatzbrücke haben die Bürger ca. 580 m flußabwärts in der Mitte der Stadt erbaut. Diese lange, zweimal unterbrochene Brücke hat Drava mit ihrem Laufwechsel zwischen 1690 und 1712 unbrauchbar gemacht, darum war im Jahre 1717 eine neue, dem immer schwerer werdenden Lastwagenverkehr angepaßte Brücke erbaut. Diese, mehrmals ausgebesserte Brücke war um 1959 schon so schlecht, daß sie für den Autoverkehr unbrauchbar geworden ist. In diesem Jahre wurde sie dann mit der modernen Betonbrücke ca. 200 m flußabwärts ersetzt, ihre Stelle aber hat im Jahr 1997 die neueste, dem Personenverkehr dienende Stegbrücke eingenommen, die den alten Stadtkern mit dem aufkommenden Touristenzentrum in Ptujске Toplice am Gornji Breg verbindet.

2. Bei der Erörterung der raumgestaltenden Rolle des Dominikanerklosters, welches im Jahr 1230 gegründet war, wird besonders die Tatsache betont, daß sein Gebäude, obwohl mit der Stadtmauer umklammert, nie enger mit der Stadt verbunden war. Diese Abgeschlossenheit hat das Kloster erst um 1700 überholt, als seine Hauptfassade auf die Ostseite übertragen und damit

sowohl die Kirche als auch das Kloster von der Seite der Stadt direkt zugänglich gemacht worden sind.

3. Auch zur Beziehung zwischen der Burg und der Stadt kann behauptet werden, daß sie im Mittelalter nicht bestand und daß sie erst im 16. Jahrhundert errichtet war, als Beides, die Stadt und die Burg landesfürstlich geworden ist und die Türkengefahr so gewachsen war, daß es dringend geworden ist, Ptuj in eine starke einheitliche Festung umzugestalten. Darum war es dann als Erstes nötig, beide Elemente mit einer genug breiten und nicht zu steilen Straße zu verbinden. Wegen der neuen Straße war man gezwungen den südöstlichen Burgflügel zu verkürzen, auf dem so entstandenen Raum die südliche Terrasse aufzuschütten, die Straße aus der Stadt mit jener aus dem Grajenatal an dieser Stelle zu verbinden und den Eingang in den Burgkern neu zu erbauen. Diese interessante Etappe der Befestigung der Burg dokumentiert uns die Skizze des Superintendenten Salust Peruzzi von 1570. Sein weiterer Plan wurde aber mit der Ausnahme vom inneren Burgportal nicht realisiert.

VIRI IN LITERATURA

- Kriegsarchiv na Dunaju.
 Baš, F. (1933): Historično geografski razvoj Ptuja. Časopis za zgodovino in narodopisje (Maribor) 28.
 Curk, J. (1974): Poročilo o kulturnozgodovinskem delu in raziskavah v Pokrajinskem muzeju Ptuj za leta 1970–1974. Časopis za zgodovino in narodopisje (Maribor) n.v. 10.
 Curk, J. (1996): Mali grad na Ptuj. Ptujski zbornik VI. Ptuj.
 Curk, J. (1997): Urbana podoba Ptuja v 14. stoletju. Zbornik Mestni statut 1376. Ptuj.
 Klemenc, J., Saria, B. (1936): Archaeologische Karte von Jugoslawien: Blatt Ptuj. Beograd–Zagreb.
 Kohlbach, R. (1961): Steirische Baumeister. Graz.
 Mikl Curk, I. (1978): Poetovio v pozni antiki. Arheološki vestnik (Ljubljana) 29.
 Mrgole Jukič, T. (1997): Mostovi Ptuja. Katalog razstave. Ptuj.
 Pahič, S. (1996): Uničujoča Drava. Ptujski zbornik VI. Ptuj.
 Pickl, O. (1996): Pomen Ptuja kot mednarodnega trgovskega mesta od 14. do 17. stoletja. Ptujski zbornik VI. Ptuj.
 Saria, B. (1974): Pregled topografije Poetovije. Časopis za zgodovino in narodopisje (Maribor) n.v. 10.
 Štih, P. (1996): Salzburg, Ptuj in nastanek štajersko-madžarske meje v današnji Sloveniji. Zgodovinski časopis (Ljubljana) 50.