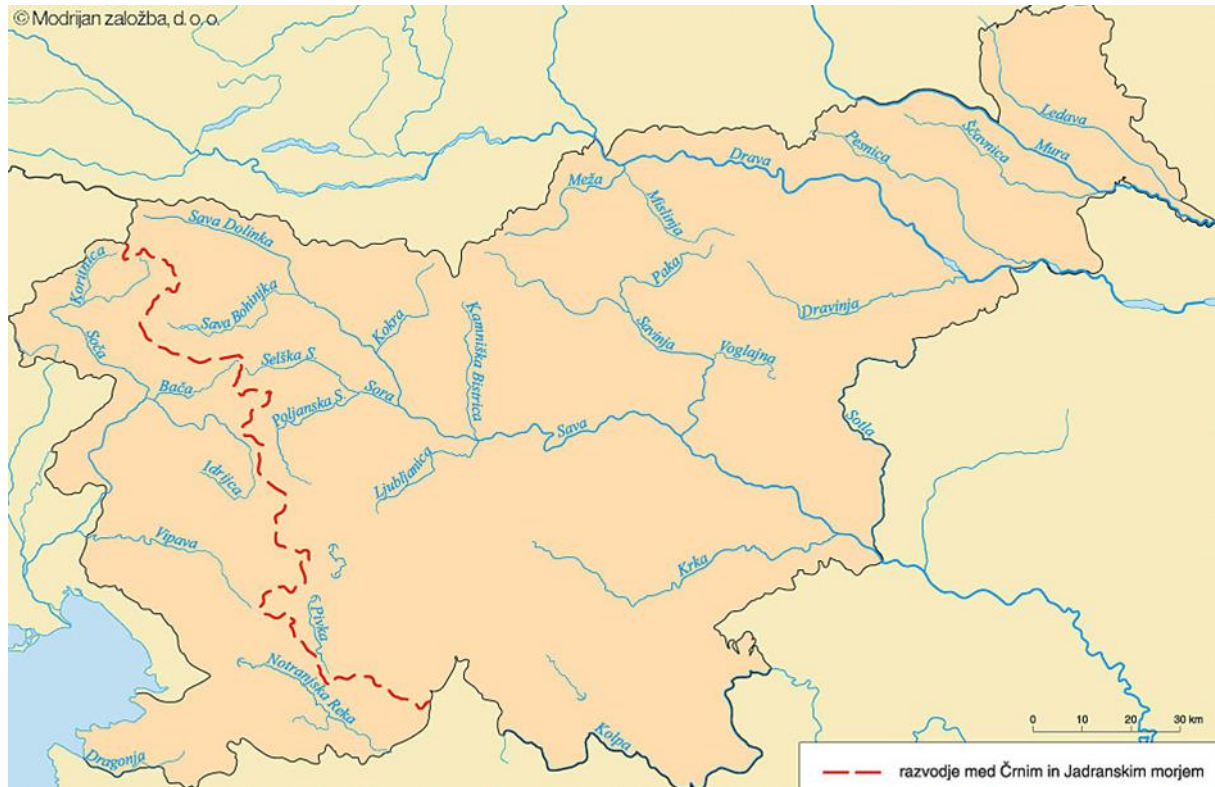


Vodni promet na Slovenskem

Slovenija ima kar nekaj pomembnih rek, na katerih se je razvil vodni promet in s tem tudi rast mest in krajev ob njih (trgovina, gospodarstvo, zaposlitve).

Oglej si rečno razvodje v Sloveniji in označi pomembne reke.



Oblike vodnega prometa skozi čas

SPLAVARSTVO

Splav je preprosto plovilo, sestavljen je iz medsebojno povezanih debel ali desk, ki ustvarijo na vodi plavajočo ploščad. Najstarejši splavi so bili ponekod zgrajeni tudi iz snopov trstike.

Že od nekdaj so splave uporabljali tudi za prevoze po rekah, predvsem lesa,



nepokvarljivega blaga in ljudi, vse do obdobja gradenj hidroelektrarn na rekah, ki so onemogočile to večstoletno tradicijo in obrt.

Večina splavov se enostavno spušča po rekah, kljub temu pa so nekateri opremljeni z vesli, krmilom, ali jadrom (lahko z vsem naštetim), in je z njimi možna tudi

plovba po morjih ali celo oceanih, tudi na velike razdalje.

»Že v času Rimljanov so po Savusu, današnji Savi, pluli z različnim blagom naloženi čolni in se ob pomoči živinskih vpreg, ki so jih vlekle, naloženi vračali tudi po toku navzgor. V 13. stoletju se je začelo na Dravi razvijati **splavarstvo (flosarstvo)** in se v 15. stoletju pojavilo tudi na Savinji ter na Savi.

Smrekov in jelov les so savinjski splavarji neobdelan ali obtesan, pogosto tudi razžagan na deske in letve, povezovali v splave. Na teh so prevažali še apno, lončarske in druge izdelke. Les so prodajali večinoma v krajih ob Savi na Hrvaškem; dobiček je bil tolikšen, da je po pričevanjih v Celje prvi avtomobil pripeljal kmet, lastnik velikih gozdov v Zgornji Savinjski dolini.

Plavili so vse do izliva Save v Donavo pri Beogradu in v 19. stoletju celo do mesta Cernavoda ob Donavi, nedaleč od njenega izliva v Črno morje.

Podobno podjetni so bili dravski flosarji, ki so večinoma na Pohorju posekani les plavili celo v večjih količinah kot savinjski.

Splavarstvo je bilo pomembna gospodarska panoga, a je z začetkom druge svetovne vojne zamrlo. Povojni poskusi oživitve se niso obnesli. Spomin nanj danes ohranjajo s flosarskimi bali.«

(Pridobljeno 14.4.2019: <https://www.nationalgeographic.si/index.php?i=239>)

ČOLNARSTVO



Prepoznaš kraj na desni fotografiji?

Čolnarji so po rekah s čolni prevažali tovor ali osebe: gradbeni material, les, material, ki so ga prodajali na sejnih, potnike.

Z gradnjo cest in železnic je čolnarstvo zamrlo.

KOPRSKO PRISTANIŠČE

a) Že v antiki je bilo v Simonovem zalivu pomembno pristanišče. Utrjeni mesti v rimskih časih sta bili Piran (Pyrrhanum) in Koper (Aegida/Capris).

b) Koper je bil zaradi svoje ugodne geografske lege pomembno križišče pomorskih in kopnih trgovskih poti.

Veljal je za pomembno pomorsko središče med petstoletno vladavino Benetk.

c) V srednjem veku je bil Koper enakovreden tekmeč Trsta, s katerim je tekmoval za prevlado.

Tega je bilo konec leta 1719, ko je bil Trst razglašen za svobodno pristanišče.

V času stoletne vladavine Habsburžanov (Avstrijsko cesarstvo) se zaradi prednosti Trsta v nobenem od naših obalnih mest ni uveljavila pomembnejša pristaniška dejavnost.

d) Po prvi svetovni vojni pa je bil Trst s priključitvijo Italiji odrezan od svojega širokega zaledja, ki je segalo do Dunaja, Prage, Budimpešte in še naprej. Pod Italijo je postal obrobno pristanišče na meji z nerazvito jugoslovansko kraljevino.

e) Po drugi svetovni vojni se je oblikovano Svobodno tržaško ozemlje razdeljeno na cono A s Trstom z zaledjem, ki je pripadlo Italiji in cono B s Koprrom in drugimi obalnimi mesti in zaledjem, ki je pripadlo Jugoslaviji (1954). Ker so bile meje manj prehodne kot danes, Trst ni bil več taka konkurenca Kopru kot prej.

f) Zaradi potreb hitro razvijajočega se slovenskega gospodarstva se pojavi tudi potreba po vzpostavitvi pomorske povezave Slovenije s svetom.

Tako je bilo 23. maja 1957 ustanovljeno Pristanišče Koper.

Leta 1961 je pristanišče kot podjetje dobilo današnje ime Luka Koper.

Leta 1967 je bila zgrajena 31 km dolga proga od Kopra do Prešnice, s tem se je pristanišče povežalo z evropskim železniškim sistemom.

