

1.01 izvorni znanstveni članek

UDK 629.12 Kraljevica "1765/1768"
prejeto: 26. 3. 2004



Igor Presl

univ. dipl. etnolog in sociolog, bibliotekar, Pomorski muzej Sergej Mašera Piran,
Cankarjevo nabrežje 3, SI-6330 Piran
igor.presl@guest.arnes.si

Med iniciativo pohlepnega zasebnika in regulativo spletkarske administracije Državna ladjedelnica v Kraljevici 1765–68

IZVLEČEK

Prispevek skuša na podlagi virov Državnega arhiva v Trstu razgaliti bistvene vzroke za neuspeh gradnje dveh fregat v Kraljevici v letih 1765–68, s problemskim sklopom, ki ga danes poznamo kot poslovno okolje, pa želi prikazati način življenja in dela v tamkajšnji ladjedelnici.

KLJUČNE BESEDE

ladjedelstvo, gusarstvo, Kraljevica, Trst, merkantilizem, komerčna intendantca, jadra, sidra, ladijske vrvi

SUMMARY

*BETWEEN INITIATIVE OF AN AVID PRIVATE PERSON AND CONSTANCY
OF A MACHINATIVE ADMINISTRATION
THE STATE SHIPYARD IN KRALJEVICA FROM 1765 TO 1768*

The contribution attempts to reveal on the basis of sources of the State Archives in Trieste the essential reasons for the failure of building of two frigates in the years 1765-1768; with a problem complex today known as business environment, the author wishes to present the way of life and work in the mentioned shipyard.

KEY WORDS

Shipbuilding, piracy, Kraljevica, Trst, mercantilism, commissariat, sails, anchors, ship ropes

Prispevek temelji na virih, ki jih hrani Državni arhiv v Trstu v fondu komerčne intendance.¹ Ob ustanovitvi leta 1731 to upravno oblastvo ni imelo predstavnosti v Primorju, intendanta pa je bil hkrati kranjski kapitan. V Trstu je imela sedež šele po obnovitvi delovanja (1747–48), nato pa sta bili funkciji kapitana in intendanta ločeni. V osebi komerčnega intendanta so združili funkcijo civilnega glavarja in vojaškega poveljnika, torej pristojnosti za upravne, kameralne in vojaške zadeve. Vodil je civilno administracijo in sodstvo ter prizivno stopnjo za gospodarske spore. Odgovoren je bil dunajskemu višjemu komerčnemu direktoriju ter reprezentanci in komori na Kranjskem. Intendanco so sestavljali glavni intendant in svetniki² (najprej dva, po letu 1752 pa štirje). Podrejeni sta ji bili glavarstvu na Reki in v Senju, kasneje pa tudi v Bakru, Kraljevici, Karlobagu in od leta 1766 v Ogleju. Nadzorovala je tudi avstrijske konzule v levantskih pristaniščih ter pristaniški urad in zdravstveni magistrat v Trstu. Intendantu je pomagal svet, ki so ga sestavljali predsedniki komisij za posamezna področja (javna uprava, trgovina, gospodarstvo, vojska, sodstvo, cerkev).

S trgovskimi in pomorskimi zadevami se je največ ukvarjal Pasquale Ricci, sicer prizadeven, pa tudi preračunljiv in morda podkupljiv³ svetnik tržaške intendance, od leta 1754 poročen z Marjano, hčerko trgovca Franca Tomaža Grošlja iz Kroke.⁴ Poskušal se je tudi v gojenju murv in sviloprejk,⁵ leta 1768 pa je predstavil vizijo razvoja manufaktur v avstrijskem Primorju, v kateri se je zavzemal za odpravo privilegijev in monopolov ter večjo vlogo svobodne konkurence tudi v mednarodnih gospodarskih odnosih.⁶ Svetniki komerčne intendance in sam intendant pogosto niso bili tržaški meščani, včasih niti avstrijski državljani, imeli pa so velik vpliv na borzi in tudi sami trgovali. Kot organ osrednje oblasti, ki je odpravljala tradicionalno tržaško samoupravo in podpirala novo elito večinoma

tujih trgovcev, zaradi zgrešenih investicij, administrativnih ukrepov, ki so ostali na pol poti, in sleparij, ta ustanova med domačini ni bila priljubljena.

Uvod

Zgodovino gospodarskih panog so navadno zanimale za organizacijo in vodstvo proizvodnje aktualne teme, kot so tekoči trak, discipliniranje delavcev na tovarniško–industrijske ritme dela, standardizacija, preskrba s surovinami, trženje izdelkov ter logistika nabave in prodaje. Take raziskave pa so spregledale tematike, ki niso neposredno vodile k sodobni organizaciji industrijske proizvodnje, saj so dejavniki uspešnosti in delovna kultura t. i. predindustrijskih družb pogosto nesprejemljivi za sodobno ekonomsko logiko. Hrvaški zgodovinarji Herkov, Karaman, Margetić in Barbalić razkrivajo ladjedelstvo v Kraljevici zaradi prvenstva in kontinuitete na vzhodni jadranski obali ter zastopanosti Hrvatov med ladjedelci in ladijskimi posadkami. Ob iskanju občin zakonitosti in ekskluzivnosti zgodovinskega dogajanja pa spregledajo prav nosilca ladjedelske dejavnosti, človeka s svojim načinom življenja in kulturo, kolikor ju lahko spoznamo skozi arhivske vire. Pomemben metodološki instrument, ki ga je razvila ekonomska misel v drugi polovici 20. stoletja, t. i. poslovno okolje, vnaša določeno sistematiko v proučevanje navidez nepovezanih, pogosto kaotičnih državnih intervencij na gospodarskem področju. Tudi problematika človeških virov lahko osveži podobo preteklosti.

Podonavska monarhija na Jadranskem morju

V 18. stoletju je Avstrija prešla iz defenzivnih v ofenzivne vojne proti Turkom in tako v naklonjeni mednarodni situaciji osvojila širna hrvaška, ogrska in srbska področja. Po Utreškem, Rastattskem in Požarevskem miru je država avstrijskih Habsburžanov postala večja kot kdajkoli prej.⁷ Dunajski dvor je želel najti tržišče za izdelke in blago nasledstvenih dežel ter monopolizirati vire surovin za neagrarno proizvodnjo. Slednja je postajala čedalje pomembnejša, saj so agrarne dejavnosti, čeprav še dominanten proizvodni način, bile v sponah fevdalnih razmerij, kjer je bil odpor do novosti in sprememb največji, čas do rezultatov novih vlaganj pa najdaljši. Izkušnje razvitejše Evrope so kazale, da je v nekaterih neagrarnih dejavnostih kapital varneje naložen, z večjo profitno mero in hitrejšim obračanjem (npr. v trgovini in pomorstvu), z administrativnimi ukrepi pa se vsaj delno lahko nadomesti kapitalski vložek.⁸

¹ Slovenjenje v *komerčno intendantco*, kar uporablja Žontar (Handbücher und Karten zur Verwaltungsstruktur), se zdi ustrežnejše kot Gestrinova in Miheličeva (Tržaški pomorski promet, str. 27) ali Valenčičeva (Žitna trgovina na Kranjskem, str. 290) *komercialna intendantca* tudi zaradi opisa gesla v SSKJ. Več o intendantci: Cova, Commercio e navigazione a Trieste, str. 12–18, in Handbücher und Karten zur Verwaltungsstruktur, str. 77.

² Gestrin: *svetovalci* (Tržaški pomorski promet, str. 27).

³ AST IC, 235/126–127. V času pomanjkanja žita zaradi špekulacij in zamrznenih rek pozimi 1763–64 je Ricci omogočil neapeljskemu regentu Bernardu Tanucciju nakup žita po nižji ceni.

⁴ Storia economica e sociale di Trieste, Vol. 1, str. 450.

⁵ Leta 1766 je s posredovanjem trgovca Giacoma Ballettija v Ferrari kupil 45 murvinih sadik. AST IC, 417. Ricciju je Balletti tudi priskrbel nevesto, saj je bil skrbnik otrok leta 1748 preminulega Franca Tomaža Grošlja, ob prevzemu skrbništva pa sta z bratom pokojnega prisegla, da bosta za otroke dobro poskrbela. AST IC, 830/9.

⁶ AST IC, 417/436.

⁷ Kalmar, Načrti pomorske trgovine prek Trsta, str. 137.

⁸ Erceg, Trst i bivše Habsburške zemlje, str. 6–7.

Severnojadranske luke so bile edino avstrijsko okno v zahodni svet. Ob pravem trenutku in ugodnem mednarodnem položaju je bila razglašena svoboda plovbe na Jadranskem morju (1717), Trst in Reka pa sta postali svobodni pristanišči (1719). Sprva se je sicer računalo na Bakar, Reko in Kraljevico, češ da je tržaški pristan premajhen.⁹ Trst kot *città immediata*, mesto pod neposredno cesarjevo oblastjo, je bil kasneje izbran zaradi povezave avstrijskih dežel s habsburško Nizozemsko, Anglijo in nemškimi pristanišči posebej po odločitvi Prusije, da ovira avstrijsko trgovino z zahodno Evropo. Prometne poti proti zahodu so postajale čedalje pomembnejše in leta 1723 je Karel VI. ukazal uglednim tujim inženirjem, naj izdelajo načrt mreže plovnih kanalov na Ogrskem. Ostalo pa je pri ukazu, ker se je začarani krog revščine sklenil že na začetku: ker ni bilo denarja, niso mogli urediti plovnih poti, ker ni bilo plovnih poti, sta bila nizka interes za vlaganja in akumulacija kapitala.¹⁰ Z vladavino Marije Terezije se je začelo dolgoletno vojskovanje s Prusijo. Razvoj avstrijskega pomorstva je bil prekinjen za več desetletij, ladjedelci so se odselili, trgovinska izmenjava pa je stagnirala tudi zaradi gusarskih napadov na nezaščitene trgovske ladje. Maroškim, alžirskim, tuniškim in tripolitanskim gusarjem so se pridružile angleške ladje, ki so plule s pruskim patentom.

Gusarstvo – sestavni del razvoja pomorskega prometa¹¹

Kot funkcionalni del razvoja zahodnoevropske pomorske trgovine je gusarstvo v 17. in 18. stoletju imelo že podjetniški značaj z razvito in kompleksno infrastrukturo.¹² Boj evropskih držav proti berberskim gusarjem je bil le delno uspešen, premirja pa kratka. Bolje so se obnesli sporazumi, nekakšne trgovske pogodbe, ki so jih evropske države podmazovale s cekini, orožjem, strateškimi ladjedelskimi materiali ipd. V drugi polovici 18. stoletja berberski gusarji niso bili več tako nevarni kot stoletje poprej, zaradi tradicionalnega slovesa in mitov o karizmatičnih osebnostih, ki jih je gojila literatura, pa so se jih pomorščaki in prebivalci

obal še vedno bali. Darila in diplomatske pozicije v delitvi sredozemskega prostora so izsiljevali z nekaj napadi letno z manjšimi flotami in špekuliranjem s strahom.

Ukrepi za zaščito ladij pod avstrijsko zastavo

Med špansko in poljsko nasledstveno vojno je Avstrija oboroževala zasebne trgovske ladje in jim izdajala patente za plenjenje sovražnih in zaščito svojih trgovskih ladij. To je bil precedens, ki je spremljal avstrijsko pomorsko politiko vse osemnajsto stoletje. Podpiral je način vojskovanja, proti kateremu se je Beneška republika stalno borila, ni pa odločilno izboljšal varnosti plovnih poti.¹³ Avstrija je sporazume s severnoafriškimi gusarji sklenila v letih 1748–1749, sporazume pa bi morala potrjevati še z darili. V naslednjem obdobju relativnega miru z berberskimi gusarji so pomorske poti ogrožali ulcinjski, angleški, francoski in pruski gusarji. Za dovoljenje (patent) za plovbo pod avstrijsko zastavo je od leta 1755 do 1757 zaprosilo le osem do deset ladij letno.¹⁴ Trgovci so raje najemali dubrovniške in beneške ladje, ki jih gusarji zaradi meddržavnih sporazumov niso pogosto napadali.¹⁵ Seveda pa so avstrijske ladje plule tudi pod tujimi zastavami. Najbolj so bile ogrožene ladje s križnimi jadri, saj je bilo na daleč videti, da so bile na dolgi poti, prevažale so torej dragocen tovor. Intendantca je zato svetovala uporabo latinskih jader.¹⁶ Čeprav so bili berberski gusarji najbolj aktivni med sedemletno vojno,¹⁷ trgovina z vinom, lesom, gradbenim materialom za Trst in ribolov takrat niso zamrli. Po prekinitvi mirovnih pogajanj z Alžirrom julija 1764 pa je uspeval le še privatni uvoz soli z ladjami iz Senja, Karlobaga in Bakra. Tržaška trgovska flota je leta 1745 štela 49 plovil, dvajset let kasneje pa le še 15.¹⁸ Dunajski dvor je bil prisiljen sprejeti predlog tržaške intendance in podpreti oborožitev trgovskih ladij, kar je bila sicer že ustaljena praksa mnogih evropskih držav.¹⁹

K izgradnji lastne flote oboroženih trgovskih ladij pa je spodbujal tudi malteški konzul v Trstu Cesar de Mayo, saj je Malta želela kupovati bantsko pšenico na zanesljivem tržišču. De Mayo je predlagal gradnjo galeote s petintridesetimi člani posadke.²⁰ Oblasti v Trstu in na Reki so predlogu

⁹ Tega mnenja je bil tudi angleški astronom Halley, ki je leta 1703 obiskal severnojadranske obale in poročal dunajskemu dvoru. Erceg, Trst i bivše Habsburške zemlje, str. 7–8.

¹⁰ Petrović, Plovidba i privreda srednjeg Podunavlja, str. 24–26. Kranjski deželni stanovi so začeli leta 1721 z manjšimi regulacijskimi deli pri Šmartnem ob Savi s pomočjo deželne tlake. Umek, Plovba po Savi, str. 234.

¹¹ Pirati so navadni morski roparji, gusarji pa imajo določeno vojnopomorsko vlogo ter pravno zaščito vsaj ene od vojskujočih se držav. Njihovo delovanje so določale mednarodne pogodbe in dogovori. Maštrović, Poslednji gusari na Jadranskem morju, str. 8 ss.

¹² Nadal, Contribution a l'étude du revenu, str. 119–120.

¹³ Cova, Commercio e navigazione a Trieste, str. 45–48.

¹⁴ Tamaro, Storia di Trieste, str. 188.

¹⁵ Mitić, Pomorskotrgovačka djelatnost dubrovačkih brodova u Trstu, str. 262.

¹⁶ AST IC, 571/1.

¹⁷ Panzac, Une activité en trompe l'oeil, str. 128.

¹⁸ AST IC, 389/19, 40.

¹⁹ AST IC, 235/136.

²⁰ AST IC, 411/17. Gradnja z opremo bi stala 8.020 florintov, 500 florintov mesečno pa plače in hrana posadke.

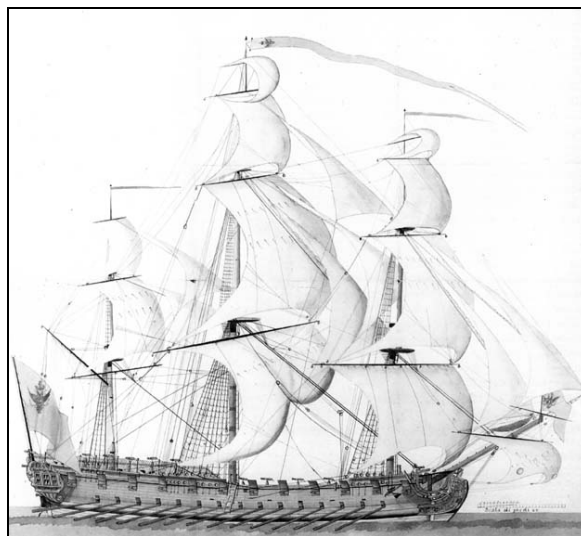
nasprotovale, saj bi morala biti taka ladja bolje oborožena od gusarskih, posadka pa bolje izurjena od gusarjev. V nasprotnem bi jo slednji zlahka zajeli in tako okrepili svojo floto na račun avstrijskih trgovcev. Oborožena trgovska ladja bi morala imeti vsaj dvakrat toliko mož posadke kot navadna, saj so za vsak top skrbeli trije vojaki. Zaradi dodatnih zalog hrane, streliva, jader in vrvi pa bi bilo koristnega tovora premalo, da bi se potovanje splačalo. Za oborožene ladje bi plačevali tudi višje zavarovalne premije.²¹ Potrebovali bi tudi vojaški oddelek na kopnem, skladišča streliva in pripadajočo infrastrukturo, predvsem pa zaledje za rekrutacijo posadk. A v tedanjem Primorju je bilo težko sestaviti že posadko navadne trgovske ladje, Avstrija je bila industrijsko slabše razvita, ljudje pa bojda manj pogumni in bojeviti.²² Senjsko glavarstvo je prosilo za oborožitev trgovskih ladij, češ da tamkajšnji prebivalci ne premorejo ničesar, razen skal, burje in nekaj drv po miloščini vojaških oblasti. Pomorska trgovina in ladjedelstvo bi jim bila zadostna vira preživetja, če ju ne bi hromili gusarji.²³ Predlagalo je tudi, naj država zgradi štiri fregate,²⁴ ki bi spremljale in ščitile trgovske konvoje.²⁵

Reški pristaniški kapitan Gerliczi je razmišljal o gradnji štiristotonskih fregat, ki bi izvažale temišvarsko žito, nazaj v avstrijska пристanišča pa vozile sol. Prepričan je bil, da bi profit ob upoštevanju vzdrževanja in obresti na kapital znašal 5.500 florintov letno. Na teh ladjah bi se posadke urile tudi v spretnosti pomorskega bojevanja. Njegov izračun stroškov in dohodkov pa morda ni realen, saj je za 26 topov predvidel samo 12 vojakov.²⁶

Svetnik Ricci je cenil beneško oblast, ki je lastnikom vsaj 74 čevljev dolgih ladij pomagala z ugodnimi krediti, topovi, strelivom in vojaško posadko, konvoje trgovskih pa so spremljale vojaške ladje. Poudaril je, da taka ureditev ne bi bila primerna za avstrijske finančne, tehnične in človeške vire. Boljša bi bila lastna vojna mornarica (dve fregati in štirje šambeki), ki bi ščitila plovbo in obalo, nujno in najceneje pa bi bilo skleniti mir z Marokom, ki je podpiral severnoafriške gusarje.²⁷

Ponovil je torej nasvet amsterdamskih trgovcev notranjeavstrijski komori, ki je stoletje prej načrtovala izvoz v Holandijo.²⁸ Komerčni svetnik in predsednik trgovskega sodišča Raab je julija 1764 svetoval izgradnjo dveh večjih in dveh manjših fregat.²⁹ Kljub visokim stroškom naj bi ugodnih učinkov za deželo bilo več: avstrijska mornarica bi uživala večje spoštovanje, trgovske ladje bi bile boljše zaščitene, s čimer bi uspevala trgovina, domači ladjarji ne bi kupovali oziroma najemali ladij v Benetkah, v Primorju bi se razvile obrti, ki bi uporabljale domače surovine, tuji strokovnjaki bi izurili domače mojstre, oblikovalo bi se jedro izkušenih pomorcev.³⁰

Ko so bila leta 1764 mirovna pogajanja med podonavsko monarhijo in Alžirijo prekinjena in so se začele širiti vznemirjujoče vesti o vdoru berberskih gusarjev skozi Otrantska vrata, se je cesarica odločila podpreti oborožitev trgovskih ladij in gradnjo dveh fregat s 30 topovi, 124 člani posadke in 100 vojaki,³¹ za vojno pristanišče in ladjedelnico pa je kljub konkurenci Trsta, lobiranju dvornega trgovskega sveta in nasprotovanju komerčne intendance izbrala Kraljevico.³²



Enega od načrtov popolnoma opremljenih fregat Aurora in Stella mattutina je leta 1765 narisal Vincenzo Dini (Marzari, L'arte della progettazione, str. 187).

²¹ Gusarstvo in pomorsko zavarovanje sta dela istega poslovnega sistema. Tudi kapital se je, glede na trenutno dobičkonosnost, prosto pretakal iz ene v drugo dejavnost. Nadal, Contribution a l'étude du revenu, str. 127.

²² AST IC, 411/21.

²³ AST IC, 411/136.

²⁴ V 18. stoletju je bila fregata trijambornica s križnimi jadrji, z eno vrsto topov pod glavno palubo, z več topovi in možnarji na palubi, namenjena spremstvu in zaščiti drugih ladij, izvidništvu in boju proti ladjam podobne velikosti.

²⁵ AST IC, 411/30, 37.

²⁶ AST IC, 411/106.

²⁷ AST IC, 411/21.

²⁸ Valenčič, Ljubljanski trgovec in bankir Caharija Waldt-reich, str. 333.

²⁹ AST IC, 415/47.

³⁰ Karaman, Kraljevica – ratna luka, str. 150–151.

³¹ AST IC, 413/344.

³² Svoj prav je intendantca dokazovala ves čas gradnje fregat v Kraljevici. Da bi v teh letih v Trstu zgradili čim več ladij, je dovoljevala gradnjo in skladiščenje lesa tudi na mestnih trgih in drugih javnih mestih. AST IC, 566/16.

Gradnja fregat *Aurora* in *Stella mattutina* v Kraljevici

Za direktorja ladjedelnice v Kraljevici je cesarica izbrala grofa Dimitrija Voinovicha³³ (1722–1794), sicer beneškega podanika pravoslavne vere iz Hercegnovega. Njegov stric, trgovec in ladjar, se je v Trst priselil zaradi ugodnosti, ki jih je nudil patent leta 1747. Dimitrij je sprva poveljeval stričevi oboroženi trgovski ladji. Cesaričino milost si je zaslužil leta 1760 z zmago nad nekim angleškim gusarjem v okolici Smirne, poznal pa je "ilirski jezik" in navade tega ljudstva, ki naj bi sestavljalo posadke obeh ladij.³⁴ Voinovich ni bil pogodu tržaški intendant, saj je želela ladje graditi v Trstu, na čelu ladjedelnice pa videti svojega človeka. Po cesaričini odločitvi za Voinovicha in Kraljevico je intendant skušala dokazati, da trgovskih ladij, ki plujejo na Levanto, ni toliko, da bi se zaradi njih splačalo graditi velike bojne ladje. Zdaj se je zavzemala za oborožitev zasebnih trgovskih ladij,³⁵ Voinovichu pa očitala neizkušenost in celo zadržala dekret o imenovanju za direktorja ladjedelnice.³⁶ V že kozmopolitskem Trstu je nista smela motiti njegova pravoslavna veroizpoved³⁷ in beneški izvor, lahko pa je nanj zvrčala krivdo za vse zamude in pomanjkljivosti pri gradnji fregat ter zapravljanje državnega denarja. Voinovichevo iskanje opravičil ni koristilo uspešnosti dela v ladjedelnici. Gre le za potratu časa in energije, pravi, ukazov pa ne more izvršiti takoj, ker mu je v pomoč le nek mladenič, ki sicer skrbi tudi za skladišče ladjedelskih materialov. Sam mora v gozdovih izbirati primerna drevesa za posek in sklepati pogodbe s trmoglavimi domačini, ki neradi pristanejo na ponujene pogoje, nato pa se pogodbe ne držijo. V težkih vremenskih razmerah, v močni burji in globokem snegu, so to bila dolga in naporna potovanja.³⁸ Ker mu intendant ni podelila vseh pooblastil, ki bi jih potreboval pri reševanju vsakdanjih preglavic (predvsem z vojaško posadko) in sklepanju pogodb s podizvajalci, njegovo dopisovanje s svetnikom Riccijem ni vzor leporečja.³⁹

Kraljevica kot ladjedelnica

Dunajski dvor se je za Gorski Kotar in vinski obalo začel zanimati po konfiskaciji posesti Zrinskih in Frankopanov (1670), nekaj let kasneje pa je na ugoden položaj Kraljevice opozoril koprski providur, ko je poročal beneškemu senatu o prihodu cesarjevih odposlancev zaradi merjenja globine v tržaškem, reškem, bakarskem in kraljeviškem zalivu. Beneški poslanec na Dunaju je leta 1708 izvedel, da želi dvor v Kraljevici zgraditi pristanišče za trgovske ladje.⁴⁰ Neapelčan Francesco Tissi, ki je 20. oktobra 1711 po ukazu tamkajšnjega podkralja prispel na Reko, kjer naj bi ustanovil in vodil ladjedelnico, Kraljevice ni opazil. Po ogledu področja je ugotovil, da je bilo morje dovolj globoko samo v Bakru poleg cerkve Sv. Margarete.⁴¹

Ustanovitev ladjedelnice v Kraljevici je plod prizadevanj cesarja Karla VI., da bi v duhu merkantilizma razvijali pomorstvo habsburških posesti ob Jadranskem morju in trgovske povezave med Podonavjem in morjem. Leta 1728 je cesar obiskal kvarnersko obalo v spremstvu danskega admirala Deichmanna, nakar so z velikimi stroški začeli pripravljati ladjedelnico v Kraljevici, ki bi gradila vojne ladje za zaščito avstrijske pomorske trgovine. Zaradi izgube Neapeljskega kraljestva, katerega flota se je pod vodstvom markiza Pallavicinija, sicer poveljnika avstrijske vojne mornarice, zatekla v Trst, so kasneje dela prekinili. Ladjedelnica v začetku leta 1733 ni več delovala, za nove naložbe pa zaradi vojn (poljske nasledstvene in proti Turkom) ni bilo denarja. Po sklenitvi zaveznitva med Avstrijo in Rusijo proti Turčiji in nesrečnem zaključku vojne (1739) je dunajski dvor menil, da vojne mornarice na Jadranskem morju ne potrebuje več. Bila je predraga, v spopadih pa ne bi bila učinkovita. Koristna je bila zaradi prisotnosti avstrijskih ladij na morju v letih po razglasitvi svobodne plovbe in svobodnih pristanišč,⁴² nato pa je postala pomembnejša rečna mornarica v Podonavju, ki je od pomorske podedovala opremo in poveljnika Pallavicinija.⁴³

Ureditev bivalnih in funkcionalnih prostorov za ladjedelce

Čeprav je načrt in seznam stroškov za obnovo in opremo ladjedelnice v Kraljevici naredil kormorni stavbni mojster Fusconi že januarja 1764,⁴⁴

³³ Več o Voinovichu: Zmajić, Konte Mitar Vojnović.

³⁴ Herkov, Gradnja ratnih brodova u Kraljevici, str. 80.

³⁵ Zmajić, Konte Mitar Vojnović, str. 58–59.

³⁶ Karaman, Kraljevica – ratna luka, str. 158.

³⁷ Trst je po zaslugi imperialnih trgovskih načrtov ušel cesaričini sicer netolerantni verski nastrojenosti. Faber, Trieste and the Austrian Littoral, str. 64.

³⁸ AST IC, 414/316.

³⁹ AST IC, 412/84. Večkrat je moral uradnike intendantice opozoriti, naj ga naslavljajo z grofom, kar mu tudi gre. Podpisoval se je kot *Umilissimo Devotissimo et Obbligatissimo Servitore Demetrio Conte Voinovich*.

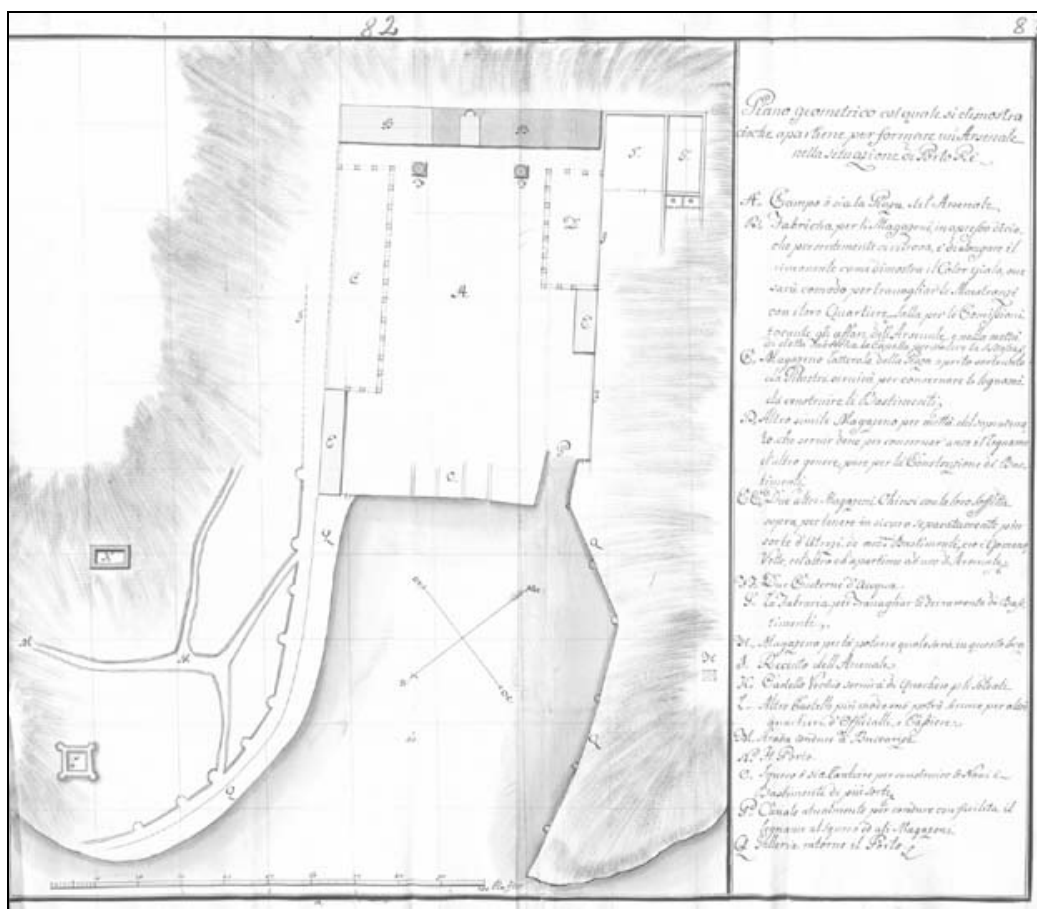
⁴⁰ Klen, Izgradnja ratne luke i brodogradilišta u Kraljevici, str. 493.

⁴¹ AST IC, 559/1, 3, 9.

⁴² Cova, Commercio e navigazione a Trieste, str. 45–48.

⁴³ Barbalić, Historijski razvitak brodogradnje u Kraljevici, str. 119–121.

⁴⁴ AST IC, 411/84. Več o Giovanniju Fusconiju v: Prelovšek, Terezijanski Trst, str. 38.



Fusconijev načrt potrebnih del v kraljeviški ladjedelnici. (AST IC, 411/82-83)

v trenutku odločitve za gradnjo fregat oktobra istega leta v Kraljevici ni bilo primernih objektov za bivanje delavcev in močnejše vojaške posadke. Do tedaj je 33-članska posadka stražila skladišče orožja.⁴⁵ Obnovo obeh gradov je načrtoval komerčni svetnik Maximilian Fremaut, sicer znani holandski arhitekt z letno plačo 2.000 florintov.⁴⁶ V t. i. novem gradu, ki ga je dal sezidati Peter Zrinski okoli leta 1650, naj bi bila nastanjena garnizija sto dvajsetih vojakov in večina delavcev, poročnik Sattler pa je zahteval, da sta v gradu samem tudi kantina in skladišče hrane, da mu vojaki ne bi bežali v mesto. Pritličje starega gradu, ki je bližje ladjedelnici in središču mesta, naj bi si delili direktor ladjedelnice Voinovich, pristaniški kapitan in blagajnik Jaketich, protipisar⁴⁷ Verneda in glavna ladjedelca, oče in sin Nocetti. V prvem nadstropju naj bi namestili projektante. Tam je bil tudi manjši oltar, saj je burja pogosto oteževala

pot do kapelice v novem gradu.⁴⁸ Novembra in decembra 1764 sta obnovo gradov ovirala močna burja in mraz.⁴⁹ Maja 1765 je Fremaut v svojem *Tres humble Raportu* poročal, da obnova obeh gradov napreduje, a rezervoarja za vodo ne zado- stujeta potrebam ladjedelcev. V novem gradu je bil sicer dober vodnjak, a je bil namenjen tam- kajšnji vojaški posadki. V starem gradu bi morali zgraditi večji vodnjak (za 4.500 florintov) ali pa vodovod iz izvira (za 22.000 florintov).⁵⁰ Gradbena dela niso minila brez zapletov. Za popravilo ob- jektov v Kraljevici so potrebovali les iz Bakra, a tamkajšnje glavarstvo bi ga prodalo le po tržni ceni. Voinovich pa je želel plačati toliko, za kolikor se sicer prodaja državi. Intendanca mu ni ugodila, v Bakru naj kar plača normalno ceno za les, to pa prikaže kot izredni odhodek. V začetku maja 1765 naj bi bila dela skoraj zaključena, kasneje pa poročajo, da spet zamujajo zaradi burje in široka.⁵¹

⁴⁵ AST IC, 411/231.

⁴⁶ Več o Maximilianu Fremautu: Umek, Plovba po Savi.

⁴⁷ Opravljal je t. i. računovodsko nadziranje, ugotavljal je pravilnosti in odpravljal nepravilnosti v vseh delih računovodstva.

⁴⁸ AST IC, 414/145.

⁴⁹ AST IC 412/95.

⁵⁰ AST IC, 411/239.

⁵¹ AST IC, 412/84, 112, 235.



Atrij starega gradu z vodnjakom, ki ga, kljub Fremautovim načrtom in nasvetom, niso obnovili.

Zamujala so predvsem zaradi samovolje poročnika Sattlerja, ki je strahoval krovca Andreja Kolencu z Reke in njegove delavce. Čeprav se je Kolenc znal podpisati, z njim niso sklenili pisne pogodbe.⁵² Mojstru Ignacu Slebenichu iz Bakra, ki si je prišel ogledat novi grad zaradi potrebnih popravil, je vojaški poveljnik zagrozil, da ko bo Kolenc prvič prišel, bo zaradi zamude dobil petdeset udarcev s palico (bastonade), obešen na vodnjak. Kolenc je nemudoma pozval intendanco, naj najprej disciplinira vojake, sicer se dela sploh ne bo lotil. Štiri njegove tesarje je vojaški poveljnik že zaprl in jim grozil s petdesetimi bastonadami. Poročniku naj torej pripišejo, če grad še ni obnovljen. Če del ne more končati v dogovorjenem roku dveh mesecev, jih tudi v štirih ne bo, dodaja Kolenc, ki je bil v kraljevi službi, zaprisežen in zvest, že dvaindvajset let. Zahteval je tudi, naj se mu poročnik javno opraviči, saj mu je javno

grozil!⁵³ Ker je vojaška posadka preveč motila delo v ladjedelnici, ni pa zagotavljala zadostne varnosti, je Voinovich večkrat zahteval od intendance, naj bi poveljujoči oficir ubogal njegove ukaze.⁵⁴ Ladjedelnico so namreč morali pogosto popravljati med oseko, torej včasih tudi ponoči, vojaška posadka pa je zapirala grajska vrata ob sončnem zahodu. Problematičen je bil poročnik, ki je grozil Kolencu, pa tudi nižji oficirji so že ukazali bastonirati nekaj delavcev. Ob pomanjkanju druge zabave so vojaki metali v vodo delavce, ki so stražili fregati v gradnji. Voinovich je večkrat skušal prijateljsko prepričati vojake, naj se ne vmešavajo v civilne zadeve, a zaman.⁵⁵

V novem gradu je bila za vsakega delovodjo predvidena ena soba, delavci pa so živeli v skupnih prostorih, a ločeno po poklicih.⁵⁶ Oprema bivalnih prostorov za delavce je bila skromna: 40 veder za vodo, 20 svečnikov, 20 klešč za sveče, 70 dvojnih slamnjač, več enojnih za bolnike, mize in stoli, obešalniki za orodje in oblačila, 20 košev za smeti (v večjih sobah po dva) in metle. Med opremo srečamo tudi protipožarno lestev in kad, polno vode. Stražarji so svetili z veliko lanterno, v sobah so imeli 12 manjših. Spali so na posteljah s slamnjačami s posteljnino za zimo in poletje, kar je izdelal Osvald Anton Fanzoj v Ljubljani. Po kosilu 25. novembra 1765 je poslal na Reko petdeset zimskih in petdeset poletnih odej, sto rjuh, petdeset slamnjač in prav toliko vzglavnikov. Zaradi burje je pošiljka čakala na Reki še vsaj do konca decembra.⁵⁷ V gradu je bila tudi bolniška soba s posteljami in štirimi stoli z nočno posodo, kuhinja za 120 vojakov grajske posadke, kapelica, kantina, več skladišč itn.⁵⁸ Grelji so se lahko le ob eni peči, ki jo je izdelal kovač Juretich po pogodbi s Kolencem.⁵⁹ Nabaviti so morali tudi zvon, težak od 40 do 50 beneških liber, s katerim bi klicali delavce na delo. Primeren zvon je sicer imel tržaški pristaniški kapitan Vitali, a ga je posodil kapucinom, ki so svojega dali pretopiti k mojstru Reidu v Ljubljano. Požarno varnost je Nocetti želel zagotoviti z gasilskimi brizgalnimi črpalkami; v Livornu so uporabljali na Dunaju izdelane, v Kraljevicu pa bi rabili vsaj dve. Že prejšnje

⁵² AST IC, 412/268, 411/213. Svetnik Ricci je šele 26. julija 1767 priporočil Voinovichu, naj z obrtniki, podizvajalci in delavci sklepa pisne pogodbe, ki naj določajo rok za izvedbo in ceno dela. AST IC, 566/34.

⁵³ AST IC, 413/63, 412/286. Ker je Kolenc dobro delal, so mu dodelili 5 lir na dan tudi za praznike in kot povračilo za uporabo lastnega orodja, odpadni les je lahko uporabil za kurjavo, njegovi delavci pa so smeli prebivati v gradu.

⁵⁴ AST IC, 412/84.

⁵⁵ AST IC, 413/71.

⁵⁶ Mojstri so živeli s svojimi družinami in delali s sinovi, kar je bilo pomembno zaradi prenosa znanja.

⁵⁷ AST IC, 414/52, 71. O Fanzojevem podjetju: Šorn, *Od klasičnih tekstilnih manufaktur k mehaničnim tekstilnim tovarnam*, str. 26; Umek, *Plovba po Savi*, str. 264.

⁵⁸ AST IC, 413/318.

⁵⁹ AST IC, 416/57.



V t. i. novem gradu, ki ga je dal sezidati Peter Zrinski okoli leta 1650, je bila nastanjena vojaška posadka in večina delavcev, ki so gradili fregati v letih 1765–69. Danes je v delno obnovljenem objektu restavracija, sedež lokalnega turističnega društva in radia ipd.

leto so eno tako črpalko, ki jo je izdelal livar Reid⁶⁰ v Ljubljani, nabavili na gradu Dubovac⁶¹ pri Karlovcu. Potrebovali so tudi dve tehtnici in železno blagajno.⁶²

Fregati so začeli graditi avgusta 1765, torej še preden so bili urejeni bivalni prostori.⁶³ Novi grad naj bi namreč sprejel stanovalce šele novembra 1765. Ob zaključnih delih so na Reko poslali oken-ske okvire, da bi nanje namestili nove šipe. Vojaki prav nič ne pazijo, vse razbijajo, je nergal Voinovich, potrebovali bi celo delavnico za vzdrževanje objektov.⁶⁴ Dela pa so bila končana šele decembra. Voinovich je ugotavljal, da je Kolenc postoril več, kot je bilo dogovorjeno s pogodbo. Ostreje je bilo čvrsto zgrajeno, najprej so položili opeke, nato strešnike (*Coppe di Pesaro*), stene so pobelili, uredili tudi kapelico, na oknih so bile nove šipe, na vratih okovje, v več prostorih mize s klopni. Grad



Atrij novega gradu z vodnjakom.

⁶⁰ V obeh primerih gre za livarja Caharijo Reida iz Ljubljane. Prim.: Iz zvonarne Strojnih tovarn in livarn, str. 208; Zvonarna strojnih tovarn in livarn, str. 4; Žargi, Začetki zvonarne in livarne Samassa, str. 102. Caharija Reid je v letih 1751 do 1773 posedoval Samassovo livarno. Livarne so navadno poleg zvonov izdelovale tudi gasilske brizgalne in druge črpalke ter topove. Več v: Ambrožič, Zvonarstvo na Slovenskem, str. 90–92.

⁶¹ V Dubovcu je bila velika ladjedelnica, ki je izkoriščala les iz bližnjih bogatih gozdov, izdelovala pa je rečne ladje za plovbo po Kolpi in Savi.

⁶² AST IC 412/268–280.

⁶³ AST IC, 413/193.

⁶⁴ AST IC, 413/359–362, 414/71.

so si ogledali tudi oficirji reške garnizije in poročnik Sattler. Menili so, da so sobe premajhne, poveljniskova preskromno opremljena, zahtevali so več razkošja in blišča, brez večjih argumentov jim ni bila všeč niti razporeditev prostorov, ki jo je vendar načrtoval Fremaut! Pogrešali pa so predvsem polno shrambo, vinsko klet in skladiščnika, ki bi nadomestil vse, kar bi vojaki razbili. Zahtevali so še petnajst bakrenih svečnikov in več udobja v kuhinji. Za vse to bi moral poskrbeti vojaški upravnik, se je intendanci potožil Voinovich, saj ima on dovolj drugega dela. Poročilo o pregledu končuje z mislijo, da so vojaki vedno nezadovoljni in nenasitni.⁶⁵

Novačenje ladjedelskih strokovnjakov

Gradnja fregat *Aurora* in *Stella mattutina* se je lahko začela, ko so zagotovili surovine, strokovnjake, delavce in zanje pripravili bivalne prostore. Voinovich je bil odgovoren za gradnjo obeh fregat, njuno opremo in oborožitev, delavce, njihove plače, zdravje in življenje. Letno plačo tisoč florintov je iz mornariške blagajne začel dobivati z letom 1765 v štirih obrokih, nemudoma pa je moral z ladjedelskim mojstrom izbrati, označiti, posekati, razžagati in v Kraljevico pripeljati tisoč hrastov. Za zagonske stroške mu je intendantca v začetku leta 1765 poslala 15.000 florintov.⁶⁶ Na Voinovichev predlog je Giulio Nocetti iz Livorna⁶⁷ postal glavni konstruktor z letno plačo 1.800 florintov. On naj bi izdelal načrte ladij, njegov sin Pietro, ki je že delal v Trstu, pa za 600 florintov letno poskrbel za njih izvedbo.⁶⁸

Nocettija sta brž zahtevala, da intendantca plača pot dvema nostromoma iz Livorna, saj je bilo njuno delo zelo pomembno, v avstrijskem Primorju pa takih strokovnjakov ni bilo.⁶⁹ Giulio je poimensko navedel tudi petnajst tesarjev, njegovih kolegov iz Livorna, s katerimi bi želel delati. Slednji so nasprotovali selitvi zaradi nezdravega okolja v Kraljevici, izgube strank in težjega preživetja družin. Zahtevali so višjo plačo, kot so jo imeli v Livornu (4,6 lir/dan), še več pa za poročene in edine skrbnike

družin.⁷⁰ Pietro je maja 1765 zaprosil tudi za tri tesarje z Reke, ki bi jih plačali po sposobnosti in učinku, kot v vseh urejenih deželah, je dodal.⁷¹ Z njihovim delom sicer ni bil zadovoljen, ker pa zahtevam tesarjev iz Livorna intendantca ni ugodila, je moral fregati zgraditi s pretežno domačo delovno silo. Kaže, da so štirje le pristali na ponujene pogoje in septembra je Pietro za njihove potne stroške iz Livorna porabil dvaindvajset florintov.⁷² Giulio je zahteval pomočnika in povrnitev stroškov selitve iz Trsta v Kraljevico. Intendantci je tudi zaračunal 348 florintov stroškov za pot iz Livorna, konja in pomočnika pri ogledu gozdov in sinovo delo. Plači obeh Nocettijev so nato dodali še povračilo za izpad dohodkov, ki ga je imela družina v Livornu zaradi odsotnosti očeta in sina.⁷³ Pietro Nocetti je bil sicer zadovoljen in hvaležen, da lahko dela pri takem projektu in izpopolnjuje svoje znanje, a 600 florintov letno mu že aprila 1766 ni bilo več dovolj za kraljevskega ladijskega konstruktorja.⁷⁴

Voinovich je opozarjal intendantco, da sta oba Nocettija svojeglava in pohlepna, brez dovoljenja sta zapuščala delo, pa tudi z materialom nista ravnala varčno. Drag les sta uporabljala za manj pomembne dele in zahtevala dosti več lesa, kot sta ga v resnici potrebovala.⁷⁵ Razliko sta verjetno prodajala ali uporabljala za zasebne posle. Voinovichevih opozoril v Trstu seveda niso poslušali. Pietro je lahko zahteval vedno večje zneske in druge olajšave. Januarja 1767, tri mesece po smrti očeta Giulia, je Fremaut priporočil intendantci, naj takega mojstra, kot je Pietro Nocetti, nikar ne izpusti iz rok, saj je "lažje najti šest arhitektov kot pa enega ladjedelskega mojstra".⁷⁶

Državna podpora proizvodnji in nabavi ladjedelskih materialov

Fregati so gradili v letih, ko se je Evropa soočala s posledico sedemletne vojne, kreditno krizo, ki je izbruhnila v Amsterdamu, v svoje kolesje pa potegnili tudi avstrijske dežele.⁷⁷ V Trstu je bila odmevna menična afera leta 1764 pri trgovanju z žitom za Neapelj.⁷⁸ Zaradi velike lakote v letih 1763–65 je v Trst iz bližnje okolice in drugih pokrajin prihajalo mnogo revežev, beračev in brezdomcev, ki so ogrožali red na ulicah in motili meščansko življenje. Policijska oblast je morala najti rešitev za financiranje čedalje bolj oblegane

⁶⁵ AST IC, 414/77.

⁶⁶ AST IC, 411/168.

⁶⁷ Korzičan Giulio Nocetti je delal je v francoskih ladjedelnih, nato pa prišel v Livorno, kjer je dobil prostor v arzenalu in stanovanje. Preživljal se je s prostovoljnimi prispevki kapitanov in lastnikov plovil, ki jih je popravljal. Imel je številno družino, sinovi so bili mornarji, dva pa sta mu ostala v pomoč. Leta 1746 so ga v Trstu imenovali za cesarsko-kraljevega graditelja ladij. AST IC, 412/210.

⁶⁸ AST IC, 411/169, 413/107.

⁶⁹ Tudi v tržaški manufakturi vinskega kamna in likerjev so bili zaposleni mojstri iz Benečije. Leta 1754 so bili vsi tržaški trgovci tujci, sicer skromne ladjedelske aktivnosti pa so tam zadrževale okoli dvajset mojstrov iz beneške Istre in Dalmacije. *Storia economica e sociale di Trieste*, str. 570, 679, 564.

⁷⁰ ACT IC, 413/96.

⁷¹ AST IC 412/281.

⁷² AST IC, 413/26, 158, 265, 279.

⁷³ AST IC, 412/90–92.

⁷⁴ AST IC, 415/43–44.

⁷⁵ AST IC, 415/182.

⁷⁶ AST IC, 416/145.

⁷⁷ Braudel, *Čas sveta I*, str. 325.

⁷⁸ Prim.: Presl, Cesarica, reši nas lakote in stečaja.

ubožnice,⁷⁹ saj so se trgovci upirali uvedbi dodatnih davkov. Zamisel direktorja komisije za policijo in dobrodelne ustanove Pittonija ni bila nova, bila pa je učinkovita:⁸⁰ v ubožnici so začeli presti in tkati za obrtnike in druge poslovneže, ki so v delovno intenzivnih panogah s skoraj zastojno delovno silo lahko bolje sleparili državo, ki jih je še podpirala s krediti in drugimi ugodnostmi.⁸¹ Za državo je bil trenutek pravšnji, ko je za fregati v gradnji potrebovala jadra in vrvi, ki bi bile cenejše od beneških. Komisija za manufakture, ustanovljena maja 1763 pri svetniku Ricciju doma, je z administrativnimi posegi in krediti pospeševala založništvo v ladjedelstvu in izdelavi ladjedelskih materialov,⁸² zaradi ambivalentnega odnosa do napredka pa je visela med lastnim finančnim interesom in bojaznijo, da bi korist od razvijajoče se industrije in trgovine imelo tudi neplemiško meščanstvo ter ogrozilo že majav položaj uradniške aristokracije. V splošnem je ukrepala merkantilistično, kar naj bi bil znak zavedanja lastne podrejenosti oziroma ogroženosti.⁸³ V konkretnih primerih, ko je od zasebnih proizvajalcev želela kupiti blago po najnižji ceni oziroma se otresti odgovornosti za izid tveganih poslov, pa je prisegala na svobodno konkurenco.

Vrvarne

Kaže, da je bil prvi vrvar v Trstu Francesco Bozzini, poklican leta 1724 z dvanajstimi delavci iz Genove za izdelavo vrvi za trgovske in vojne ladje.⁸⁴ V naslednjih desetletjih je njegova vrvarna opremila več ladij Orientalne kompanije, neapeljske mornarice, Privilegirane trgovske družbe Trst-Reka in rečnih vojnih ladij za boj proti Turkom.⁸⁵ V začetku leta 1765 pa se je komerčna intendantca odločila kupiti vse vrvi za eno fregato od konkurenčne vrvarne Sinibaldi. Brata Bozzini, ki sta nadaljevala in razširila očetovo dejavnost, sta lahko ogorčena ugotovila, da je Sinibaldi pač prvi poslal

ponudbo. Nicolo Sinibaldi je bil v Trstu šele od leta 1763, ko je sklenil pogodbo z vplivnim trgovcem in ladjarjem Giacomom Ballettjem,⁸⁶ dobil 3.000 florintov brezobrestnega posojila, s cenanim delom v ubožnici pa je lahko povečeval obseg proizvodnje in pristajal na nižje prodajne cene.⁸⁷ Brata Bozzini sta v pritožbi tudi poudarila, da je njuno podjetje, ki je delalo po merilih francoskih, angleških in španskih ladjedelnic, zvesto služilo cesarici, že prej pa tudi Karlu VI. Izjavo so podkrepili podpisi in pohvale tujih kapitanov, ki sta jim Bozzinija opremila ladje. Zahtevala sta temeljitejše poskuse, dokaze o Sinibaldijevem znanju, kakovosti njegovih surovin, manufakture pa naj bi pregledala Nocetti in Voinovich. Po zagotovitvi, da bi bile Bozzinijeve vrvi cenejše in boljše, se je intendant odločil, da bodo preizkusili izdelke obeh vrvarov. Znani reški jezuit in podjetnik Ksaver Orlandi, sicer tudi prvi predavatelj navtične šole v Trstu, je menil, da je Sinibaldi lahko ponudil nižjo ceno, ker je zanj delala ubožnica, drugi pa so morali drago plačevati svoje delavce. Orlandi je vodil vrvarno že 44 let, njegove vrvi so kupovale ladje z Reke, iz Senja, Bakra in tujine. Naročila za kraljeviški fregati ne bi mogel sprejeti, ker je imel dovolj dela za ladje Orientalne kompanije.⁸⁸ Prodajna cena pa niti v Trstu ni mogla biti nižja od 15 $\frac{1}{3}$ florinta za dunajski stot bele in 13 $\frac{3}{4}$ florinta za stot s šibeniškim katranom impregnirane vrvi.⁸⁹ Brata Bozzini sta ogorčenje nad ravnanjem intendantce podkrepila z očitkom, da se je najprej obrnila nanju, nato pa se na skrivaj dogovorila s Sinibaldijem. Resda sta dobila pogodbo za jadra, a od jadrovine, dodajata, ni bilo dobička, sploh pa naj bi to bilo povsem drugo podjetje (verjetno tkalnica grofa Blagaja v Boštanju pri Grosupljem).⁹⁰ Voinovich je predlagal, naj izberejo tisto vrvarno, ki bi sprejela nadzor njegovega mojstra Marochina.⁹¹ Za kraljeviški fregati je intendantca nato kupila vrvi od obeh tržaških vrvarov z opozorilom, naj nad zasebnim podjetniškim interesom prevlada vdanost vladarju.⁹²

Kljub kontroli kakovosti celotnega proizvodnega procesa naj bi Sinibaldijeve vrvi med preizkuša-

⁷⁹ AST IC, 388/13. V virih srečamo tri izraze za to ustanovo, ki je začela delovati konec leta 1761: *casa dei poveri*, *ospedale delle donne* in *casa di correzione*. Zapisovalci uporabljajo zdaj to ime, zdaj ono, odvisno od tematike, o kateri pišejo. Trisciuzzi & Rosa, I bambini di sua maestà, str. 83–85.

⁸⁰ Šorn, Od klasičnih tekstilnih manufaktur k mehničnim tekstilnim tovarnam, str. 16 ss.

⁸¹ V ubožnico so pošiljali delat tudi otroke iz boljših družin, da ne bi zavili na kriva pota. AST IC, 2/89.

⁸² AST IC, 388/13. Gestrin, Pojav podjetij v času od poznega srednjega veka do manufakturnega obdobja, str. 12; Erceg, Sjevernojadranske luke u ekonomskoj politici bečkog dvora, str. 12.

⁸³ Braudel, Čas sveta I, str. 55.

⁸⁴ Več o družini Bozzini: Presl, Dokler je še vetra kej, str. 110.

⁸⁵ Od katerih vsaj štiri niso bile uporabne. Antić, Rat na rekama kroz vekove, str. 78.

⁸⁶ Giacomo Balletti, sicer doma iz Ferrare, je bil tudi lastnik manufaktur za izdelavo mila (7 delavcev), likerja (10 delavcev), modre galice (2 delavca) in vinskega kamna (12 delavcev); AST IC, 417/60. Leta 1774 je Balletti ustanovil prvo steklarno na Javorniku. Poslovala je slabo, saj so jo vodili uradniki. Valenčič, Steklarni na notranjskem Javorniku, str. 87.

⁸⁷ AST IC, 388/13, 413/52.

⁸⁸ AST IC, 412/218.

⁸⁹ AST IC, 413/33–52. Do leta 1770 je cena narasla na 16 florintov za stot. AST IC, 417/377.

⁹⁰ AST/IC, 413/32.

⁹¹ AST IC, 412/140.

⁹² AST IC, 412/44. "Che il servizio al Sovrano prevalga al particolare suo interesse..."

njem junija 1766 popuščale. Sinibaldi je takim rezultatom ugovarjal, saj naj bi v Kraljevico poslal vohuna, ki naj ne bi našel niti ene pretegnjene vrvi. Zahteval je, da testirajo tudi Bozzinijeve vrvi! Voinovich mu seveda ni verjel, saj mornarji v skladišču ne bi nikomur dovolili vstopa, kaj šele meriti že testirane vrvi. Ponoči so bila vsa vrata zaklenjena, ključi pa v Voinovichevih žepih. S poskusi obremenitve vrvi, poučuje Voinovich, ni želel očrniti Sinibaldija, ampak zagotoviti varnost plovbe, tovora in ljudi, ter varovati državni interes. Ne morejo mu očitati favoriziranja Bozzinijev, saj sta jima z Marochinom izločila neprimerno konopljo in o tem nemudoma obvestila intendanta Königsbrunna, ki pa se za dogodek še zmenil ni. Bozzinija sta Marochina, mojstra za jadra in vrvi z mesečno plačo 14 florintov, zaradi vestnosti pogosto zmerjala in mu grozila.⁹³ Nadzornika pa bi res morala biti dva, saj sta vrvarni kar daleč narazen. Kot drugega je Voinovich predlagal kapitana Bartolomeja Prata za 10 dukatov na mesec.⁹⁴ Seveda pa je bila vprašljiva kakovost dela v ubožnici.⁹⁵

Jadrarne

Z globokimi gospodarskimi spremembami, ki so se dogajale že pred sedemletno vojno, so se ukvarjale mnoge dunajske instance. Zbirale so poročila in iskale možnosti za povečanje proizvodnje v mornarhiji in osvajanje tujih trgov. Reprezentanca in komora za Kranjsko je maja 1763 (istega leta so bila ta oblastva ukinjena⁹⁶) od tržaške borze in glavarstev na Reki in v Senju želela izvedeti, zakaj je prodaja kranjskega platna nazadovala.⁹⁷ Direktor borze Giuseppe Bellusco je odgovoril šele 13. julija po posvetovanju s trgovci. Ugotovil je, da je trgovanje s tkaninami zamiralo že nekaj let. Pred sedemletno vojno⁹⁸ so proizvedli in prodali mnogo platna za jadra, nato pa so najboljši kranjski tkalski mojstri našli ugodnejše pogoje v Dubrovniku in beneški Dalmaciji. Uvoženo platno je bilo neprimerno bolj odporno, kranjsko pa toliko slabše, da ga tudi po nižji ceni niso mogli prodati. Slab glas o kranjskem platnu se je širil tudi zaradi sleparjenja – v isto balo (40 kosov platna)⁹⁹ so namreč zavijali

tudi ožje in slabše tkane kose. Tržaški trgovci so menili, da bi platno pravih mer in kakovosti še našlo kupce, z jadvovino pa bi se težje vrnili na nekdanjo raven.¹⁰⁰

Januarja 1762, še preden se je pojavil konkurent Sinibaldi, sta podjetna brata Bozzini diverzificirala proizvodnjo. V prošnji za denarno pomoč sta navedla, da bi Trst kot svobodno pristanišče potreboval tkalnico jadvovine, saj so jo imela tudi vsa bližnja tuja pristanišča. Ladje, ki so priplule v Trst, so popravila, jadra in drugo ladijsko opremo naročale v Benetkah, domači obrtniki pa so ostajali brez dela. Komisija je novo obrt rada podprla, saj bi se s predenjem konoplje za tkalnico bratov Bozzini vzdrževala ubožnica.¹⁰¹ Za uspešen začetek tkanja jadvovine sta Bozzinija od leta 1763 do 1765 prejela po 300 florintov letne državne podpore, za libro preje pa sta ubožnici plačevala po šest soldov.¹⁰² Ta ustanova je za pet let dala na razpolago fante, ki ne bi zahtevali drugega plačila kot hrano in obleko.¹⁰³ Kljub prepovedi odseljevanja ladjedelskih mojstrov iz Benetk sta brata Bozzini od tam zvabila dva tkalca jadvovine.¹⁰⁴ V letu 1763 sta načrtovala stkati tristo kosov jadvovine, torej enega na dan, za potrebe avstrijskega Primorja pa bi potrebovali tisoč kosov. Intendanca je obljubila Bozzinijema privilegij, ko bi s kakovostjo in ceno lahko konkurirala beneški jadvovini.¹⁰⁵

Sodelovanje s komisijo se je Bozzinijema obrestovalo tudi ob uspešni uvedbi založniške mreže v vaseh tržaškega zaledja. Brata sta priskrbeli učiteljice, medeninaste glavnike, kolovrate in surovine, pred komisijo zbrani župani okoliških vasi pa so obljubili sodelovanje vaščanov.¹⁰⁶ V več vaseh so uredili prostor, kjer je učiteljica učila presti, delila surovine, sprejemala izdelke in vodila račune. Kaže, da so predle predvsem ženske, k delu pa so pritegnili tudi moške, ki niso bili sposobni za delo na kmetiji. Komisija za manufakture je pričakovala, da bodo s predenjem v okoliških vaseh ženske v ubožnici in bolnišnici lahko uporabili za donosnejša dela (npr. za izdelavo svilenih nogavic – zasebni posel svetnika Ricciija). Od 15. julija 1763 do 30. marca 1764 so

⁹³ AST IC, 555/4, 413/18. Bil je strokovnjak za vrvi z mesečno plačo 14 florintov.

⁹⁴ AST IC, 415/125–126.

⁹⁵ Šorn, Od klasičnih tekstilnih manufaktur k mehničnim tekstilnim tovarnam, str. 17.

⁹⁶ Handbücher und Karten zur Verwaltungsstruktur, str. 77.

⁹⁷ AST IC, 377/5. O težavah s trženjem kranjskega platna tudi: Žontar, Platnarstvo in sitarstvo v loškem gospostvu, str. 92–96.

⁹⁸ Bellusco jo imenuje *"Incaglio di Slesia e di Moravia ossia la guerra fra di esse"*. AST IC, 377/27.

⁹⁹ Žontar, Platnarstvo in sitarstvo v loškem gospostvu, str. 92.

¹⁰⁰ AST IC, 377/18.

¹⁰¹ AST IC, 489/15.

¹⁰² Trisciuzzi & Rosa, I bambini di sua maestà, str. 89. AST IC, 2/21.

¹⁰³ AST IC, 2/21.

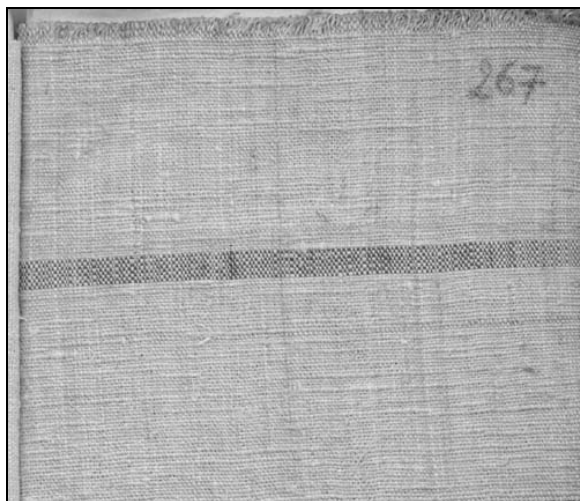
¹⁰⁴ Bozzinija sta mojstroma iz beneškega arzenala obljubila denarno nagrado, če prideta delat v Trst. Državno pomoč sta dobila prav zaradi tveganja pri tem poslu. AST IC, 489/9.

¹⁰⁵ AST IC, 390/139.

¹⁰⁶ Župani vasi tržaškega zaledja so bili: Martin Košuta v Križu, Luka Guštin v Proseku, Mihael Stavec v Kontovelu, Bartolomej Sosič v Banah in Opčinah, Jožef Kralj v Trebčah, Jožef Kokja v Gropadi, Luka Križ mančič v Bazovici, Luka Zoch v Lonjeru in Valentin Godina v Škednju. AST IC, 388/13, 45, 488/3.

v tržaški ubožnici predelali za 1.650, v vaseh pa za 2.794 florintov konoplje. Leta 1764 sta brata Bozzini na dveh statvah stkala 285 kosov platna za jadra vrednosti 3.005 florintov. Konopljo sta še vedno uvažala iz Bologne prek Ravenne,¹⁰⁷ zanju pa je delalo deset tkalcev in okoli 70 predic. Leto zatem je štirinajst tkalcev izdelalo 374 kosov platna vrednosti 4.114 florintov. Jadrovino sta prodala tujim ladjam in državi za fregati v Kraljevici.¹⁰⁸ Poročilo komisije za manufakture za leto 1766 govori o 400 kosih jadrovine vrednosti 4.400 florintov.¹⁰⁹

Kakovost tržaških jader so hvalili tudi tuji kapitani. Brata Bozzini sta bila prepričana, da je njuna jadrovina boljša od beneške, zaradi ugodnega menjalnega tečaja pa celo cenejša.¹¹⁰ V nasprotju s konkurenco v Benetkah pa sta bila Bozzinija manjša manufakturista, ki ju je pestila cena uvožene konoplje in majhen obseg proizvodnje. Intendanca je sicer spodbujala gojenje konoplje v okolici Ogleja in načrtovala večje posevke v temišvarskem Banatu, a rezultatov še ni bilo. Bozzinijema so konkurirali tudi bogati anconski in beneški jadrarji, ki so zavirali razvoj te obrti v Avstriji s prodajo jader v avstrijskih pristaniščih po zelo nizkih cenah. Intendanca je razmišljala o prepovedi uvoza jader, če bi Bozzinija lahko zadovoljila potrebe po jadrovini v vsem avstrijskem Primorju.¹¹¹ Avstrijski konzul v Benetkah Benedetto Bosti¹¹² pa je že maja 1765 sporočil, da je bila tržaška jadrovina dražja in slabša od beneške. Bila je groba, krčila se je, njene niti so bile različnih debelin, kos je bil za palec ožji od beneškega, stal je 60, beneški pa le 55 lir. Beneški senat je namreč primaknil tri lire na kos.¹¹³ Kljub temu je država za kraljeviški fregati jadrovino kupila od Bozzinijev, saj bi tako denar ostal v državi in razvijale bi se domače manufakture.¹¹⁴



Vzorec konopljene jadrovine iz tkalnice bratov Bozzini. (AST IC, 412/267)

Z značilno omahljivostjo in dvoličnostjo se je intendanca lotila tudi iskanja jadrarskega mojstra. Na razpis tržaške borze se je 10. oktobra 1764 javil Antonio Scomparin in opravil dobro ocenjeno poskusno delo. Zaradi visoke najemnine delavnice in stanovanja (očitno se je priselil z zahodne obale Jadranskega morja ali iz Genove) je zahteval 100 florintov na leto in pogodbo za deset let, kar bi zadostovalo tudi za dva vajenca, ki bi ju izbral med tržaškimi sirotami. Tako bi fanta izučil obrti, Trstu pa zagotovil podmladek v tej stroki. Intendanca je odgovorila hitro in jasno: ker je ta obrt že splošno razširjena (sic!), na vsaki ladji pa je vsaj en mornar več šivanja jader, ne more ponuditi več kot 50 florintov letno in pogodbo za pet let.¹¹⁵ Scomparin je na pogoje takoj pristal, intendanca pa je obljubila izplačati prvi letoletni znesek 1. januarja 1765.¹¹⁶

Junija 1765 so se komerčni svetniki, brata Bozzini in jadrar Scomparin dogovorili, da bodo za opremo kraljeviških fregat izdelali platno dveh vrst: 267 kosov običajne dolžine 49 dunajskih bračev¹¹⁷ in teže 36 beneških liber ter 144 kosov enake dolžine in teže 33 liber. V obeh primerih bi bila cena 60 lir na kos. Uporabljali naj bi le najboljšo konopljo, vezava in material pa bi morala biti čimbolj enakovorna. Kakovost bi morala ustrezati vzorcu, ki ga

¹⁰⁷ Gestrin-Mihelič, Tržaški pomorski promet, str. 96, 116, 124.

¹⁰⁸ AST IC, 389/25.

¹⁰⁹ AST IC, 390/129, 389/40. Šorn se torej moti, ko meni, da "sta v Trstu l. 1766 skušala podobno platnarno za jadrovino organizirati tudi brata Bozzini, a nista uspela." Šorn, Od klasičnih tekstilnih manufaktur k mehničnim tekstilnim tovarnam, str. 26. Še leta 1769 je za manufakturno jadrovino grofa Blagaja in bratov Bozzini delal Boštanj. Žontar, Platnarstvo in sitarstvo v loškem gospostvu, str. 97.

¹¹⁰ AST IC, 388/34, 489/9.

¹¹¹ AST IC, 390/139.

¹¹² Bosti je predlagal, naj več materialov in izdelkov, kot npr. jadra, katran, smolo, vrvi ipd., kupijo v Benetkah, ker so cenejši, boljši in hitreje bi bili uporabljani. Jadra bi bila narejena že po dveh mesecih. AST IC, 412/179.

¹¹³ Voinovich je na to pripomnil, da so beneška jadra sicer cenejša, a so tudi tanjša in se hitreje poškodujejo. Jadrovina bratov Bozzini je bila groba, ker so bile niti bolj napete. AST IC 412/179, 262.

¹¹⁴ AST IC, 412/84.

¹¹⁵ AST IC, 388/33-34. Šorn (Kmečka in obrtniška proizvodnja ter založništvo, str. 75) sicer trdi, da je bila določitev letnega dohodka jadrarja v Trstu cehovska poteza. A intendanca je določila le lasten prispevek za vzdrževanje te komerčne obrti v mestu, Scomparin pa je lahko in celo moral delati za druge naročnike, saj mu država niti tega skromnega zneska ni redno plačevala.

¹¹⁶ AST IC, 389/263.

¹¹⁷ Proizvodna enota (lanenega) platna je sicer merila 40 bračev (27,6 m).

je svetnik Raab zaklenil v svojo blagajno, izdelek pa bi dobavljali postopoma devet mesecev.¹¹⁸ Scomparin bi se moral posvetiti izključno izdelavi jader za dve kraljeviški fregati in v devetih mesecih zašiti prek 30.000 laktov šivov.¹¹⁹ Ko so ugotovili, da v Kraljevici ni primerne prostora za jadrarno, so predlagali, da bi Scomparin delal v Trstu. Kaže, da so jadra za fregati šivali v skladišču tržaške ubožnice, saj je Voinovich januarja 1768 odobril plačilo najemnine tega prostora za 18 mesecev, rekoč, da je to več, kot pa bo trajala izdelava jader.¹²⁰ Opozoril je tudi, da so se dela zavlekla vsaj za osem mesecev, ker je Scomparin delal tudi za druge naročnike za svoj račun. Čeprav so mu Bozziniji redno dostavljali platno, je moral zaradi denarne stiske sprejemati stranke, ki so plačevale v gotovini.¹²¹ Kaže, da septembra 1765 še ni dobro začel z delom, saj je takrat šele ugotavljal, da carinsko skladišče v Kraljevici ni primerno za jadrarno. Dobil je 100 florintov predujma za delavce, od Bozzinijev pa 116 kosov platna.¹²² Vrvi, ki jih je kot ojačitev šival v jadra, je izdelovala Sinibaldijeva vrvarna.¹²³ Do naslednjega avgusta so Scomparinu dostavili 331 kosov jadvrovine v vrednosti 3.782 florintov. Jadra za obe fregati so šivali še leta 1768, ko je Scomparin v Kraljevici izdeloval tudi ponjave in senčnike.¹²⁴ Med opremljanjem fregat pa so opazili, da tržaška lažja jadvrovina (teže 33 liber na kos) ni bila primerna za vrhnja jadra. Leta 1766 in 1767 so zato v Anconi kupili za več tisoč florintov jadvrovine, sukanca in že sešitih jader,¹²⁵ prav kot je (pravčasno) svetoval konzul Bosti.

Kovačije

Na prvem sestanku je komisija za manufakture razpravljala tudi o ustanovitvi kovačije za sidra z državno koncesijo. Čimprej bi morali najti mojstra, ki bi obiskal rudnike na Kranjskem in Koroškem ter izbral najprimernejšo vrsto železa za kovanje sider. Kovača so nameravali najti v tujini, njegovim zahtevam pa bi ugodili, če bi bile sprejemljive predvsem za oblast! Ko so ugotovili, da bi bil nizozemski kovač predrag, so na Reko poslali kovača Angela Cestarija, ki naj bi ugotovil, kateri od šestih kovačev sider je tam najboljši, kdo od njih bi bil pripravljen priti v Trst in koga bi na Reki najmanj pogrešali. Oktobra istega leta je imela komisija že jasnejšo predstavo. Na Reki so bili v

resnici samo štirje mojstri za vse vrste in velikosti sider. Francesco Glavan bi bil pripravljen priti z družino v Trst, če bi mu dodelili kovačijo s skladiščem, pomočnika, 200 florintov letno pa tudi v primeru bolezni ali invalidnosti in monopolen položaj. Komisija za manufakture se je bila pripravljena pogajati s kovačem, ki bi dokazal, da zna kovati kakovostna velika sidra. Reškemu glavarstvu je zato naročila, naj kovači izdelajo sidro teže treh miliarijev, za kar bi dobili 1 liro za vsako veliko beneško libro, če bi bili kapitani z izdelkom zadovoljni. Po uspešno opravljeni preizkušnji bi kovač lahko prišel delat v Trst. S potovanjem na Kranjsko in Koroško zaradi izbire železa naj bi počakali, dokler ne bi našli primerne kovača.¹²⁶

Svoje usluge je ponudil tudi Angelo Cestari, ki je v Trstu že sedem let izdeloval sidra in vabil kovače iz Benetk. Pohvalil se je, da je uporabljal domače železo, največjih sider pa ni mogel kovati zaradi pomanjkanja prostora in denarja za nakup večjih količin železa. Zahteval je prostor in orodje zastoj za deset let, posojilo 4.000 florintov po 3-odstotnih obrestih in dohodek 220 florintov letno za deset let. Iz vse države naj bi lahko nabavljal hrano in vino za svoje delavce. Kovačijo je želel postaviti na uglednem mestu ob Velikem kanalu (*Canal grande*) z več stanovanji nad delavnico. Boljši od nepismenega "prostaka" Glavana je želel biti tudi s podobo nove kovačije, ki naj bi bila usklajena z okoliškimi meščanskimi hišami v okras novega terezijanskega mesta, ki so ga prav tedaj gradili. Ker zahteve niso bile sprejemljive, se je komisija odločila za Glavana, Cestariju pa obljubila teren in posojilo za gradnjo kovačije.¹²⁷

Kot dobavitelji surovin za sidra in okovja obeh fregat so se 18. maja 1765 pred komisijo za manufakture pojavili Zoisov zastopnik Joaquin Jenner ter trgovca Scheidtenberger in Rusconi.¹²⁸ Zois bi železo dobavil iz fužin grofa Christallnigga in princa Gurgga, Scheidtenberger bi primerne kose železa kupil pri Mayrhoftnu, Rusconi pa pri Maximilianu Eggerju.¹²⁹ Ker Zois ne bi mogel dostaviti večjih kosov iz Trsta v Kraljevico po sprejemljivi ceni, Scheidtenberger¹³⁰ pa je sestanek zapustil, je komisija izbrala Rusconija. Sledili so Riccijevi napotki: naj pazijo na kakovost, saj so pri velikih naročilih površnosti pogoste. Ker je bilo železo avstrijskih dežel premeško, bi ga veljalo mešati z moskovskim

¹¹⁸ AST IC, 412/309.

¹¹⁹ AST IC, 413/283.

¹²⁰ Čuvaj skladišča ubožnice Luca Florio je prostor oddal za 20 soldov (1 lira) na dan. AST IC, 420/12, 416/80.

¹²¹ AST IC, 416/203.

¹²² AST IC, 413/265, 279.

¹²³ AST IC, 416/137.

¹²⁴ AST IC, 420/220.

¹²⁵ AST IC, 416/69, 82, 275, 513.

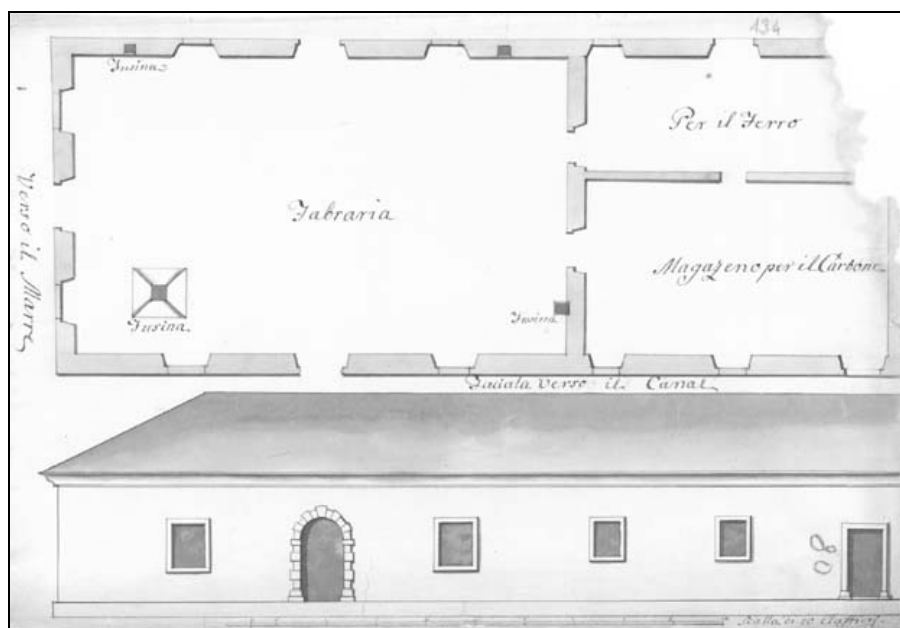
¹²⁶ AST IC, 388/13, 42.

¹²⁷ AST IC, 227/40-99, 388/67.

¹²⁸ Rusconi je želel svoj vzpon od kovača do trgovca počastiti tudi z gradnjo razkošne hiše. Tamaro, Storia di Trieste, str. 187.

¹²⁹ AST IC, 412/193. O teh koroških fužinah govori tudi: Šorn, Pregled našega železarstva, str. 257, 263.

¹³⁰ Leta 1768 je za fregati dobavil okovja za 2.886 lir. AST IC, 420/76.



Načrt Cestarijeve kovačije. Za stanovanja v nadstropju, znamenje zelene odličnosti, pa ni imel denarja. (AST IC, 227/80)

ali švedskim, še najbolje pa s turškim iz Bosne. Cestari naj čimprej odpelje kovača s pomočnikom v Kraljevico, kjer naj postavi kovačijo, Rusconi pa takoj dostavi 8 do 10 miliarijev železa za prva dela. Za vsakih 100 liber bi dobil 35 lir. Podpisan Fremaut.¹³¹ Sestanek so nadaljevali popoldne, ko je Glavan za izdelavo sider zahteval 12 soldov na libro, pristal pa na 10, obljubil skrb za prevoze železa iz Trsta v Kraljevico, kjer bo s sinom Markom postavil pokrito kovačijo, ki bo lahko kovala tudi tri miliarije težka sidra (približno toliko so tehtala najtežja sidra na fregatah – 2.900 beneških funtov).¹³² Ubogal bo Voinovicheve in Nocettijeve ukaze, ob zaključku del pa bi primerjali težo surovin in izdelkov ter razliko Glavanu odšteli od dohodka po nabavni ceni! Upoštevali bi 10 do 15-odstotni kallo. Lesene modele zelenih kosov bo redno izročal Rusconiju, ki jih bo dostavljal v Eggerjeve fužine. Glavan je pod pogodbo naredil križec.¹³³

V naslednjih letih je Cestari nadzoroval izdelavo, dobavo in montažo železnih delov, v svoji kovačiji izdelal nekatera okovja za fregati, svetoval pa je Voinovichu v primeru sporov glede kakovosti in cene Glavanovega dela.¹³⁴

Preskrba z ladjedelskim lesom

Pietro Nocetti in komerčni gozdarski inšpektor Giancarlo Franzoni sta že januarja 1765 obiskala gozdove v okolici Reke in Klane, februarja pa v državnem gozdu Dletvo za posek označila tisoč hrastov. Ker so bankalni uslužbenci dovolili posek samo petstotih, sta se tja morala odpraviti tudi svetnika Raab in Fremaut ter z avtoriteto priskrbeti še 310 hrastovih debel.¹³⁵ Voinovich je v začetku marca med naporno zimsko hojo v vinodolskih gozdovih našel 600 primernih hrastov po ugodni ceni, v Novi pa se je vrnil napol mrtev od utrujenosti.¹³⁶ Zapletlo se je pri prevozu in obdelavi lesa. Vodilni se niso mogli dogovoriti, kje bi bilo bolje in ceneje debela razžagati v deske in trame, v gozdu ali v ladjedelnici, kmetje pa so izsiljevali višje cene in daljše roke izvedbe. Po mnogih razpravah, kjer je vsak imel svoj prav, ceste pa enako slabe za vse, je Franzoni zabrusil Voinovichu, naj se kar sam odloči, kje bodo žagali.¹³⁷ Svetnik Fremaut si je ogledal objekte v Kraljevici in gozdove, od koder bi dobili ladjedelniški les.¹³⁸

Poročilo, ki ga je intendantu v francoščini pisal v Karlobagu 10. marca 1765 ob desetih zvečer, je črnogledo. Za posek dreves, pravi, je že prepozno,

¹³¹ AST IC, 390/31, 412/197.

¹³² AST IC, 412/230–233.

¹³³ "Per non sapere scrivere ha fatto la presente croce." AST IC, 412/204, 414/12. Oktobra 1766 je Glavanu začel pomagati tudi sin Carlo, ki pa je bil pismen. Nerodno in z napakami, a vendar. AST IC, 416/39–45.

¹³⁴ AST IC, 412/84.

¹³⁵ Karaman, Kraljevica – ratna luka, str. 162.

¹³⁶ AST IC, 411/235

¹³⁷ AST IC, 411/304

¹³⁸ Področje je dobro poznal, saj je leta 1759 vodil rekonstrukcijo Begejskega kanala, nato pa po nalogu Dvora pregledal tok Save, Kolpe, Karolinško cesto, Trst, Reko in Kraljevico. Petrović, Plovidba i privreda srednjeg Podunavlja, str. 30.

ljudstvo revno in betežno, s prevozom težkih tovorov po velikih strminah in slabih cestah pa bi le škodili živini Karlovškega generalata. Ker so podložniki zaposleni s poljedelstvom in obveznostmi v sanitarnem kordonu, bi debela štristotih dreves lahko prepeljali šele naslednje leto. Franzoniju je zato svetoval, naj poišče primeren les čim bližje Kraljevici.¹³⁹ Na pogajanjih o ceni žaganja in prevoza, ki jih je sklical Pietro Nocetti, so ladjedelci zavzeli tradicionalno držo gospodarja in nasprotno stran prepričevali tudi z neekonomsko prisilo. Ker pa je bilo žagarjev malo, v reškem dominiju dvanajst, na pogajanja pa se je mudilo le dvema, je tam cena ostala na petih soldih na dan. Jurij Vlah, pogajalec v Kastvu, kjer je bilo največ usposobljenih žagarjev s primernim orodjem, je nekega žagarja celo ukazal zapreti, da bi pristal na nižjo ceno, a ta ni klonil, "*ne con le belle, ne con le brusche*",¹⁴⁰ se je znal pohvaliti Voinovich glede varčevanja z državnim denarjem. Tudi prevozniki iz Klane so zahtevali več od ponujenega, kar je Voinovicha še posebej jezilo, saj drugih ni bilo. Prek intendance je zato skušal doseči, da bi jih Lazzarini, upravnik gospostva Klana, katerega podložniki so menda bili, prisilil v sprejem ponujene cene. Intendanca je aprila 1765 zemljiškemu gospodu to res naročila.¹⁴¹ Kaže, da so podložnike nekako pripravili k delu, saj so že čez nekaj dni v gozdu povzročali škodo: živina se je prosto pasla, z vozovi so se izogibali slabih delov ceste in vozili kar skozi gozd, sekali so tudi za lastne potrebe. Intendanca je za to seveda krivila Voinovicha.¹⁴²

Z lokalnimi uzancami se je direktor ladjedelnic seznanil tudi ob javnem razpisu za prevoz hrastovih debel z Reke v Kraljevico po morju. 9. maja 1765 so se pogajalci ob desetih zjutraj zbrali v gostilni Pri francoskem ščitu v reškem predmestju Sv. Andreja, kjer je takrat domoval Voinovich.¹⁴³ Nakladanje na ladje naj bi potekalo sproti ob dostavi lesa iz gozdov. Vsi prevozi naj bi bili oproščeni pristojbin (16 cekinov za eno vožnjo), plačilo, ki bi sledilo trem vožnjam, bi znašalo 4 lire in 18 soldov na hlod, je čitljivo zapisal notar Hieronimus Baccich.¹⁴⁴ Lastniki ladij pa so se dogovorili, da nihče ne bo pristal na ponujeno ceno. Nazadnje je pogoje sprejel Andrea Vianello. Voinovich pa se uspeha ni dolgo veselil. V Klani je bilo za prevoz pripravljenih 200 debel, a kastavski prevozniki so bili tedaj zaposleni z donosnejšim prevozom oglja (verjetno za rafinerijo sladkorja na

Reki). Ko gre za zasebni interes, popravijo tudi cesto, sicer pa ne! se jezi Voinovich ter od reških oblasti in kapitana Kastva zahteva, naj prisilita podložnike, da popravijo ceste in prevažajo les.¹⁴⁵ Ponovljen je bil tak ukaz Lazzariniju. Od oficirja Jožefa Panterja pa izvemo, da bi bil prevoz lesa do Reke zaključen do konca junija, če bi kastavski kapitan držal besedo in ne bi ukazal podložnikom, da morajo prevažati izključno oglje. Kdor je prevažal les, jih je dobil z gorjačo. Les za kraljeviški fregati so zato pogosto vozili ponoči, cest pa niso hoteli popraviti.¹⁴⁶

Prevoz je bil vprašljiv tudi iz zasebnih vinskih gozdov, od koder naj bi dobili les za rešilne čolne, saj tamkajšnje nizkoraslo govedo ni bilo primerno za transport lesa. Ker bi zato lahko prevažali le eno deblo naenkrat, se to seveda ne bi splačalo. Pomagalo ni niti Voinovichevo zmerjanje vaščanov z zlobnimi ignoranti.¹⁴⁷ Za zamude pri prevozu lesa naj bi bil po njegovem kriv tudi trgovec Fabio Giustini, ki je že od leta 1740 kupoval oglje iz gozda Dletvo in v ta namen devetnajstim kmetov kupil vole. Giustini je sicer priznal, da je prosil kastavskega kapitana, naj podložnike prisili v prevoz oglja, a še zdaleč ne vseh, v krajih Kastav, Lipa, Lisac, Klana, Skalnica, Zabiči in Podgorje pa je bilo več kot 800 parov živine, ki bi ves Voinovichev les v nekaj dneh lahko prepeljala do Reke!¹⁴⁸ Zaradi njegovih tovorov pa je bila že slaba cesta med Klano in Reko še bolj prometna in težje prehodna za vozove z dolgimi debli.¹⁴⁹ Podložnike Jablanca in Sv. Jurija so še junija 1766 prepričevali, da izpolnijo pogodbo o prevozu lesa za kraljeviško ladjedelnico.¹⁵⁰ Žal ne vemo, kako.

Nakup dragocenih in strateških izdelkov

Nekatere strateške materiale so morali priskrbeti na bolj zvite načine, pomagala pa so tudi srečna naključja. Beneški trgovec Nicoletto Baffo je za gradnjo fregat dobavljal dragocenejše materiale, ki jih drugod ni bilo dobiti (npr. zlato, barve, ogleđala, dva velika zvana ipd.). Zaradi izkušenj z avstrijskimi oblastmi pa novih poslov ni hotel sklepati, dokler mu ne bi poravnali dolgov. Voinovich je

¹⁴⁵ Na pomen vzdrževanja cest za razvoj ladjedelstva je opozoril že prvi komerčni intendant W. W. Gallenberg. Šorn, Trst in njegovo neposredno zaledje, str. 153.

¹⁴⁶ AST IC, 412/263, 235, 248.

¹⁴⁷ AST IC, 412/281. Voinovich tudi sicer ni izbiral besed. Leta 1766 je kamnosek Blaž Prešeren moral izdelati dva stebra, za katera bi pravkar splavljena fregata *Aurora* bila privezana – pripeljal pa je tri. Plačali so mu le naročena dva, "tretjega pa naj odnese, kamor hoče," mu je zabrusil direktor (prev. in prir. I. P.). AST IC, 416/57.

¹⁴⁸ AST IC, 413/26–27.

¹⁴⁹ Karaman, Kraljevica – ratna luka, str. 162. Najdaljši že v gozdu našagani trami so merili okoli 14 metrov. AST IC, 411/257.

¹⁵⁰ AST IC, 415/122.

¹³⁹ AST IC, 411/288.

¹⁴⁰ "Ne zlepa ne zgrda". Prev. in prir. I. P. AST IC, 411/262.

¹⁴¹ AST IC, 412/47, 54.

¹⁴² AST IC, 412/104.

¹⁴³ Prav tam je živel tudi *constructor navalis* François Imbert kako desetletje kasneje. Lukežić, Riječka brodogradnja do konca XIX. stoljeća, str. 71.

¹⁴⁴ AST IC, 412/236

svetoval intendanci, naj mu redno plačuje, saj bi njegove usluge še potrebovali.¹⁵¹ Zataknilo se je pri dobavi katraniziranega prediva za zatesnitev špranj na oplatah fregat. Konzul Bosti je aprila 1766 iz Benetk sporočil, da je izvoz katraniziranega prediva prepovedan že pet let. Ker so si tudi gusarji gradili in vzdrževali ladje, prediva ne bi dobili, čeprav se Benečani niso več bali boja z avstrijskimi ladjami.¹⁵² Kaže, da je bil Bosti spreten pogajalec (sicer je tudi vohunil – npr. za vsebino trgovinskega sporazuma med Dansko in Benetkami), saj je že čez nekaj dni sporočil, da bi se o katraniziranem predivu lahko pogajali, če bi beneškemu konzulu v Trstu uredili stanovanje. Antonio Vram, pri katerem je do tedaj stanoval, ga je namreč postavil na cesto, saj naj bi hišo potreboval za svojo družino. Vse prošnje svetnika Raaba so naletele na Vramova gluha ušesa. Kaže, da so beneškemu konzulu že v nekaj dneh našli stanovanje, trgovec Baffo pa je pripeljal šest miliarijev prediva. Lahkoverno in slabo obveščeno intendanco so verjetno tudi ogoljufali, saj je za stot prediva plačala 50 dukatov namesto siceršnjih 30.¹⁵³

Finančno poslovanje ladjedelnice

Za zagonske stroške je Voinovich do 8. maja 1765 iz komerčne blagajne prejel 14.800 florintov. Gotovino je pristaniški kapitan Nikolaj Jaketich izdajal samo na Voinovichev nalog, vodil je dnevnik izplačil, posebno knjigo za stroške obnove gradov, knjigo delavskih plač in knjigo materialnih stroškov za fregati. Njegov protipisar Francesco Verneđa je vodil materialno knjigovodstvo in sestavljal četrtletne obračune poslovanja.¹⁵⁴ Ko je Jaketich avgusta 1767 umrl, ga je nadomestil sin, ki pa je, po Voinovichevem mnenju, delal samovoljno, slabo vodil računovodstvo, potrdila izdajal neznanim osebam, delal samo za lastni dobiček. Zato je direktor pozval intendanco, naj za slabo poslovanje ne krivi njega. Čez nekaj dni je intendantca Jaketicha resno opozorila.¹⁵⁵ Resnost se je pokazala že nekaj mesecev kasneje, ko Jaketich več dni ni omenil izgube 2.387 lir, ki jih je prejel od intendance. Na svojem čolnu je celo izobesil imperialno zastavo, podobno kot je bila na obeh fregatah, in se z njo postavljal v Bakru, na Reki in celo ob beneških obalah. Voinovich je rotil intendanco, naj mu vendar ukaže izobesiti navadno z rumenimi in črnimi črtami, le-ta pa je vprašala, kdo mu je pa dovolil?¹⁵⁶ Jaketichevi oholosti niso mogli do živoga. V začetku leta 1768 Voinovich

znova obupano prosi intendanco, naj ga že disciplinira. Ponoven resen opomin Jaketich prejme marca istega leta.¹⁵⁷ Če bi opomini kaj zalegli, končnih obračunov celotne gradnje ne bi sestavljali še leta po končanih delih.

Direktor ladjedelnice je moral biti pozoren tudi na podjetne posameznike, ki so iz posla z državo skušali iztržiti čimveč. Ob zaključevanju del in poravnavi obveznosti in terjatev aprila 1768 mu je Sinibaldi izdal povsem zmeden račun. Ker je Voinovich ugotovil razliko za 1.000 funtov vrvi, je sestavil drugega, enako zmedenega, a samo za 50 funtov višjega. Kot razlog je Sinibaldi najprej navedel napako pri prepisu iz svojih knjig. Ker se Voinovich ni dal pretentati, ga je Sinibaldi s sinom prosil, naj kar sam iz svojih knjig izračuna pravi znesek, saj naj bi jih Sinibaldi izgubil, Ballettiju pa si tega ne upa povedati. Ob pregledu Voinovichevih listin v Kraljevici sta menila, da sta poslala dosti več vrvi. Ne more nas presenetiti Voinovicheva sveta jeza, ko je vse skupaj povedal Ballettiju. Tudi naslednji Sinibaldijev izračun je bil za 50 funtov previsok. Do nadaljnjega naj se mu ne izplača ničesar! je vzrojil direktor. Plačilo bi Sinibaldija prejela, ko bi dostavila tudi rezervne vrvi. Ugotovil je tudi, da so računi bratov Bozzini urejeni in so jim dolžni še 1.244 florintov za vrvi in platno. Ladji nista bili opremljeni še 14. junija 1768, ko je bil Voinovich dokončno prepričan, da ga hočeta Balletti in Sinibaldi ogoljufati.¹⁵⁸

Pravi mojster pa je direktor moral biti v prepričevanju delavcev, naj delajo in živijo v Kraljevici, čeprav jih nima s čim plačati, nimajo kaj jesti, piti, se s čim greti itn. Konec avgusta leta 1765 je intendantca iz Trsta v Kraljevico poslala tesarja Francesca Davanza in Pietra Giustija ter jima obljubila povrnitev stroškov za najem konj, prenočišče in hrano. V soboto, ki je bila plačilni dan tudi v kraljeviški ladjedelnici, sta tesarja od vodje ladjedelnice zahtevala denar. Ta jima je zabrusil, da je denar v njegovem žepu bolj na varnem kot v njunih rokah. Zaradi bolehnih soproj pa nista mogla odpotovati. V pritožbi sta očitala intendanci, da ni hotela plačevati niti mojstrov, ki jih je v avstrijskem Primorju primanjkovalo.¹⁵⁹

Oktober istega leta je Voinovich prosil intendanco, naj že pošlje denar za plače. Žagarjev ni izplačal, tesarje pa bi moral, da ti trmoglavci ne bi zapustili dela.¹⁶⁰ Čez leto dni je vsem delavcem dolgoval dve tedenski plači, opozarjal pa intendanco, da bi mu lahko zbežali, saj so bili reveži brez vsakega premoženja.¹⁶¹ Hrano so dobivali za

¹⁵¹ AST IC, 416/474, 414/143.

¹⁵² *"Temo fortemente che non si concluderà molto".*

¹⁵³ AST IC, 415/47, 48, 60.

¹⁵⁴ AST IC, 420/121.

¹⁵⁵ AST IC, 416/433–439.

¹⁵⁶ AST IC, 416/536, 540.

¹⁵⁷ AST IC, 420/43.

¹⁵⁸ AST IC, 420/89, 144–146.

¹⁵⁹ AST IC, 413/308.

¹⁶⁰ AST IC, 413/344.

¹⁶¹ *"Essendo quasi tutti miserabili e sprovisti d'ogni cosa."*
AST IC, 416/41.

miloščino, delali pa temu primerno. Nekaj dobrih tesarjev je zbežalo v Senj, od koder jih je baron Gressich na silo privedel nazaj. Voinovich jih še kaznovati ni želel, saj so upravičeno zbežali.¹⁶² Za normalno delovanje ladjedelnice bi potreboval 10.000 florintov tedensko, od tega več kot 5.000 za plače.¹⁶³ Dolžan je bil tudi dobaviteljem opreme in izvajalcem del, npr. Kolencu za izredna dela na novem gradu, Marganu za škripce in ležišča topov, že dve leti trgovcu Gregorju Sicherleju za žeblje in zakovice, jadrarju Scomparinu pa 250 florintov. Zavedal se je sicer, da so dolgovi v dobro državi, nerodno je bilo le to, da od upnikov ni mogel ničesar zahtevati.¹⁶⁴ Za praznovanje velike noči leta 1767 mu je Urban Arnoldt, zakupnik preskrbe s hrano in vinom, nekoč pa eden prvih mož Orientalne kompanije, lastnik več manufaktur, tudi svilarne,¹⁶⁵ moral posoditi 2.300 florintov, ker za hrano in pijačo ni bilo v mornariški blagajni niti ficka. Za 5-odstotne obresti se Arnoldt sprva ni brigal, saj bi se denar s porabo vina hitro vrnil v njegove žepe. Ker pa mu denarja niso mogli vrniti, je konec aprila zahteval 124 florintov obresti, česar pa intendantca seveda ni odobrila.¹⁶⁶ Zamude in druge nevšečnosti so se vrstile tudi zato, ker je Voinovich denar dobival preko bakarskega glavarstva, na poti do Kraljevice pa so nanj prežali razbojniki. Ponoči 24. avgusta 1765 je okoli ladjedelniške kovačije stikala večja skupina oboroženih neznancev. Voinovich je zaprosil za 40 pušk za oborožitev mornarjev, ki branijo arzenal, saj se vojaki ponoči niso ganili iz gradu.¹⁶⁷ Naslednjega avgusta so stražarji v eni noči izstrelili šestnajst kamnitih in svinčenih krogel,¹⁶⁸ leto zatem pa je Voinovich zaprosil za 30 vojakov, saj dotedanjih 56 ni moglo uspešno braniti gradov in ladjedelnice.¹⁶⁹

Pošiljanje denarja se ni uredilo niti ob zaključku opremljanja fregat. Zaradi težav z denarjem so drugo fregato (*Stello mattutino*) splavili z dvo-mesečno zamudo 29. januarja 1767.¹⁷⁰ Navkljub odločbi intendantce o pošiljki 5.000 florintov za Kraljevico marca 1768 pa iz reške in bakarske blagajne, kot je sicer navada, pripominja Voinovich, že 40 dni ni dobil beliča. Intendantco je večkrat svaril, da je zaradi večmesečnih zamud pri izplačilih v nevarnosti uspeh opreme in vzdrževanja fregat.¹⁷¹ Ko je jeseni 1768 za povišanje plače zaprosil Voinovichev pisar Spiridion Angelicopolo, je direktor

vzrožil, češ, delavci in mornarji že nekaj mesecev niso dobili nič, ta pa bi hotel več?¹⁷²

Življenjske razmere ladjedelcev

Skrb za zdravje in družinske člane delavcev

O higienskih in zdravstvenih razmerah iz arhivskih virov ne izvemo dosti, vsekakor pa življenjske razmere niso bile zdrave niti za bolj oblačene in prehranjene. Vdove so bile navadno upravičene do pokojnikove zadnje plače. 9. januarja 1768 je umrl kapitan Bartolomeo Prato iz Livorna, ki je bil nadzornik obeh tržaških vrvarov od junija 1766.¹⁷³ Njegova vdova je 15. aprila (prej je verjetno niso uslišali?) zadolžila Giuseppeja Arnalda, enega od Nocettijevih sinov, ki je kasneje zaprosil za mesto prvega oficirja na fregati Aurora,¹⁷⁴ da od intendantce izterja, kar je bila pokojnemu še dolžna. Pristaniški kapitan Jaketich in protipisar Verneda umrlemu nista dolgovala ničesar, intendantca pa je vdovi odobrila deset dukatov, sicer Bartolomejevo mesečno plačo.¹⁷⁵ Rosaliji Mateovich, vdovi zlatarja, ki je zlatil luči na krmi obeh fregat, so plačali 42 lir.¹⁷⁶

Skrb za telesno zdravje so tesno povezovali z duševnim in o zdravniku in kaplanu govorili v isti sapi. Ker duhovnik iz Bakra zaradi slabega vremena pogosto ni mogel priti maševat, so želeli, da intendantca plačuje v Kraljevici nastanjenega kaplana, ki bi kasneje s kirurgom plul na eni od fregat.¹⁷⁷ Sposobnega zdravnika pa bi zaradi pogostih nesreč pri delu in ravsanju potrebovali čimprej, je 16. oktobra 1765 sporočil Voinovich, saj je bilo mnogo delavcev zaradi poškodb nesposobnih za delo.¹⁷⁸ Zdravljenje tesarja Lonzaricha, ki mu je 6. maja 1765 deblo stisnilo nogo, je stalo 15 lir, za zdravila in puščanje krvi tesarja Zaverinika, ki je pri delu padel, pa so plačali 11,50 lir.¹⁷⁹ Nostromo Marochino, ki je nadziral delo vrvarov v Trstu, je bil oktobra 1765 vročičen.¹⁸⁰ V času nesposobnosti za delo so (nekateri?) delavci prejeli denarno podporo. Julija 1768 je Voinovich zaprosil, naj bolnega in nepokretnega Giovannija Battaglio iz Karlobaga odpeljejo kam v bolnišnico. Mornar je od aprila prejemal 15 soldov na dan, nato pa želel še mesec dni podpore. Intendantca mu je ta znesek plačevala do konca avgusta.¹⁸¹ Za delo je bil že v začetku decembra 1765 zaradi hudega vnetja oči

¹⁶² AST IC, 416/234.

¹⁶³ AST IC, 416/69.

¹⁶⁴ AST IC, 420/12.

¹⁶⁵ AST IC, 417/82.

¹⁶⁶ AST IC, 420/37, 80.

¹⁶⁷ AST IC, 413/272, 220.

¹⁶⁸ AST IC, 415/200.

¹⁶⁹ AST IC, 416/293.

¹⁷⁰ AST IC, 416/112, 160.

¹⁷¹ AST IC, 420/67.

¹⁷² AST IC, 420/240.

¹⁷³ AST IC, 415/132, 420/8.

¹⁷⁴ AST IC, 416/3.

¹⁷⁵ AST IC, 420/153, 155, 158.

¹⁷⁶ AST IC, 420/224.

¹⁷⁷ AST IC, 413/228, 327, 330, 334.

¹⁷⁸ AST IC, 413/327, 330, 334.

¹⁷⁹ AST IC, 414/145.

¹⁸⁰ AST IC, 413/327.

¹⁸¹ AST IC, 420/174-178.

nesposoben tudi sam Voinovich, prav ko bi moral oceniti Kolenčevo delo na novem gradu. Da je Kolenc delo dobro opravil, mu je zato sporočil protipisar Verneda, nezadovoljstvo oficirjev, ki so zahtevali več bivalnega udobja, pa ga je spet jezilo.¹⁸² Leto kasneje se je Kolenc potožil intendantci, češ da mu Voinovich ni plačal ne dela ne materiala. To pa zato, se je izmikal slednji, ker je dvaindvajset dni trpel visoko vročino.

Zdravnik Domenico Nicoletti je vsaj od začetka leta 1766 hitro in uspešno zdravil boleznin in poškodbe ladjedelcev, za kar pa ni dobil ustreznega plačila, saj delavci niso redno prejeli plače. Voinovich je svetoval intendantci, naj mu dodelijo vsaj 150 florintov na leto, saj mu ni umrl še noben pacient, če bi pa odšel, bi bila škoda večja. Če je izjava resnična, je za Giulia Nocettija, ki je umrl 15. oktobra 1766 zjutraj po treh dneh trebušnih krčev in odpovedi ledvic, skrbel nekdo drug. Voinovich je sprva hotel sinovom povrniti stroške zdravljenja in plačati pogreb, a ga je intendant Königsbrunn opomnil, da to državnim uslužbenecem ne pripada. Vdova je dobila ostanek pokojnikove plače in 2.000 florintov, ki mu jih je obljubila intendantca.¹⁸³ Po več kot treh mesecih razmisleka je intendantca določila zdravniku Nicolettiju 12 florintov mesečne plače in mu izplačala 150 florintov za delo v preteklem poldrugem letu.¹⁸⁴ Za Voinovicheve tegobe pa je skrbelo več zdravnikov, med njimi tudi najjemenitnejši reški zdravnik 18. stoletja Ksaver Graziani.¹⁸⁵ Ko je poleti 1767 direktorja pestila nekakšna paraliza, so za zdravljenje plačali Nicolettiju, Grazianiju in kirurgu Kosmini 266 lir in 12 kremniških cekinov.¹⁸⁶

Preskrba z vinom in hrano

Šele kapitalistična mehanična industrija je po metla z uživanjem alkoholnih pijač med delovnim časom in tako ustvarila dva svetova, ki nista smela imeti skupnih točk. Pravi delavski razred se je formiral šele z ločitvijo delavca od njegove tradicionalne sredine, šeg in navad, pa tudi dnevne merice oziroma vsakodnevne omame. Preskrbo z vinom, dragoceno sestavino delavskega življenja, za katero so npr. v Benetkah namenili okoli 30 % mirnodobnega proračuna arzenala (brez stroškov za les), je za kraljeviško ladjedelnico moralo zagotoviti tihotapstvo. Kjer legalnim praksam spodsrsne, uspevajo ilegalne.

V noči z 12. na 13. avgust 1765 je vojaška straža zasačila neznanca med izkrcevanjem vina.

Beneški tihotapci so zbežali, sod pa pustili na obali. Vojaki so ga do jutra stražili, nato pa odnesli v grad, rekoč, da je njihov. Takrat so prihiteli delavci (okoli dvajset žagarjev in tesarjev). Najglasnejši med njimi je bil Mattio Juricich, ki je bil nato zaprt. Na silo so odprli grajska vrata, odrinili stražo in s hrbtov vojakov vzeli sod vina. Še pravčasno jih je Nocetti poklical nazaj na delo, kar so tudi storili in pustili sod pred grajskimi vrati. Na zaslišanju sta Blasina in Bosich priznala, da sta sicer vedela za nočno pošiljko, nista pa poznala tihotapcev. Antonio Ivich je pozval žagarje k enotnosti,¹⁸⁷ Nocetti pa je prepovedal uporabo vina, dokler ga ne bi dobil tudi Voinovich. Kaže, da so v Voinovichu videli zaveznika. Desetnik Mateovich pa je slišal Michela Zencovicha klicati, naj vojakom ne pustijo odnesti vina. Na zaslišanju so prišli na dan še drugi prestopki, saj so delavci brez dovoljenja pred nekaj dnevi odšli v Bakar in na Reko po hrano in vino. Tako je vsaj mislil desetnik.

Zaradi zaprtega Juricicha je bilo za ta dan delo končano. Poročnik je zagrozil z zaporom, ali pa delat! Seveda so se odločili za zapor. Nato je tesar Giorgio Stiglich nahujskal delavce, da so se uprli vojakom, poročnik pa je izvlekel sabljo in mu jo nastavil na prsa, češ, nazaj! Stiglich je na zaslišanju izjavil, da je bilo vino Blasinovo. Preden je hrup priklical stražarje, so utegnili izkrcati le en sod. Tudi sam je bil z drugimi v Bakru, kjer so hoteli ovaditi vohuna, ki ga je v ladjedelnico nastavil Voinovich, da bi potom Nocettijeve služkinje grozil tesarjem (verjetno zaradi zapuščanja dela). Stiglich je prvi odšel proti vojakom, saj so tesarji združeni v delu in svobodi; če enega zaprejo, drugi ne bodo delali. Nato se je čutil opeharjenega, ker mu skupina ob bliskanju sablje ni več sledila. Stiglicha so kot begosumnega zaprli.

Ne vemo, kako je Voinovich za *vzor in disciplino* kaznoval nekatere pobudnike vstaje, sklepamo pa lahko, da bolj simbolično, saj je bilo vino namenjeno tudi njemu, šele 20. septembra pa sprašuje intendantco, kako naj kaznuje udeležence avgustovskega upora. Koliko so v Trstu vedeli o dogajanju, pove odgovor teden dni kasneje: Juricicha naj izpustijo, dotedanji zapor naj je opozorilo, da se v bodoče vede dostojneje. Juricicha pa so izpustili že po nekaj dneh na prošnjo in jamstvo župnika iz Hreljina.¹⁸⁸

Vojaki so morali na naslednji uspeh v zatiranju tihotapstva čakati več kot tri leta. Julija 1768, ko bi fregati morali biti že davno nared, delavci pa niso dobili plač že dva meseca, je Voinovich zaprosil za

¹⁸² AST IC, 414/77.

¹⁸³ AST IC, 416/57, 65–67, 69–71, 195, 234–237.

¹⁸⁴ AST IC, 416/309–311, 406. Sredi leta 1767 je dobil 974 lir.

¹⁸⁵ Več o Grazianiju: Škrobonja, Potres u Rijeci 1750., str. 172–173.

¹⁸⁶ AST IC, 416/510.

¹⁸⁷ "Ove è il vostro spirito, o squadrotori, non lasciate portare via il vino!" Sklepamo lahko na določeno mero poklicne zavesti in razslojenosti, saj so bile tudi skupinske spalnice v gradu namenjene delavcem istega poklica.

¹⁸⁸ AST IC, 413/291–298.

dovoljenje, da bi vino za lastne potrebe lahko nabavljali sami. V gradu je bilo vino drago, ker je zakupnik seveda špekuliral, vsakoletni brezdavčni sejem v Bakru pa so zamudili.¹⁸⁹ Dovoljenje je razumel skozi optiko možnega. Novembra 1768 je namreč v Kraljevici pristala tuja ladja in izkrcala vino, del so ga vzeli delavci, del pa prebivalci. Dva desetnika sta pri krmarju Antoniju Gerizi našla osemnajst sodov tega vina. Zaradi pritiska vojske je Voinovich poslal Gerizo na bakarski davčni urad, kjer je grešnik sicer priznal, da ima osemnajst sodov vina tujega izvora, a gre za lastno uporabo (!). Uradnikovi to ni prepričalo in odredili so zaplembo vina in sodov. Po vino je z nekaj čolni prišel desetnik Garofulin, v Bakar pa se je vrnil praznih rok, saj mu je zaplembo preprečil sam Voinovich, prepričan, da mu je intendantca dovolila, da lahko vino za lastne potrebe kupujejo kjerkoli. 29. novembra 1768 je dal zapečatiti kantino.

Na zaslišanju je Antonio Geriza, doma iz Dubrovniške republike, star 36 let, oženjen oče enega otroka, priznal, da sta s kolegom, nostromom druge fregate Vidom Attanariom, naročila vino s Krka. Vedel je za "škandal" izpred treh let, a takrat je bil v Trstu. Zapisniku je Voinovich dodal, naj imajo reveži vsaj vino, če že denarja za plače ni.¹⁹⁰ Lačnim družinam je kantina morala dajati hrano na up.¹⁹¹ Pozimi so še težje in dražje prišli do živil, včasih še denar ni pomagal. Tudi kantina je bila zadolžena in ni mogla več nabavljati hrane, konec novembra pa je imela zaloge le še za osem dni. Vsi delavci in mornarji so prosili za odhod. Bil je strahovit mraz in temu primerne delovne razmere slabo hranjenih in skromno oblečenih, pogosto bolehnih delavcev. Plačo so redno dobivali le visoki uradniki in projektanti. Sodi z vinom so zapečateni čakali odločitev intendance. Odgovor iz Trsta je bil kratek: Naj se Voinovich nikar ne spreneveda, saj se dovoljenje ne nanaša na beneško vino, ki je itak prepovedano!¹⁹²

Fregati so v Kraljevici gradili prav v času po veliki lakoti leta 1763–64, h kateri je poleg slabih letin pripomogel tudi konec sedemletne vojne. Izpod orožja se je vrnilo mnogo mož, lačnih ust, ki prejšnja leta niso obdelali zemlje. Iz območja karlovškega generalata in Primorja se je odselilo več kot tisoč družin.¹⁹³ Zaradi neizbežnih špekulacij je bilo pomanjkanje še večje, rast cen hrane pa je

zelo resno prizadela delavce na tradicionalnem tržišču delovne sile, kjer so dnino določali na daljše obdobje in jo dokaj težko spreminjali.¹⁹⁴ Intendantca je skušala omiliti beg iz Primorja tudi s priporočilom, naj bi prebivalce Karlobaga, kjer ni bilo nobene manufakture, zaposlili v kraljeviški ladjedelnici. Voinovich je imel tudi brez dodatnih lačnih ust resne težave s preskrbo z vodo in hrano, saj je bilo gravitacijsko območje še bolj revno,¹⁹⁵ Fremautovih načrtov za obnovo vodnjaka v starem gradu oziroma gradnje vodovoda pa niso uresničili. Pitno vodo za ladjedelce so vozili po morju iz Bakra in izvira Dobre, kar je pogosto motilo slabo vreme.¹⁹⁶ Žilo pitne vode pa so iskali še novembra 1767.¹⁹⁷

Delavci v ladjedelnici so morali za hrano poskrbeti sami. Navadno so jo kupovali pri zakupniku preskrbe Arnoldtu, v zimskih mesecih, ko je bilo pomanjkanje največje, pa jih je Voinovich napotil do skladišč na Reki in v Bakru. Intendantca je seveda morala upravi skladišč izdati ukaz, da lahko tam kupujejo hrano tudi delavci iz Kraljevice.¹⁹⁸ Ker je Voinovich s plačami zamujal za več mesecev, pa je med delavci prevladovala predvsem želja po odhodu. Ko so se žagarji septembra 1765 v krčmi okrepčali za 160 lir, so vzeli svoje žage in odšli. Po nasilni privedbi nazaj so se opravičevali, češ da jim je bila uprava itak dolžna 50 cekinov.¹⁹⁹

Dobavitelji hrane so se otepali trajnejših pogodb po fiksnih cenah, saj je bila negotovost prevelika, možnost hitrega zaslužka pa preveč vabljiva. Marca 1766 so se pred bakarskim glavarstvom zbrali mesarji iz Bakra in Hreljina, a zaradi splošnega pomanjkanja nihče ni sprejel obveze za preskrbo ladjedelcev in vojaške posadke z mesom. Voinovich je spet želel zaupati preizkušenim metodam neekonomskih prisil in je prosil intendantco, naj ukaže bakarski vladi, da le-ta nekako prisili mesarje k podpisu pogodbe, ki bi zagotovila redno preskrbo po zmerni ceni. Ladje, ki bi meso vozile v Kraljevico, bi bile oproščene pristaniških davščin. Mesarji se niso pustili pretentati, želeli so delovati po skritih zakonitostih trga, ki so jih morda poznali samo oni. Zakupnik Arnoldt se je lahko prepričal, da tudi če bi sklenili pogodbo, se je mesarji ne bi mogli držati.²⁰⁰ Zato se tudi on ni želel vezati s pogodbo, ampak dostavljati meso po siceršnjih tržnih cenah in v razpoložljivih količinah. Vojaška posadka s tem seveda ni bila zadovoljna.

¹⁸⁹ AST IC, 420/174, 178.

¹⁹⁰ Poznal je torej moto beneškega ladjedelniškega programa, kjer so bili zastojni obroki vina ustaljena podkupnina slabo plačane delovne sile, ki sicer ne bi hotela delati za državo. Prim. Davis, Venetian shipbuilders and the fountain of wine.

¹⁹¹ "Poveri marinari che carichi di famiglia appena viver possono..." AST IC, 420/174.

¹⁹² AST IC, 420/261–272.

¹⁹³ Krivošić, Promjene u kretanju godišnjeg broja vjenčanja, str. 23–24.

¹⁹⁴ Komlos, Nutrition and economic development, str. 111.

¹⁹⁵ AST IC, 414/64–71.

¹⁹⁶ AST IC, 416/177, 413/423–424. Med stroški poslovanja za julij 1765 je tudi 189 lir za vodo iz Bakra.

¹⁹⁷ AST IC, 420/54. Iskalcem so plačali 56 lir.

¹⁹⁸ AST IC, 416/117.

¹⁹⁹ AST IC, 413/272.

²⁰⁰ AST IC, 415/7, 67.

Leto kasneje se je kapitan Friderik de Fridiwald pritožil, češ da Arnoldt prodaja meso v Kraljevici po šest soldov na libro in obljublja celo podražitev. Poročnik Sattler je zato ukazal vojaškemu mesarju, naj kupi živino kjerkoli, meso pa prodaja po pet soldov na libro. S t. i. cenovno vojno ni uspel, ker je mesar mislil, da bi izgubil en sold na vsaki libri. Arnoldt mu je nato svetoval, naj še sam prodaja po šest soldov. Tudi druga živila so prodajali po dnevnih cenah, ne pa po pogodbi.²⁰¹

Vremenske razmere

Tudi naravno okolje je prispevalo k zamudam pri gradnji, saj je določalo možnost preskrbe s surovinami in izdelki, pitno vodo ter hrano. Mrzle zime, burja in megla so oteževale življenje in promet po morju, neurja pa povzročala škodo na ladjedelskih napravah in ladjah. Ko je januarja 1767 Kraljevico obiskal svetnik Fremaut, je bil navdušen, saj je do splavitve druge fregate *Stelle mattutine* manjkalo samo še deset dni. Pietro Nocetti pa je bil v skrbeh, ker so ponoči čutili šibek potres, močnejši pa bi lahko poškodoval ladjo.²⁰² Ker kljub Voinovichevim prizadevanjem jeseni 1768 ladji še nista bili opremljeni, sta poleg denarja za opremljanje trošili tudi visoke zneske za vzdrževanje. Šestega septembra okoli desete zvečer je naliv z močnim vetrom ("*violente pioggia e stragante vento*") tako nagnil *Stello mattutino*, da je zajela vodo in se delno potopila. Sestrška ladja *Aurora* pa je izruvala kamniti steber (delo Blaža Prešerna), za katerega je bila privezana. Nočni čuvaji na *Stelli mattutini* so se komaj rešili. Nocetti je takrat še sodeloval pri gradnji, saj je za pot iz Trsta dobil 33 florintov, ocenil pa je, da bi ladjo lahko rešili v treh dneh lepega vremena, pregledali pa naj bi tudi, če ni utrpela notranjih poškodb.²⁰³ *Stella mattutina* je bila popravljena okoli 10. oktobra, Voinovich pa še novembra ni plačal stroškov reševanja in popravila (691 florintov).²⁰⁴

Ladjedelska družba (*Fabbrica navale*) v Trstu je decembra 1767 zaprosila, če jim kraljeviška ladjedelnica lahko posodi drčo, sestavljeno iz dveh 118 čevljev dolgih tramov, za splavitev ladje. Voinovich je željo sicer uslišal, zabičal pa, da jo morajo vrniti do naslednjega marca, ko bodo čistili trupa pravkar zgrajenih fregat.²⁰⁵ Avgusta 1768 je Arnoldt odpremil drčo v Trst, že septembra pa je skrbni Voinovich precej ostro pisal intendanci, naj iz Trsta že vrnejo drčo s pripadajočo opremo, saj so svojo ladjo že splavili, pozimi pa je čiščenje trupa zaradi vremena težko in nevarno početje. Če

ladij ne bi očistili, bi ju napadli črvi.²⁰⁶ Zaradi zahtevnosti polaganja drč na morsko dno so taka dela lahko opravljali le v toplejših mesecih. Kaže, da je bil Voinovich upravičeno zaskrbljen, saj je bila drča na poti nazaj šele naslednjo pomlad, njegovi fregati pa slabo vzdrževani, še preden sta ugleдали odprto morje. Antonio Bradisich je svojo trabakolo, s katero je peljal drčo v Kraljevico, moral čez noč zasidrati v zavetju otoka Cresa. V megli pa je vanjo trčila neznana ribiška barka iz Chioggie in potrgala vrvi, s katerimi je bila drča pritrjena. Iskati so jo lahko začeli šele ob zori in en tram našli nedaleč stran, drugega pa je precej kasneje naplavilo na obalo med Cesenaticom in Riminijem. Spoznali so ga po dolžini 118 čevljev in železnih obročih. V Kraljevico ga je aprila 1769 pripeljal Domenico Baronio iz Ravenne.²⁰⁷

Rezultati

Na neuspehe reform, zgrešene naložbe in nestrokovnost oblastnih struktur v pomorskih zadevah so opozarjali že sodobniki. Fregati so gradili skoraj pet let, državo sta namesto načrtovanih 100.000²⁰⁸ stali 220.000 florintov, nikoli pa nista bili popolnoma opremljeni in oboroženi. Najverjetneje tudi nista opravljali svojega poslanstva – varovali avstrijske ladje pred berberskimi gusarji. Voinovich je še 23. avgusta 1768 opozoril intendanco, da če v naslednjem letu ne nameravajo opremiti in oborožiti obeh fregat, naj prekinajo dobavo vrvi od Sinibaldija in Bozzinijev, saj bi se v letu dni skladiščnja uničile.²⁰⁹

Cesarica je leta 1769 zahtevala, da sta ladji zasidrani v Trstu, služita pa obrambi mesta, trgovskih ladij na poti na Levant in šolanju pomorščakov.²¹⁰ Leto kasneje so ju odstopili Toskani, ki se je obvezala, da bo za 116.000 florintov stražarila na Jadranskem morju, na pomorski šoli v Livornu pa šolala šest avstrijskih državljanov.²¹¹ Najsvetlejši trenutek sta menda doživeli oktobra 1773, ko sta pod poveljstvom Johna Actona, Angleža, ki je prepričal Jožefa II., da je fregati odstopil Toskani, dosegli blestečo zmago nad maroškimi gusarji.²¹² Prodali so ju leta 1778, ko se je dvor odločil za krčenje oborožitve.²¹³ Tržaški pristaniški kapitan Pietro Mayr pa leta 1779 omenja, da fregati še vedno počivata v Kraljevici.²¹⁴

²⁰⁶ AST IC, 420/187, 197, 253.

²⁰⁷ AST IC, 566/44.

²⁰⁸ Zmajić, Konte Mitar Vojnović, str. 57.

²⁰⁹ AST IC, 420/187.

²¹⁰ Karaman, Kraljevica – ratna luka, str. 175.

²¹¹ Zmajić, Konte Mitar Vojnović, str. 61.

²¹² Formicola, A duecento anni dalla fondazione, str. 58–59.

²¹³ Glete, Navies and nations, str. 544.

²¹⁴ Herkov, Gradnja ratnih brodova u Kraljevici, str. 121–123.

²⁰¹ AST IC, 416/164.

²⁰² AST IC, 416/145.

²⁰³ AST IC, 420/189–207.

²⁰⁴ AST IC, 420/236, 253.

²⁰⁵ AST IC, 416/536–540.



Topovi odvečnih fregat služijo kot privezi v kraljeviški "Mali luki".

Od zelo ambiciozno zastavljenega načrta je ostal le arzenal v Kraljevici z direktorjem Voinovichem, ki je leta 1769 spet zaprosil za poveljstvo ene od fregat. Čeprav mu je intendantca priznavala nesporne zasluge pri gradnji fregat, mu je poveljstvo zavrnila, češ da je beneški podanik pravoslavne vere brez vojaškega čina. Za nagrado oziroma izhod iz neprijetnega položaja komerčnih uradnikov pa je lahko ostal vodja ladjedelnice z letno plačo tisoč florintov. Zaključne račune celotne gradnje so sestavljali še dolgo po izplutju fregat v Toskano.²¹⁵ Za Kraljevico je postala pomembnejša trgovina, predvsem izvoz žita in uvoz soli, ladjedelski mojstri pa so se odselili. Leta 1780 je bilo tam za naselitev primernih več praznih hiš in dva gradova.²¹⁶

Nekatere obrtne dejavnosti, ki so zaživele v letih gradnje fregat, so nato v manjšem obsegu nadaljevale proizvodnjo. Ker kovač Cestari ni niti začel vračati posojila, so maja 1772 novozgrajeno kovačijo zaprli.²¹⁷ Kapitani so ponavljali nasvete,

ki so spodbudili gradnjo kraljeviških fregat, zaradi aktivnosti gusarjev pa je spet postala pomembna oborožitev trgovskih ladij.²¹⁸ Prebivalci kvarnerske obale so bili še vedno na robu preživetja²¹⁹ in Ricci je še vedno opozarjal, da sta ladjedelski program in podpiranje oborožitve trgovskih ladij dražja od premirja z Alžirijo. Z gradnjo dveh fregat v Kraljevici oblast ni dosegla načrtovanih ciljev (zagotoviti varnost plovbe na Jadranskem morju, razvoj ladjedelskih obrti, oblikovanje jedra izkušenih ladjedelcev in pomorcev), zadovoljni pa so bili tisti dvorni krogi, ki so nasprotovali ustanovitvi lastne vojne mornarice.

Zaključek

Intendantca je morala strokovnjake in strateške surovine za gradnjo fregat dobiti preko zvez in poznanstev, obrtniki in trgovci, večinoma iz Genove, Benetk, Ancone in Livorna, pa so skušali bogateti s posojili naivne države in cenanim delom kaznjencev, bolnikov in sirot ter si kupiti kak plemiški naslov (kot npr. nekdanji kovač Rusconi in trgovec z železom Michelangelo Zois). Produktivnost takega dela je bila primerna plačilu in delovnim razmeram, zato so jo hoteli višati tudi z neekonomsko prisilo. Tesarje, ki so zaradi večmesečnih zaostankov pri plačilu in drage hrane bežali iz kraljeviške ladjedelnice, so na silo privedli nazaj. Tihotapstvo, preprečevanje in kaznovanje takih prekrškov je višalo transakcijske stroške.

Pri odločitvi za gradnjo, ne pa za nakup že opremljene ladje, je prevladalo prepričanje, ki ga je podpiral tudi kancler Kaunitz, da se bodo ob gradnji fregat razvijale domače obrti, porabljale domače surovine, izurili domači ljudje, denar bi ostal v državi. A ključne surovine in izdelke so morali kupovati v tujini, izkušeni ladjedelci pa so bili tujci, ki jih je intendantca drago plačala, nato pa so se (lahko) odselili. Gravitacijsko zaledje Kraljevice zaradi revščine prebivalstva ni moglo zagotoviti primerne delovne sile, varnosti ter preskrbe s hrano in lesom. Država je želela regulirati ladjedelstvo, ki pa je lahko v avstrijskem Primorju obstajalo samo kot naprednejša oblika proizvodnje s svobodno, mobilno in bolj ali manj kvalificirano delovno silo, ki se zaradi močne sezonske komponente da najeti tudi za posamezen dan ali določeno delo. Intendantca se je srečala z omejeno ponudbo na vseh tržiščih (delovne sile, surovin, izdelkov, hrane), pričakovala pa, da jih bo obvladala z administrativnimi ukrepi. Ravnanje s človeškimi viri je prepuščala tradicionalnim mehanizmom prisrege, avtoritete in groženj. Podjetnik 18.

²¹⁵ Karaman, Kraljevica – ratna luka, str. 176.

²¹⁶ Erceg, Pokušaj naseljavanja Crnogoraca u Kraljevici i uz Karolinu, str. 310.

²¹⁷ AST IC, 227/120-134.

²¹⁸ AST IC, 429/3, 91, 154-183.

²¹⁹ Erceg, Stanje pomorstva Rijeke u vrijeme reinkorporacije, str. 393.

stoletja je bil trgovec, ki je izkoristil tehnična sredstva in z manjšo uporabo živega dela ter večjo produktivnostjo realiziral večji profit, špekuliral pa s posli, za katere ni bil usposobljen. Državne reforme so pogosto izvajali skozi priporočila, spremembe pa niso smele biti preveč radikalne. Oblast je sicer želela ustvariti čim ugodnejše razmere za razvoj trgovine in industrije, od česar se je nadejala dohodkov v vedno prazno državno blagajno, ni pa smela prizadeti osnov monarhije in položaja visokega uradniškega plemstva. Preživela je tako, da je podpirala lastne grobarje.

VIRI IN LITERATURA

ARHIVSKI VIRI

AST – Archivio di Stato, Trieste,
IC – Fond Intendenza Commerciale.

LITERATURA

- Ambrožič, Matjaž: *Zvonarstvo na Slovenskem*. Ljubljana : Teološka fakulteta, 1993.
- Antić, Boško: *Rat na rekama kroz vekove*. Beograd : Mornarički glasnik, 1986.
- Antić, Vinko: *Općina Rijeka : Rijeka, Trsat/Sušak, Kastav, Grobnik, Bakar, Hreljin, Kraljevica. Povijest naselja od postanka do 1980. godine : teze*. Rijeka : Povijesno društvo, 1982.
- Barbalić, Radojica: Historijski razvitak brodogradnje u Kraljevici od prvih početaka do konca drugog svjetskog rata. *Pomorski zbornik* 4, 1966, str. 119–134.
- Braudel, Fernand: *Čas sveta : materialna civilizacija, ekonomija in kapitalizem, XV.–XVIII. Stoletje : I*. Ljubljana : ŠKUC : Znanstveni inštitut Filozofske fakultete, 1991.
- Coleman, D. C.: Proto-industrialization : a concept too many. *Economic history review*, 2nd series, 36, 1983, str. 435–448.
- Cova, Ugo: *Commercio e navigazione a Trieste e nella monarchia asburgica da Maria Teresa al 1915*. Udine : Del Bianco, 1992.
- Davis, Robert C.: Venetian shipbuilders and the fountain of wine. *Past & Present*, 156, 1997, str. 55–86.
- Erceg, Ivan: Pokušaj naseljavanja Crnogoraca u Kraljevici i uz Karolinu. *Starine*, 55, 1971, str. 305–331.
- Erceg, Ivan: Sjevernojadranske luke u ekonomskoj politici bečkog dvora (18. stoljeće). *Acta historico-oeconomica Jugoslaviae*, 4, 1977, str. 7–21.
- Erceg, Ivan: Stanje pomorstva grada Rijeke u vrijeme reinkorporacije (1776/77). *Zbornik Historijskog instituta Jugoslavenske akademije*, 3, 1961, str. 373–418.
- Erceg, Ivan: *Trst i bivše Habsburške zemlje u međunarodnom prometu : (merkantilizam u drugoj polovici 18. stoljeća)*. Zagreb : JAZU, 1970.
- Faber, Eva: Trieste and the Austrian Littoral 1700–1850. *The sea in European history*. Pisa : Edizioni Plus, 2001, str. 57–70.
- Fontenay, Michel: Le Maghreb barbaresque et l'esclavage méditerranéen aux XVIé–XVIIé siècles. *Les cahiers de Tunisie*, 44, 1991, št. 157–158, str. 7–43.
- Formicola, Antonio: A duecento anni dalla fondazione: il cantiere di Castellammare, pietra militare dello sviluppo della Marina Napoletana. *Rivista marittima*, 10, 1983, št. 116, str. 58–72.
- Franetović, Dinko: O ulcinjskim gusarima. *Naše more*, 3, 1958, str. 180–183.
- Gestrin, Ferdo: Pojav podjetij v času od poznega srednjega veka do manufakturnega obdobja. *Prispevki za novejšo zgodovino*, 34, 1994, str. 5–17.
- Gestrin, Ferdo: *Mitninske knjige 16. in 17. stoletja na Slovenskem*. V Ljubljani : SAZU, 1972.
- Gestrin, Ferdo & Mihelič, Darja: *Tržaški pomorski promet 1759/1760*. Ljubljana : SAZU, 1990.
- Glete, Jan: *Navies and nations : warships, navies and state building in Europe and America, 1500–1860. Vol. 2*. Stockholm : Almqvist & Wiksell, 1993.
- Handbücher und Karten zur Verwaltungsstruktur in den Ländern Kärnten, Krain, Küstenland und Steiermark bis zum Jahre 1918 : ein historisch-bibliographischer Führer = Priročniki in karte o organizacijski strukturi v deželah Koroški, Kranjski, Primorju in Štajerski do leta 1918 : zgodovinsko-bibliografski vodnik = Manuali e carte sulle strutture amministrative nelle province di Carinzia, Carniola, Litorale e Stiria fino al 1918 : guida storico-bibliografica*. Graz [etc.] : Steiermärkisches Landesarchiv [etc.], 1988.
- Herkov, Zlatko: *Gradnja ratnih brodova u Kraljevici 1764–1767*. Pazin ; Rijeka : Historijski arhiv, 1979.
- Iz zvonarne Strojnih tovarn in livarn, d.d. v Ljubljani. *Ilustrirani Slovenec*, št. 26, 1926, str. 208.
- Kalmar, János: Načrti pomorske trgovine prek Trsta iz časa vladavine Karla VI. *Kronika*, 33, 1985, št. 2–3, str. 137–141.
- Karaman, Igor: Kraljevica – ratna luka i arsenal Habsburške monarhije u osamnaestom stoljeću. *Radovi*, 11, 1978, str. 147–181.
- Klen, Danilo: Izgradnja ratne luke i brodogradilišta u Kraljevici na početku XVIII stoljeća. *Pomorski zbornik*, 17, 1979, str. 487–511.
- Komlos, John: *Nutrition and economic development in the eighteenth-century Habsburg monarchy : an anthropometric history*. Princeton : University press, 1989.

- Krivošić, Stjepan: Promjene u kretanju godišnjeg broja vjenčanja kao znak pojave oskudice hrane i gladi u Hrvatskoj tijekom XVIII. stoljeća. *Rad Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti, Razred za društvene znanosti*, 30, 191, str. 17–58.
- Lukežić, Irvin: Riječka brodogradnja do konca XIX. stoljeća. *Sušacka revija*, 8, 2000, št. 29, str. 69–82.
- Margetić, Lujo: Iz starije povijesti Kraljevice. *Vjesnik Povijesnog arhiva Rijeka*, 35/36, 1994, str. 145–156.
- Marzari, Mario: L'arte della progettazione e della costruzione navale a Trieste tra il XVIII e il XIX secolo. *Navi di legno : evoluzione tecnica e sviluppo della cantieristica nel Mediterraneo dal XVI secolo a oggi*. Grado : Comune ; Trieste : Lint, 1998.
- Maštrović, Vjekoslav: *Posljednji gusari na Jadranskom moru*. Zagreb : Matica hrvatska, 1983.
- Mitić, Ilija: Pomorskotrgovačka djelatnost dubrovačkih brodova u Trstu tokom XVIII i početkom XIX stoljeća. *Jugoslavenski istorijski časopis*, 20, 1980, št. 1–4, str. 261–275.
- Nadal, Gonçal López: Contribution à l'étude du revenu dans un système commercial maritime non conventionnel: la course européenne en Méditerranée durant le XVII^e et XVIII^e siècles. *Studia historiae oeconomicae*, 20, 1993, str. 119–129.
- Panzac, Daniel: Une activité en trompe l'oeil: la guerre de course a Tripoli de Barbarie dans la seconde moitié du XVIII^e siècle. *Revue de l'Occident Musulman et de la Méditerranée*, 47, 1988, št. 1, str. 127–141.
- Petrović, Nikola: *Plovidba i privreda srednjeg Podunavlja u doba merkantilizma : izgradnja kanala Dunav-Tisa i naponi za povezivanje srednjeg Podunavlja sa Jadranskim morem krajem XVIII veka*. Beograd : Istorijski institut, 1978.
- Prelovšek, Damijan: Terezijanski Trst. *Kronika*, 33, 1985, št. 1, str. 28–41.
- Presl, Igor: Cesarica, reši nas lakote in stečaja. *Primorska srečanja*, 21, 1997, št. 193, str. 379–381.
- Presl, Igor: Dokler je še vetra kej... *Primorska srečanja*, 22, 1998, št. 202, str. 108–113.
- Storia economica e sociale di Trieste*. Vol. 1–2. Trieste : Lint, 2001–2003.
- Škrobonja, Ante: Potres u Rijeci 1750. u djelima suvremenika kroničara, liječnika i slikara. *Medicinski in socialni pogledi na ljubljanski potres 1895. Pintarjevi dnevi*. Ljubljana : Inštitut za zgodovino medicine Medicinske fakultete, 1995, str. 169–175.
- Šorn, Jože: Kmečka in obrtniška proizvodnja ter založništvo v drugi polovici 18. stoletja. *Zgodovinski časopis*, 32, 1978, 1–2, str. 61–99.
- Šorn, Jože: Od klasičnih tekstilnih manufaktura k mehaničnim tekstilnim tovarnam. *Zgodovinski časopis*, 33, 1979, št. 1, str. 13–47.
- Šorn, Jože: Pregled našega železarstva za stoletje od okoli 1760 do okoli 1860. *Zgodovinski časopis*, 32, 1978, št. 3, str. 243–277.
- Šorn, Jože: Trst in njegovo neposredno zaledje v prvih treh desetletjih XVIII. stoletja. *Kronika*, 7, 1959, št. 3, str. 148–162.
- Tamaro, Attilio: *Storia di Trieste*. Roma : A. Stock, 1924.
- Thirgood, J. V.: *Man and the Mediterranean forest : a history of resource depletion*. London : Academic Press, 1981.
- Triuscuzzi, Leonardo & De Rosa, Diana: *I bambini di sua maestà : esposti e orfani nella Trieste del '700*. Milano : F. Angeli, 1986.
- Umek, Ema: Plovba po Savi v 18. stoletju. *Zgodovinski časopis*, 40, 1986, št. 3, str. 233–268.
- Valenčič, Vlado: Ljubljanski trgovec in bankir Caharija Waldtreich (1623–1682). *Zgodovinski časopis*, 26, 1972, št. 3–4, str. 317–347.
- Valenčič, Vlado: Steklarni na notranjskem Javorniku. *Kronika*, 3, 1955, št. 2, str. 87–93.
- Valenčič, Vlado: *Žitna trgovina na Kranjskem in ljubljanske žitne cene od srede 17. stoletja do prve svetovne vojne*. Ljubljana : SAZU, 1977.
- Zmajić, Bartol: Konte Mitar Vojnović "direktor opreme brodova" carice Marije Terezije i brodogradilište u Kraljevici. *Godišnjak Pomorskog muzeja u Kotoru*, 18, 1970, str. 55–62.
- Zvonarna strojnih tovarn in livarn d.d. v Ljubljani. *Ilustrirani Slovenec*, št. 40, 1925, str. 4.
- Žargi, Matija: Začetki zvonarne in livarne Samassa v Ljubljani. *Slovenci v letu 1789* (ur. Jasna Horvat). Ljubljana : Narodni muzej, 1989, str. 101–105.
- Žontar, Josip: Platnarstvo in sitarstvo v loškem gospostvu v 18. stoletju. *Loški razgledi*, 3, 1956, str. 89–102.



Z U S A M M E N F A S S U N G

Zwischen der Initiative eines geldgierigen Unternehmers und der Regulative einer intriganten Administration

Die Staatswerft in Kraljevica 1765-1768

Nach der Thronbesteigung Maria Theresias begann der langwierige Krieg mit Preußen. Die Entwicklung des österreichischen Seewesens wurde für mehrere Jahrzehnte unterbrochen, die Schiffbauer zogen sich zurück, der Seehandel stagnierte. Da der Wiener Hof Absatzmarkt für eigene Produkte und Waren der Erbländer suchte sowie die Rohstoffquellen für nichtagrarische Produktion monopolisieren wollte, gewannen die Wege nach Westen zunehmend an Bedeutung. Die Nordadriahäfen stellten das einzige österreichische Tor zur westlichen Welt dar, insbesondere während des Siebenjährigen Kriegs waren österreichische Handelsschiffe leichte Beute nordafrikanischer und anderer Seeräuber. Der Staat gestattete und förderte in einzelnen Zeitabschnitten die Bewaffnung von Handelsschiffen, die sich jedoch den gut aus-

gerüsteten und versierten marokkanischen, algerischen, tunesischen und tripolitanischen Seeräubern, aber auch englischen Schiffen unter preußischer Flagge, oft nicht genug zur Wehr setzen konnten. Die Verhältnisse spitzten sich nach der Unterbrechung der Friedensverhandlungen mit Algerien im Jahr 1764 zu. Als beunruhigende Nachrichten über den Einbruch von Seeräuberbanden durch den Otrant Wien erreichten, beschloss die Kaiserin, den Bau von zwei neuen Fregatten zu fördern, die die Sicherheit der Adriaschiffahrt sichern und heimische Schiffe in die Levante begleiten sollten. Der Erfolg eines Unternehmens hängt jedoch immer vom Problem der Billigung bzw. Missbilligung der Art und Weise und der Methoden ab bei der Durchführung einer bestimmten Politik. Der Verfasser versucht, die wesentlichen Faktoren zu nennen, die verfehlten Geschäftsentscheidungen hinsichtlich des Baus der beiden Fregatten in Kraljevica zugrunde lagen. Die Ursachen für große Verspätungen, hohe Kosten und schließlich für die Nicht-Einsatzbarkeit der Schiffe sieht der Verfasser im Geschäftskreis der Werft Kraljevica und in einer verfehlten Einschätzung der objektiven Marktbedingungen, der menschlichen und natürlichen Quellen.