

VLOGA VOJAŠKIH LADIJ V PRIMORSKIH MESTIH V 16. IN 17. STOLETJU

Flavijo BONIN

v.d. ravnatelj Pomorskega muzeja "Sergej Mašera" Piran, 66330 Piran, Cankarjevo nabrežje 3, YU
f.f. direttore del Museo del mare "Segej Mašera" Pirano

POVZETEK

Med arhivskim gradivom, ki ga hrani Pokrajinski arhiv Koper, je večkrat omenjena prisotnost vojaških ladij v primorskih pristaniščih, zato sem skušal zbrati podatke iz arhiva in literature za obdobje 16. in 17. stoletja, ko se omenjajo vojaške ladje (galeje, galeote in fuste).

Koper je bil dolžan stalno vzdrževati eno oboroženo galejo, zato se največ podatkov nanaša prav na to mesto. Komit (kapitan) koprške galeje (Galea Capodistriana) je bil član ene izmed koprskih plemiških družin. Posadko so prav tako sestavljali večinoma domači mornarji.

Vojaške ladje v primorskih mestih so v glavnem nadzorovale trgovski pomorski promet in tako skušale preprečevati tihotapstvo. Posebno pazljivo so morali vojaki nadzorovati ladje, ki so plule v Trst, zato je velikokrat prihajalo do sporov z avstrijskimi vladarji, ki so se borili za svobodno plovo po Jadranskem morju. Med državama so večkrat potekala pogajanja o tem vprašanju, vendar dokler je bila Beneška republika gospodarsko in politično močna, se stanje ni spremenilo. Šele v drugi polovici 17. stoletja se je stanje začelo spreminjati. Beneška republika ni bila več sposobna nadzorovati morja, kar so izkoristili tuji ladjarji.

Beneško ladjevje je v 17. stoletju močno zaostalo za francoskim, angleškim in nizozemskim. Galeje niso bile več kos modernim galeonom, ki niso več uporabljali galjotov in vesla, ampak izključno silo vetra. Nove vojaške jadrnice so bile močnejše grajene, z večjim številom topov in s tem tudi z veliko ognjeno močjo. Spremenila se je taktika bojevanja, v kateri galeje niso imele nobene možnosti za zmago.

V 16. in 17. stoletju na območju severnega Jadrana ni bilo večjih spopadov, izjema velja le za delovanje Uskokov v Kvarnerju. Zato v literaturi ne zasledimo podatkov o vojaških spopadih na tem območju Jadrana. Galeje, kakor tudi druge vojaške ladje na vesla, so v 18. stoletju izgubile pomen in jih niso več uporabljali.

Beneška vlada je temeljito nadzorovala beneško politično in gospodarsko življenje, posebno pa področje pomorstva.¹ V ta namen je vlada ustanovila večje število državnih teles (magistratur), ki so urejevala različna področja, med temi tudi pomorske zadeve.² Magistrature so opravljale podobne naloge, zato je prihajalo do problemov, ki jih je moral senat rešiti in uskladiti. Podobna telesa, le na nižji stopnji, je beneška vlada postavila tudi v istrsko provinco.

Benetke so sicer imele ogromne stroške za vzdrževanje vojne in trgovske mornarice, ampak zaslužki za

prevoze in najemnine ladij so bili zelo visoki.³ Beneški trgovci so v začetku 15. stoletja s pomočjo ladijskega prevoza izvozili za 10.000.000 ducatov vrednosti, približno toliko so tudi uvozili. Pri tem so zaslužili okoli 4.000.000 ducatov, kar pomeni, da so imeli 20 % profita.⁴

Dož Tommaso Mocenigo navaja podatke o stanju beneškega pomorstva na začetku 15. stoletja. Republika naj bi v tem obdobju imela nad 3.900 trgovskih ladij s 17.000 mornarji. Trgovsko mornarico je varovalo 300 manjših vojaških ladij z 8.000 vojaki ter 45 galejami z

1 P. Molmenti, Storia di Venezia nella vita privata, Torino, 1885, str. 81

2 Prim. Amelot de la Houassaie, Histoire du Gouvernement de Venise, Paris, 1676, Practica del Foro veneto, Venezia, 1763

3 Prim. Gestrin F., Pomorstvo srednjeveškega Pirana, Ljubljana 1978, str. 80 - 84; Luzzatto G., Studi di storia veneziana, Venezia, 1954, str. 54 (Velikokrat so na trgovskih galejah vozili tovor z Levanta, ki je presegal 200.000 ducatov vrednosti.); Tucci U., Alle origini dello spirito capitalistico a Venezia, Studi in onore di Amintore Fanfani, Milano 1962, str. 550; Tucci U., Costi e ricavi di una galera veneziana ai primi del Cinquecento, Studi veneziani, Venezia 1974 - (Avtor je opisal potovanje galeje Contarine iz Benetk v Anglijo in njeno nazaj v matično pristanišče. V delu so zabeleženi vsi stroški za vzdrževanje ladje in posadke ter prihodki s trgovskega potovanja.)

4 Molmenti P., Curiosità di storia veneziana, Bologna, 1919, str. 103

11.000 vojaki. Beneška ladjedelnica je zaposlovala veliko ljudi. Poleg ostalih je bilo v beneškem arzenalu okoli 3.000 izurjenih mizararskih mojstrov in približno takšno število kalafatov.⁵

Beneško trgovsko delovanje je bila v 15. stoletju v največjem razmahu. Z ladjami so pluli od nizozemskih obal do Francije, Španije, severne Afrike in Levanta do Črnega morja.⁶ Z odkritjem novih trgovskih poti v drugi polovici 15. stoletja se je težišče mednarodne trgovine preneslo na zahodnoevropske - atlantske dežele. Beneška republika pa zaradi geografskega položaja ni mogla tekmovali z novimi pomorsko - trgovskimi silami. Beneške ladje so na poti do Atlantika imele preveč ovir - gusarje, kakor tudi prehod skozi Gibraltarsko ožino. Beneški senat kakor tudi trgovci so spoznali, da so izgubili monopolni položaj v pomorski trgovini.⁷ Leta 1504 se je v senatu pojavil predlog za zgraditev posebnega kanala, ki bi povezoval Rdeče in Sredozemsko morje. Poseg bi bil velikih razsežnosti, zato bi bila potrebna pomoč turškega sultana, vendar pa sultana gradnja prekopa ni zanimala. Načrte za gradnjo prekopa je obudil sultan Murat III. leta 1586. Po pregledu političnega in gospodarskega stanja v Egiptu je zamisel opustil. Takajšnji vladarji so bili politično in gospodarsko nezanesljivi, sultan je imel z njimi velike probleme. Dvore egiptovskih veljakov so obiskovali španski, francoski, angleški in drugi trgovci ter jih podkupovali. Konec koncev je Murat III. spoznal, da bi za graditv prekopa potreboval veliko vsoto denarja. Braniti bi ga moral z močnimi vojaškimi silami, kar bi mu bistveno zmanjšalo zaslužek.⁸

Benetke so s pomorstvom do konca 15. stoletja obogatele in dosegle svoj višek. Mesta na vzhodni obali Jadrana so se zaradi beneške pomorske politike počasi razvijala (izjema je bil Dubrovnik). Za Benetke je najpomembnejše središče na severnem Jadranu pomenil Koper - bil je upravno in vojaško središče. Trgovci iz

slovenskega zaledja so prevažali v Koper žito, kože, vosek, med itd. Iz Kopra pa so izvažali v zaledje predvsem sol, vino, dragocene obrtniške predmete (izdelke), ki jih v zaledju ni bilo dobiti.⁹

V literaturi, ki se ukvarja s problematiko pomorstva, vglavnem zasledimo podatke o trgovski mornarici.¹⁰ Posebno pozornost bi morali posvetiti tudi vojaškim ladjam v novem veku. V virih iz obdobja od začetka 16. stoletja do konca 18. stoletja je najpogostejši izraz za ladjo "barca" (veliko je tudi drugih izrazov npr. *barcha*, *piccola barchetta*, *nave*, *naulio*, *naviglio*, *barcada in barca longa*). S temi imeni so na splošno označevali različne vrste ladij. Poleg teh srečamo še poimenovanja *marsiljana*, *trabakul*, *pelig*, *tartana*, *bracera*, *galeja*, *galeassa*, *brigantina* itd.¹¹

Podatki o oblikah in nosilnosti ladij so zelo skromni, včasih se omenja le nosilnost ladij. Posebno pozornost pri obravnavanju pomorstva je treba posvetiti galejam. Galeja je namreč tip vojaške ladje. Toda bile so tudi galeje za prevoz tovora in ljudi.¹²

Izraz "galeaja" izvira iz grščine, kjer "galaya" označuje ribo mečarico.¹³ Pojavljati so se začele v Sredozemskem morju v IX. stoletju. Imele so zelo vitek trup. Razvile so se iz ladij prejšnjih obdobj, predvsem iz dromona.¹⁴ Poleg vesel so imele tudi pomožno jadro, paluba je bila v celoti prekrita in tu so bile tudi klopi za veslače. V začetku so na klopih sedeli trije veslači, vsak s svojim veslom. Pozneje, v XV. stoletju, pa je vsaka klop s petimi veslači imela svoje veslo.¹⁵ Take galeje so bile hitrejše. Navadna beneška galeja je imela dva jambora z latinskimi jadri in 45 vesli. Na eni strani je bilo veslo manj zaradi luknje, kjer se je kadil dim. Obstajali sta dve glavni vrsti ladje: bojna galeja, ki je bila zelo vitka, s podaljšanim premcem, in tovorna, ki je bila bolj čokata in počasnejša.¹⁶

Razmerje med dolžino in širino ladje je bilo pri prvi 8:1, pri drugi pa 6:1.¹⁷ V XVI. stoletju so zgradili tudi

5 Battistella A., *La Republica di Venezia ne' suoi undici secoli di storia*, Venezia, 1921, str. 553

6 Prim. Luzzatto G., o.c., str. 54; Tucci U., o.c., str. 115; Mc Neil W.H., *Venezia - il cardine d' Europa 1081 - 1797*, Roma, 1979, str. 108

7 Prim. Cessi R., *Storia della Republica di Venezia*, Milano, 1968, str. 30; Tucci U. *Mercanti, navi, monete nel Cinquecento veneziano*, Bologna, 1981, str. 19

8 Battistella A., o.c., str. 552

9 Prim. Gestrin F., *Pomorstvo srednjeveškega Pirana*, Ljubljana 1987; idem, *Trgovina slovenskega zaledja s primorskimi mesti od 13. do konca 16. stoletja*, Ljubljana, 1965; idem, *Il commercio dei pellami nelle Marche del XV e della prima metà' del XVI secolo*, ATTI E MEMORIE, Nuova serie - anno 82 (1977), Ancona, 1978; Mihelič D., *Neagrarno gospodarstvo Pirana od 1280 do 1340*, Ljubljana, 1985

10 Prim. Gestrin F. *Pomorstvo srednjeveškega Pirana*, str. 112 - 119 (Nazorno je predstavil problem vojaških najemnikov na galejah v Piranu v poznem srednjem veku); Klen D., *Ščavunska vesla*, Pula, 1986 (Avtor je v delu opisal galeje in življenje galjotov na vzhodni obali Jadranskega morja - predvsem na hrvaški obali.)

11 Pokrajinski arhiv v Kopru (V virih, ki so shranjeni v arhivu v Kopru in Piranu, so zabeležena imena različnih tipov ladij, ki so plule na Jadranu.)

12 Prim. *Storia marittima dell' Italia*, Milano, 1942, str. 612; Tucci U., *Arcitettura navale veneziana - Misure di vascelli della meta' del Cinquecento*, Bollettino dell' atlante linguistico mediterraneo, Firenze, 1963 - 1964, str. 278; Tucci U. *La marina mercantile veneziana nel Settecento*, Bollettino dell' Istituto di Storia e della Società e stato II., Venezia, 1960; G. Luzzatto, o.c., str. 6

13 Prim. Vecchj A.V. *Storia generale della marina militare*, Livorno, 1895, str. 122; Vocino M., *La nave nel tempo*, Roma, 1927, str. 27

14 Prim. Vecchj A.V., o.c., str. 121; Mardešič P., *Pomorstvo I.*, Zagreb 1944, str. 7

15 Prim. Vecchj A.V., o.c., str. 128, 292 - 293 (Največji tip galeje je bila "Galea Reale" - imela je sedem galjotov za veslom. Manjša je bila Galea Capitana z veslom je opravljalo šest galjotov. Normalni tip galeje - Galea sottile je imela po štiri galjote za vsakim veslom.) - Klen D., o.c., str. 174

16 Prim. Vecchj A.V. o.c., str. 124; *Storia marittima dell' Italia*, str. 682; Vocino M. o.c., str. 28 - 29; Poparič B. *Pregled povjesti pomorstva I - II*, Zagreb 1932, str. 124; Dietrich F., Naglič V., *Ladje - morja - pristanišča*, Ljubljana, 1967, str. 27; Klen D., o.c., str. 175

nekaj ladij tipa "galeazza". Bile so večje in bolj oborožene od galej.¹⁸ Beneška republika je imela šest takih ladij, ki so se izkazale v bitki pri Lepantu. Po tej bitki jih niso več gradili, ker je bilo njihovo vzdrževanje zelo drago.

V začetku so na galejah veslali svobodni možje, kasneje pa zaporniki, sužnji in vojni ujetniki, ki so bili priklenjeni na klopi.¹⁹ Posadko galeje so poleg galjotov sestavljali poveljnik ladje, njegov pomočnik, birič, ladijski pilot, pisar, zdravnik, popravljalec vesel, kalafat, mizar, šest topničarjev, trije poveljniki vojakov, 80 vojakov in duhovnik. Običajno sta bila na galeji še dva mlada plemiča, ki sta se učila voditi ladjo, in poveljnikova družina. Podobno je bila sestavljena posadka tovornih galej in galeac.²⁰

Posadke galej so bile pomemben odjemalec hrane in pijače v primorskih mestih. V virih večkrat srečamo prošnje kapetanov galej, v katerih so prosili vino za posadko na galejah.²¹ Prav tako so ohranjeni dukali, v katerih beneški doži dajejo mestom (Kopru, Izoli in Piranu) dovoljenje za uvoz žita. Posadke na galejah in drugih ladjah so potrebovale velike količine kruha ter druge hrane, ko so bile zasidrane v pristaniščih (obnoviti je bilo treba tudi zaloge).²² Posadke večjih galej so štejele tudi do 500 ljudi.

Vojaška služba je bila za meščane primorskih mest pod Beneško republiko obvezna. Bogatejši meščani so se temu izmikali, saj so lahko najeli nekoga, ki je služil namesto njih.²³ V Piranu so najprej najemali ljudi iz nižjih socialnih slojev v mestu samem. Pozneje so najemali ljudi iz bližnje in daljne okolice. Tako se omenjajo galjoti iz Ljubljane, Metlike, Rodika, Tinjana itd.²⁴ Posebno v velikih spopadih s Turki je moralo veliko število ljudi na galeje (npr. v bitki pri Lepantu leta 1571).

Naslednji tip vojaške ladje, s katero so beneški mornarji varovali istrsko obalo, je bila galeota. Galeota je bila manjša od galeje, sicer pa podobno zgrajena.⁽²⁵⁾ Običajno so galeote imele okoli 15 vesel na vsaki strani ladje (30 skupno), največ pa do 23 vesel na enem boku. Veslali so oboroženi vojaki, za vsakim veslom po eden. Ko se je

vnela bitka, so prijeli za orožje (sablje in samokrese). Ladja je bila oborožena s štirimi topovi (kremenjače - petriere).²⁵

Galeote so imele po en jambor, velike so lahko imele še manjši jambor na premcu. Kljun (premec) ladje je bil podaljšan. Služil je za prehod vojakov na sovražnikovo ladjo. Krma ladje je bila vzdignjena in prekrita (galerija). Vetrilo galeote je bilo zelo enostavno. Na palubi je bila luknja, skozi katero so položili jambor, ki je segal do dna ladje (kobilice). Jambor so pričvrstili s klini in ga nato z vrvmi privezali na ladijske boke.²⁶

Galeoto so uporabljali po celem Sredozemlju. Ker je bila galeota zelo hitra, so jo uporabljali gusarji. Po napadu na trgovsko ladjo ali mesto so hitro zbežali beneškim mornarjem.

Galeota se v virih in literaturi omenja od začetka 16. pa dokonca 18. stoletja. Beneška mornarica je galeote uporabljala predvsem za nadzorovanje morja od Pulja do Trsta. S poostrenim nadzorstvom so Benečani skušali zatirati trgovino Trsta in preprečevati tihotapstvo istrskih domačinov med Istro in Furlanijo. Galeote so gradili, popravljali in vzdrževali na istrski obali od Kopra do Rovinja.²⁷

Beneška mornarica je uporabljala še manjšo vojaško ladjo - fusto. Uporabljali so jo v srednjem in novem veku. Imela je vesla in jambor z jadri. Nekatero fuste so imele po dva jambora. Ladja je bila zelo vitke oblike. Uporabljali so jo v izvidniške namene.²⁸

Fuste so bile manjše od galeot in zaradi svoje vitkosti tudi hitrejše. V Istri so jih rabili predvsem za preprečevanje tihotapstva domačinov - predvsem s soljo in oljem - v Furlanijo. V virih, ki jih hranita Piranski in Koprski arhiv, so ohranjeni podatki o turških fustah, s katerimi so gusarji prihajali ropat po Istri.²⁹

Poleg vojaški galej je Istro branila vojska na kopnem. Del beneške vojske so sestavljale tudi černide. V tretjem desetletju 16. stoletja so černidam dokončno uredili status in njihovo razporeditev. V beneškem delu Istre je černide sestavljalo okoli 3.000 vojakov.³⁰

17 Prim. Kemp P., *Storia della nave*, Novara, 1979, str. 92; Mardešič P., o.c., str. 41; Bubnov A.D., *Istorija pomorske ratne veštine I - III*, Dubrovnik, 1930, I. del, str. 68; Landstrom B., *Das Schiff*, Saltsjobergen, 1961, str. 128 - 133; (Avtorji so različnega mnenja glede razmerja med dolžino in širino sredozemskih tipov galej (od 1 : 6 do 1 : 8), enotni pa so si pri razmerju atlantskega tipa galeje, ki je znašal 1 : 3).

18 Prim. Kemp P., o.c., str. 92; Vecchj A.V., o.c., str. 124; A. Bubnov D. o.c., str. 77; Ditrich F., Naglič V., o.c., str. 27; Landstrom B., o.c., str. 135 - 149; Klen D. o.c., str. 66

19 Prim. Vecchj A.V. o.c., str. 124; Bubnov A.D., o.c., str. 68 (Beneška vlada je leta 1549 sprejela dekret o uvedbi "galee sforzate", na kateri so veslali samo zaporniki, vojni ujetniki in sužnji. Idealna postava veslačev na galeji je bila sestavljena iz 60 svobodnih veslačev in 140 zapornikov.) - Klen D. o.c., str. 162

20 Prim. Vecchj A.V., o.c., str. 122; Bubnov A.D., o.c., str. 68; Dietrich F., V. Naglič V., o.c., str. 32; D. Klen, o.c., str. 176

21 PAK, Enota v Piranu, Beneško obdobje, žk. 2

22 Prim. PAK, Enota v Piranu, Beneško obdobje, žk. 2 (Dokument je datiran z 9. nov. 1559)

23 Prim. Gestrin F., *Pomorstvo srednjeveškega Pirana*, str. 115; Klen D., o.c., str. 90 - 91

24 Gestrin F., *Pomorstvo srednjeveškega Pirana*, str. 117

25 Prim. Vecchj A.V., o.c., str. 288; Luetić J. *Pomorci i jedrenjaci Republike dubrovačke*, Zagreb, 1984, str. 262; Klen D., o.c., str. 78

26 Prim. Vecchj A.V., o.c., str. 192; Luetić J. o.c., str. 264

27 PAK, Družinski arhiv Grisoni - Sabini, žk. 36

28 Prim. Vecchj A.V., o.c., str. 124; P. Kemp, o.c., str. 92; Landstrom B., o.c., str. 133; Klen D., o.c., str. 74

29 PAK - Družinski arhiv Grisoni - Sabini, žk. 40

V obdobju med 16. in 17. stoletjem ni prišlo do večjih sprememb meje med beneško in avstrijsko državo. Večjo spremembo je pomenila beneška zasedba Momjana. Beneška republika je ozemlje Momjana zasedla med beneško - avstrijsko vojno (leta 1510). Vlada je momjansko ozemlje dodelila v fevd piranski komuni.³¹

Prebivalci Momjana so bili dolžni služiti v beneški vojski, a so se temu stalno izogibali. Piranski mestni svet se je večkrat pritožil na račun Momjana. Leta 1537 je moral Momjan poslati 15 ljudi za posadko na galejo, vendar, kot ponavadi, tega niso storili. Pritožbe Pirančanov pa niso veliko pomagale.³²

Prebivalci Kopra, Izole in Pirana niso služili samo v beneški vojski, kot najemniki so služili vojsko tudi v drugih državah. V Piranskem arhivu je ohranjen prepis listine iz leta 1530 (18. julij). Na prepisu so zabeležena imena piranskih galjotov, ki so službovali na eni izmed papeških galej. Galejo je vodil kapetan M. Antonio Colona. Imena galjotov so Piero Bartole, Bastian Forner, Domenico delle ville de Rogogna, Biasio - Lorenzo Ortolan, Bastian Cargnel, Nicolò Bonifatio.³³

Življenje na galejah je bilo zelo naporno, hrana je bila slaba in enolična, mornarji so bili slabo in neredno plačani, zato so se velikokrat uprli in povzročali nered v mestih, kjer je bila ladja zasidrana, v skrajnem primeru so tudi zbežali z ladje.³⁴ Mornarji galeje, ki jo je vodil J. A. Moro, so se na primer uprli, ker niso dobili plače. Ladja je bila zasidrana v Piranu. Piranski potestat je prosil senat, naj hitro pošlje mornarjem denar, ker se je bal še hušjih neredov. To je senat tudi storil.³⁵

Piranski potestat je marca meseca 1542 poslal v Benetke sporočilo, da so s pisanske galeje, ki je bila v Piranu, pobegnili mornarji. Z ladje so pobegnili 103 mornarji. Senat je naročil komitu (poveljniku) ladje, naj galejo pripelje v Benetke. Komit je moral uvesti drugo ladijsko knjigo s seznamom tistega dela posadke, ki je bila v Piranu še prisotna. Del posadke, ki je pobegnil, pa je izgubil vse pravice do plačila.³⁶

Primorska mesta so morala redno pošiljati svoje prebivalce na beneške galeje. Leta 1551 je dož Francesco Donato poslal v Piran pismo, v katerem je zahteval, da naj iz Pirana pošljejo devet sposobnih mož v Rovinj. V Rovinj je prispela galeja, ki je prišla iz Šibenika, in je bilo treba izpopolniti posadko.³⁷

Glavna naloga beneških vojaških vadij na območju severnega Jadrana je bil nadzor nad pomorsko trgovino. Avstrijski vladarji so delovali na tem, da si zagotovijo svobodno plovbo, kar je bilo v nasprotju z beneškimi interesi. Tako so na primer junija meseca leta 1563 potekala v Vidmu mirovna pogajanja med beneškimi in avstrijskimi poslanci.³⁸ Obravnavali so tudi možnost svobodne plovbe po Jadranskem morju. Do te dobe so morale ladje, namenje v avstrijska pristanišča (Trst, Reka), najprej v Benetke. V Benetkah so beneški nadzorniki ladje pregledali. Kapitani ali lastniki ladij so plačali davek in šele nato so lako odpluli v cesarska pristanišča. V primeru, da niso plačali dajatev, so jih Benečani imeli za tihotapske. Cesarski odposlanci so zato prosili, naj bi jim dovolili plačevanje davkov tudi v drugih beneških mestih.³⁹ Avstrijska delegacija je priznala sicer beneško suverenost nad Jadrantom. Strinjala se je z dejstvom, da so morali Benečani žrtvovati veliko denarja in sil za vzdrževanje ladjevja, ki je varovalo Jadransko morje pred gusarji in drugimi sovražniki. Vendar pa se je delegacija zavzela za svobodno plovbo avstrijskih ladij, predvsem tistih ladij, ki so prihajale za južnega dela Apeninskega polotoka. Cesar je bil pripravljen plačati minimalne carinske dajatve s pogojem, da ladjam ni bilo treba pluti v Benetke.⁴⁰

Pogajanja so potekala počasi, ker so se poslanci posvetovali z višjimi instancami (beneški odposlanci s senatom, avstrijski pa s predstavniki v Trstu).

Beneški senat je sprejel predlog, po katerem avstrijskim ladjam ne bi bilo treba pluti v Benetke in tam plačati pristojbine za plovbo. Za tiste ladje, ki bi odplule iz Trsta in Devina, naj bi pristojbino plačali v Piranu ali Poreču, za tiste, ki bi odplule z Reke ali iz Senja, pa v Zadru ali na Krku. Ladje, ki bi se vračale iz Puglie in drugih delov južnega Apeninskega polotoka, bi morale na Hvar in bi tam plačale pristojbine. Druge ladje, ki bi se vračale iz Mark in Romagne, pa naj bi šle v Zadar ali Poreč, glede na to pač, kam bi plule, na Reko ali v Trst. Cesarski odposlanci so se načelno strinjali s predlogom, še vedno pa so upali v boljše pogoje.⁴¹

Cesarski odposlanci so tudi prosili, da ne bi najemali beneških trgovskih ladij, zato naj ne bi plačali carinskih dajatev, ker bi Beneška republika zaslužila že z najemom ladjevja. Najemna pogodba naj ne bi bila trajna, ampak

30 Prim. C. de Franceschi, *L' Istria*, Parenzo, 1879, str. 287; Klen D., o.c., str. 71

31 PAK, Enota v Piranu, Repertorium st. 4

32 PAK, Enota v Piranu, Repertorium str. 5 (Dokument je datiran z 22. 4. 1537).

33 PAK, Enota v Piranu, Beneško obdobje, šk. 2,; prepisi in originali listin

34 Prim. Vecchj A.V., o.c., str. 294-295; Dietrich F., Naglič V., o.c. str. 33

35 Senato Mare - 23.6.1537/ ATTI e memorie, Vol. X., 1896, str. 120

36 Ibidem, str. 131, (Dokument je datiran s 23. 3. 1542).

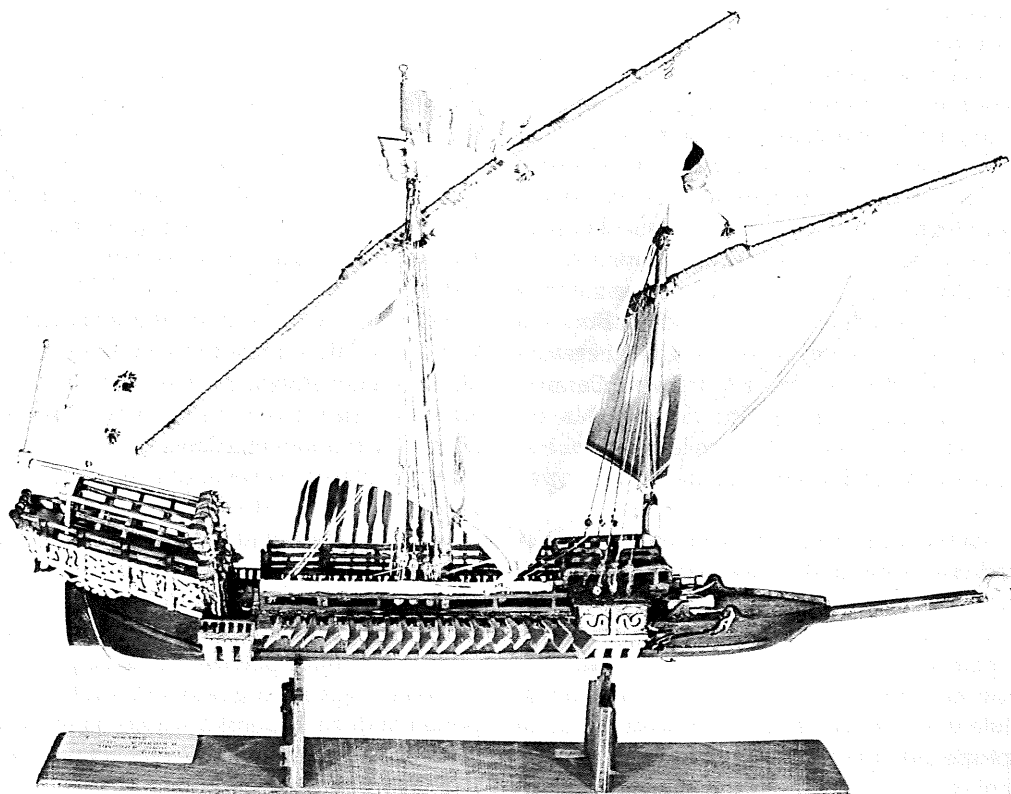
37 PAK - Enota v Piranu, Beneško obdobje, šk. 2; prepisi in kopije dokumentov 1412 - 1610, str. 14

38 Prim. Cessi R., o.c., str. 123; Benussi B., *L' Istria nei sue due millenni di storia*, Trieste, 1924, str. 314; Negrelli G. *Comune e Impero negli storici della Trieste ausburgica*, Varese, 1968, str. 54; Filipuzzi A., *Trieste e gli Asburgo*, Udine, 1988, str. 156

39 PAK, Družinski arhiv Grisoni - Sabini, šk. 1; Commisari Veneti spediti nel Friul 1563 - 1564 (Dokument je datiran s 6. aprilom 1563.)

40 ibidem, šk. 1 (Dokument je datiran z 8. 4. 1563)

41 ibidem, šk. 1 (Dokument je datiran z 21. 4. 1563)



Model dubrovniške galeje iz 17. stoletja. Pomorski muzej "Sergej Mašera, inv. št. 5158/P 1709

naj bi veljala samo za določeno obdobje. Avstrijska vladarska hiša si je pridržala pravico, da pogodbo v primeru problemov prekine. Cesarski odposlanci so zahtevali nižje dajatve - take, kot so jih plačevali beneški ladjarji in trgovci (beneški državljani na beneškem ozemlju). Beneški odposlanci pa se s tem predlogom niso strinjali, ker so tudi beneški trgovci plačevali zelo visoke dajatve na avstrijskem ozemlju (mnogo višje, kot so jih plačevali domači avstrijski trgovci).⁴²

Beneški ladjarji in trgovci so ob prihodu v Benetke plačali enotno pristojbino. Pri vstopu na avstrijsko ozemlje in na poti po njem so beneški trgovci večkrat plačali dajatve (cestnine, mostnine itd.).⁴³

Cesarski poslanci so tudi zahtevali, da vse stvari iz Levanta, Nemčije, Flamske in cesarske posesti na južnem

Apeninskem polotoku (Puglia, Romagna, Abruzzo) svobodno prevažajo v cesarske luke. Benečani so bili odločno proti. Avstrijskim podanikom naj bi dovolili trgovati in prevažati samo tiste stvari, ki so jih vzgajali na cesarski zemlji in jih tam predelovali. O tem vprašanju so se dogovarjali precej časa. Avstrijski odposlanci so bili vztrajni pri svojih zahtevah, vendar niso nič oprijemljivega dosegli. Pogajanja so se zavlekla, zato so cesarski odposlanci zahtevali, da za prevoz pridelkov in drugega blaga lahko najamejo ladje iz Genove, Dubrovnika in drugih krajev v Sredozemlju. Za te ladje so zahtevali dovoljenje za plovbo po Jadranu. Benečani so bili odločno proti, saj bi s tem njihova republika trpela ogromno škodo.⁴⁴

⁴² ibidem, šk. 1 (Dokument je datiran z 19. 6. 1563)

⁴³ ibidem, šk. 1 (Dokument je datiran z 19. 6. 1563)

⁴⁴ ibidem, šk. 1 (Dokument je datiran s 16. 7. 1563)

Beneški odposlanci so od senata zahtevali spisek blaga, ki bi ga avstrijski podaniki lahko prevažali na ladjah (kar je precej bolj točno kot spisek, ki prepoveduje uvoz določenih stvari - senat je prepovedal trgovanje s svilo, z vsemi vrstami začimb in z drugim orientalnimi blagom). Dovolili so samo trgovati s pridelki, ki so jih pridelovali na cesarski zemlji, in z izdelki, ki so jih tam izdelovali.⁴⁵

Avstrijski odposlanci so se pritožili, ker v 25 dneh niso uspeli najti niti ene skupne točke. Zato so predlagali, da se cesar in dož dogovorita, da bi zmanjšali število poslancev na enega samega in se potem dogovarjali dalje. Zaradi velikega števila poslancev so bili tudi stroški veliki.

Na drugi strani je senat pohvalil svoje odposlance, ker so tehtno in avtoritativno izpodbijali cesarjeve zahteve po svobodni polovbi po Jadranskem morju. Beneško vlado je skrbelo, ker je cesar nameraval v Trstu zgraditi velik fontik, kar bi škodovalo beneški trgovini. Cesarski odposlanci na koncu pogajanj niso dosegli nobenih ugodnosti v zvezi s plovbo po Jadranskem morju. Beneška republika je še vedno gospodarila v "svojem zalivu".⁴⁶

Ne glede na težave so se pogajanja med beneško in avstrijsko vlado nadaljevala. Beneške vojaške ladje pa so še naprej budno pazile na pomorski promet na severnem Jadranu.

V drugi polovici 16. stoletja zasledimo v virih in literaturi večje število podatkov o beneških vojaških ladjah, ki so plule v istrska pristanišča. Primorska mesta pa so morala prispevati ljudi za izpopolnitev ladijskih posadk.

Marca meseca 1568 je beneški dož poslal koprskemu potestatu ukaz, naj zbere posadko za fusto "Pasqualigo". Ladja je bila namenjena v Zadar. Piran je moral prispevati 36 ljudi, Izola pa 10.⁴⁷

Leta 1570 je senat sklenil, da iz beneškega arzenala pošljejo v Piran vse, kar je potrebno za popravilo galeje "Filippo Lion". Poškodovana galeja je bila zasidrana v piranskem pristanišču.⁴⁸ Vendar so strokovni izvedenci iz beneškega arzenala izračunali, da bi bilo predrago poslati vse potrebne dele in ljudi v Piran. Senatu so svetovali, naj galejo "Filippo Lion" pripeljejo v Benetke, kjer jo bodo ceneje popravili.⁴⁹ Marca meseca 1570 je

piranska občina poslala 20 ljudi na galejo. Aprila so morali v Piranu zbrati dodatno še 30 mož in jih poslati na galejo (galea grossa). Dož Pietro Loredan je ukazal, da jih je treba pravočasno poslati, da bi jih primerno oborožili.⁵⁰

Leta 1571 se je Beneška republika pripravljala na eno največjih pomorskih bitk v Sredozemlju (bitka pri Lepantu). V tem obdobju zasledimo precej podatkov o vojaških ladjah v Istri. Stare ladje so popravljali, izpopolnjevali so opremo in oborožitev. Povečali so število posadk.⁵¹

Marca meseca 1571. leta so poslali iz Benetk koprskemu potestatu 500 ducatov. Denar je bil namenjen 100 koprskim vojakom, ki so morali na galejo. Ladja je odplula v Dalmacijo.⁵²

Leta 1571 je bila v Izoli zasidrana galeja, ki jo je vodil koprski plemič soprakomit Gio. Batta. Gravise. Ladja je bila v slabem stanju, zato je senat naročil beneškemu arzenalu, naj v Izolo pošljejo ves potreben material za popravilo in dopolnitev ladje.⁵³

Aprila meseca je senat obvestil potestate v Istri, da je večje število ljudi v Istri pobegnilo, ker so se hoteli izogniti vojaškemu službovanju na Levantu. Potestatom je senat ukazal, naj jih polove in kaznujejo z minimalno kaznijo 18 mesecev na galeji.⁵⁴ Maja meseca je koprski potestat dobil ukaz iz senata, naj pošlje še 200 mož na galejo; 100 jih je namreč potestat poslal že prej.

Poleg vojakov za galejo so morala primorska mesta poslati ljudi za kopensko vojsko, ki je šla v Dalmacijo. Januarja 1572 je v Zadar šlo 35 vojakov iz Kopra, 12 iz Pirana in 10 iz Izole.⁵⁵ Leta 1571 so poslali veliko strokovnjakov iz beneškega arzenala v istrska mesta, kjer so pomagali pri popraviljanju in graditvi novih ladij. V Pulj so na primer decembra meseca poslali 18 mizarjev, 3 kalafatov, 3 kovače in 2 mojstra za žaganje. V Pulju so gradili večje število galej, ki jih je bilo treba hitro dokončati.⁵⁶

Kljub zmagoslavju katoliške vojske pri Lepantu je beneško vojaško ladjevje budno nadzorovalo stanje na Jadranu. Spomladi leta 1572 je beneški senat poslal denar koprskemu plemiču Pietru Graviseju. Gravise je bil izvoljen za soprakomita na galeji, denar pa je bil namenjen za vzdrževanje ladijske posadke.⁵⁷ Koprška plemiška

45 ibidem, šk. 1 (Dokument je datiran z 21. 7. 1563)

46 ibidem, šk. 1 (Dokument je datiran s 27. 7. 1563)

47 PAK, Enota v Piranu, Beneško obdobje, šk. 2.; prepisi dokumentov 1539 - 1568

48 ATTI e memorie, Vol. XI., 1896, str. 368

49 ibidem str. 368 (Dokument je datiran s 16. 1. 1570).

50 PAK, Enota v Piranu, Beneško obdobje, šk. 2, Prepisi dokumentov 1421 - 1410, str. 12

51 O bitki pri Lepantu -prim. Vecchj A.V., o.c., str. 333 - 335; Storia marittima dell' Italia, str. 835 - 849; Kojič B.- Barbalíč R., Ilustrirana povjest jadranskog pomorstva, Zagreb, 1975, str. 77; Kemp P., o.c., str. 90; Kennedy P., The Rise and Fall of the Great Powers, New York, 1987, str. 47; Mc Neill W.H., Venezia, il cardine d' Europa 1081 - 1797, Roma, 1979, str. 218; Cessi R., o.c., str. 128 - 137

52 ATTI e memorie, Vol. XI. 1897, str. 37 (Dokument je datiran s 24. 3. 1571.)

53 ibidem, str. 37 - (Dokument je datiran s 24. 3. 1571.)

54 ATTI e memorie, Vol. VII., 1891, str. 293 - (Dokument je datiran s 14. 4. 1541)

55 ibidem, str. 42 - (Dokument je datiran s 30. 1. 1572.)

56 ibidem, str. 38 - (Dokument je datiran s 30. 12. 1571.)

57 ibidem, str. 40 - (Dokument je datiran s 3. 3. 1572.)

družina Gravise je imela bogato vojaško tradicijo. Poleg Pietra je galejo vodil Gio. Batta. Gravise (sopracomito della gallera Istriana) v obdobju 1510 - 1522. Giulio Gravise je leta 1571 padel v pomorski bitki, ko je bil na galeji, ki jo je vodil drugi koprski plemič Gio. Domenico del Tacco.⁵⁸ Francesca, Vanta in Lucretia Graviseja so leta 1612 ujeli Uskoki v Kvarnerskem zalivu in jih z galejino posadko vred usmrtili.⁵⁹ Družina Borisijev je naslednja koprška plemiška družina, ki je bila aktivna na vojaškem področju. Poleg kapitanov galej in poveljnikov vojske na kopnem so opravljali službo "dragomanov" (prevajalcev v Porti). Vettor Borisi je bil na primer "Dragomano Grande" na Porti 36 let. Poleg italijanskega je obvladal še slovanske jezike ter turški, arabski, perzijski, grški, vlaški, albanski in bolgarski jezik.⁶⁰ Član družine Gavardo je bil že leta 1366 soprakomit galeje.⁶¹

Kot smo že videli, je beneški senat poleg ladijski delov in ljudi pošiljal v primorska mesta tudi denar. Leta 1574 so poslali v Piran 500 dukatov za popravilo galeje Vincenza Gradeniga.⁶²

Kljub beneškemu nadzoru so se turške in albanske galeote pojavljale v severnem delu Jadranskega morja. Maja meseca 1577 je senat ukazal soprakomitu Niccolòju Cornerju, naj polovi turške galeote, ki so nadlegovale plovbo ob istrski obali.⁶³ V tem obdobju so začeli tudi Uskoki napadati beneške ladje, kar je pomenilo veliko večjo nevarnost za beneške trgovske ladje.

Leta 1582 je galeja Michiela doživela brodolom. Soprakomitu galeje so takoj poslali nadomestno ladjo, da je rešil orožje in druge stvari s potopljene ladje. Na novo ladjo je prešla tudi posadka potopljene ladje.⁶⁴ Naslednji mesec se je podobna nesreča zgodila kapitanu Lorenzu Priuliu. Koprski potestat je poslal ljudi v Benetke po drugo ladjo.⁶⁵

Tudi v naslednjem letu zasledimo podatke o potopljeni galeji. Septembra meseca se je potopila galeja soprakomita Giovannija Pesara. Iz Kopra so poslali ljudi po drugo ladjo v Benetke. V takih primerih je obstajala nevarnost pobega posadke. Zato so poškodovane ali potopljene galeje hitro zamenjali z novimi.⁶⁶

Leta 1584 je senat poslal v mesta Koper, Izolo in Piran navodila, kako postopati z zaporniki, ki so bili obsojeni na galejo. Do te dobe je lahko potestat zapornike zaupal vsakemu soprakomitu galeje, tudi če so na njej veslali svobodni mornarji (veslači). Senat je hotel narediti red na galejah. Na svobodni galeji - (*galea libera*) naj bi veslali samo svobodni možje, na drugih (*galea di condannati*) pa zaporniki. Zapornike, ki so bili obsojeni na veslanje na galeji, so morali potestatje poslati providurju armade. Providur jih je nato porazdelil na galeje.⁶⁷

V virih in literaturi večkrat zasledimo primere humanih dejanj, ki jih je naredila beneška vlada. Tako je beneški senat osvobodil kazni sedem galjotov, ki niso bili več sposobni za veslanje na galeji. Med temi je bil tudi Marco Stagolin iz Kopra.⁶⁸

Beneška republika je imela večje število galej, na katerih so veslali kaznjenci. Vlada je sprejela zakon, ki jim je nudil možnost manjšanja kazni za največ štiri leta. Na ladji so se galjoti večkrat uprli, v posameznih primerih pa so tudi zavzeli ladjo in zbežali. Da ne bi prihajalo do teh primerov, so galjotu, ki je zvedel za uporniške namere drugih galjotov in o njih sporočil poveljniku, zmanjšali kazen za toliko let, kolikor jih je ostalo uporniku do odslužitve kazni, vendar pa največ za 4 leta. Enako ugodnost so imeli tudi svobodni beneški državljani. Če so vedeli, da kdo pripravlja hujše kaznivo dejanje in so to povedali državnim uslužbencem, so morali slednji preveriti informacijo. Če je bila resnična, je imel informator možnost komu zmanjšati kazen do 4 let, in sicer zaporniku na galeji ali pa tudi človeku, ki je bil izobčen z beneškega ozemlja (ali pa tudi iz kakega mesta).⁶⁹

Zaradi strateškega pomena Istre je imela Beneška republika v tej provinci vedno dobre vojaške ladje. Če je bila ladja zastarela ali poškodovana, so jo takoj popravili ali zamenjali. Leta 1590 so fusti, ki jo je vodil Gradenigo, zamenjali jambora z vsemi vrvmi in jadri.⁷⁰ Istega meseca so iz Benetk poslali v Koper 16 vesel za galeje. Koprski potestat jih je moral izročiti soprakomitu Grittiju. Njegova galeja je bila zasidrana v Kopru. Koprskemu potestatu so objubili, da mu bodo poslali še večje število vesel.⁷¹ Naslednje leto so zamenjali 2 galeji hkrati. Eno

58 Prim. Venturini D., Guida storica di Capodistria, Capodistria 1906, str. 107; Klen D. o.c., str. 67 (Večja obmorska mesta Beneške republike so bila dolžna sama vzdrževati oboroženo galejo. V takem primeru se je imenovala po mestu. Koprška galeja se je na primer imenovala "Capodistriana").

59 PAK, Družinski arhiv Grisoni - Sabini, šk. 22

60 PAK, Družinski arhiv Gravisi, šk. 4

61 PAK, Družinski arhiv Gavardo, šk. 4

62 ATTI e memorie, Vol. XI. 1897, str. 47 - (Dokument je datiran z 12. 2. 1574.)

63 ibidem, str. 49 - (Dokument je datiran s 6. 5. 1577.)

64 ibidem, str. 72 - (Dokument je datiran s 23. 6. 1582.)

65 ibidem, str. 72 - (Dokument je datiran z 22. 7. 1582.)

66 ibidem, str. 76 - (Dokument je datiran s 6. 9. 1583.)

67 ibidem, str. 80 - (Dokument je datiran s 3. 1. 1584.)

68 ibidem, str. 84 - (Dokument je datiran s 13. 12. 1585.)

69 PAK, Družinski arhiv Grisoni - Sabini, šk. 39

70 ATTI e memorie, Vol. XII. 1898, str. 62 (Dokument je datiran s 15. 9. 1590.)

71 ibidem, str. 63 - (Dokument je datiran s 15. 9. 1590.)

je vodil soprakomit Marco Michiel, drugo pa Antonio Molin.⁷²

Beneška vlada je v tem obdobju sprejela več zakonov, s katerimi so ščitili pomorsko trgovino. Zelo pomemben je bil zakon o zaščiti brodolomcev, ki ga je sprejel Svet petih modrih za trgovino - "Cinque savii sopra la Mercantia".⁷³ Sprejeli so ga leta 1586.

Državni uslužbenci so morali v primeru brodoloma takoj ukrepati in zaščititi poškodovano ladjo in tovor. Zbrali so se kapetan - lastnik ladje, ladijski pisar in drugi mornarji ter ocenili škodo na ladji in tovoru. Državni uslužbenci so nadzorovali potek reševanja in skrbeli za varnost ladijske imovine in tovara. Najti so morali primerne skladiščne prostore v bližini brodoloma ter prenesti tovor in ga zaščititi. Ves potek reševanja so morali opisati ter zapisnik poslati v Benetke. Zapisnik je moral napisati tudi ladijski pisar. V Benetkah so potem primerjali zapisnike. Za primerjavo dnevnikov je bil zadolžen Svet XII., ki je tudi nadzoroval potek reševanja.⁷⁴

Beneški funkcionarji so pazili na mornarje, da niso prodajali tovara ali ladijske imovine. Brodolomci so morali počakati, da je trgovec poslal svoje agente, agente pa je morala poslati tudi zavarovalnica. Doba prihoda je bila odvisna od oddaljenosti kraja brodoloma od Benetk. Do prihoda agentov so bili mornarji na plačilni listi trgovca, ki jih je za ladjo najel. Agenti so potem odločili, ali so bili mornarji še naprej plačani ali pa ne. Agenti zavarovalnice so morali plačati krajevne uslužbenke in delavce, ki so pomagali pri reševanju tovara. Tovor, ki je bil namenjen v Benetke, so nato pripeljali v beneška skladišča (Magazzini delle Dogane) in ga tam uskladiščili. V skladišču so nadzorniki tovor pregledali in ocenili, nato pa je trgovec plačal carinske dajatve. Podoben postopek je bil predviden tudi za tovor, ki je bil namenjen v druga mesta.⁷⁵

Ena izmed nalog kapitanov vojaških galej je bila pomoč pri reševanju potopljenih ladij in tovara. Vendar pa kapitani (soprakomiti), ki so službovali na galejah v istrski provinci, niso izpolnjevali svojih dolžnosti. Njihova glavna naloga je bila nadzor morja in istrske obale, vendar so bili raje zasidrani v pristaniščih. Iz senata so večkrat ukazali potestatoma v Piranu, Izoli in Koprju, naj poskrbijo, da ladje stražijo obalo in da opravljajo druge dodeljene naloge.⁷⁶

V zadnjem desetletju 16. stoletja so aktivnost na morju povečali tudi Uskoki.⁷⁷ Napadali so beneške trgovske ladje v severnem Jadranu. Najbolj izpostavljeni so bili kraji v Kvarnerskem zalivu, z ladjami pa so napadali tudi kraje na severozahodni istrski obali. Iz senata so pošiljali navodila, kako organizirati obrambo. V ta namen je beneška vlada postavila posebnega poveljnika - kapitana proti Uskokom. Moral je skrbeti za varnost beneških trgovskih ladij. Leta 1594 je beneška vlada poslala kapitanu za boj proti Uskokom 200 dukatov. Z denarjem je moral popraviti ladje, s katerimi je varoval beneške trgovce. Denar je bil namenjen tudi za nakup vesel v Koprju in Piranu.⁷⁸

Naslednje leto je koprski potestat obvestil senat, da nekatera mesta v istrski provinci ne dajejo zadostnega števila galjotov. Zato je senat naročil, naj se v provinci izvede popis vseh moških od 18. do 50. leta starosti. S popisom so dobili število vojaških obveznikov, s katerimi sta lahko koprski potestat in kapitan po potrebi razpolagala.⁷⁹ Prebivalci Istre so lahko doma posedovali vse vrste orožja - strelnega in hladnega. Nositi so ga smeli na njivah in cestah, z njim pa niso smeli v javne prostore.⁸⁰

Julija meseca leta 1600 je koprski potestat M.A. Contarini poslal v Benetke poročilo o številu vojaških obveznikov. V istrski provinci je bilo 2.523 vojaških obveznikov. Contarini je dodal, da so bili Pirančani najbolj nedisciplinirani, neubogljivi ter da se niso menili na kazni. Oboroženim vajam so se izogibali na najrazličnejše načine.⁸¹ Podobno poročilo je napisal tudi koprski potestat in kapitan Hieronimo Loredan leta 1604. Vseh piranskih vojaških obveznikov je bilo 493, njihov kapitan je bil Annibale Angelini. Pirančane je opisal kot zelo lagodne osebnosti: niso prenašali discipline, niso bili pripravljeni opravljati vojaške službe in hoditi na vaje.⁸²

Tudi v prvih dveh desetletjih 17. stoletja so v Istri občutili uskoško prisotnost. Beneški senat je povečal število ladij, ki so varovale istrsko obalo kakor tudi celotno področje severnega Jadrana. Istrske obale je varovalo dodatno še 12 ladij z albanskimi posadkami. Med Uskoki in Albanci je vladala velika nestrpnost, zato so se Benečani v boju z Uskoki najemali albanske vojake.⁸³

Leta 1611 so Uskoki vdrli v Piran in Koper. V Piranu naj bi naredili veliko škode in pobili manjše število

72 ibidem, str. 63 - (Dokument je datiran s 14. 3. 1591.)

73 Prim. Pratica del Foro Veneto, str. 92

74 Tucci U. Mercanti, navi, monete nel Cinquecento veneziano, str. 158, ("Ius naufragi" v Mediteranu ni bil dovoljen, vendar pa so ga opravljali prebivalci obmorskih krajev. Ladje so večinoma plule ob obali, zato se je dalo rešiti veliko ladijske opreme in trgovske robe.)

75 PAK, Družinski arhiv Grisoni - Sabini šk. 39

76 ATTI e memorie, Vol. XII. 1898, str. 70 - (Dokument je datiran s 15. 3. 1594.)

77 Prim. Kojič B., Barbalich R., o.c., str. 84 - 90; Cessi R., o.c., str. 166; Moroteani L., Notizie storiche della città di Pirano, Trieste, 1886;

Benessi B., Manuale di geografia, storia e statistica del litorale, Pola, 1885, str. 104 - 108; Prikril B., Tri tisoč let pomorskega vojskovanja, Ljubljana 1980, str. 118; Novak G., Naše more, Zagreb, 1932, str. 181 - 212

78 ATTI e memorie, Vol. XII., 1898, str. 73 - (Dokument je datiran s 30. 3. 1594.)

79 ibidem, str. 74 - (Dokument je datiran s 14. 10. 1595.)

80 Paruta L., Leggi statutarie per il buon governo dell' Istria, 1757, IV. poglavje, str. 28 - (Dokument je datiran s 5.4. 1600.)

81 ATTI e memorie, Vol. LI. 1939, str. 112 - (Dokument je datiran s 8. 7. 1600.)

82 ATTI e memorie, Vol. XXVIII, 1912, str. 33 - (Dokument je datiran s 5. 11. 1604.)

občanov.⁸⁴ Meščani primorskih mest so bili v stalnih nasprotjih z albanskimi mornarji. Večkrat je prišlo do hudih sporov. Iz Kopra so morali na primer odstraniti vojaško ladjo, ki ji je poveljeval kapitan Stefan da Risano. Zamenjala jo je druga ladja, na kateri je bila prav tako albanska posadka.⁸⁵

V drugi četrtini 17. stoletja se je stanje na severnem Jadranu umirilo. Beneški senat je zmanjšal število ladij, ki so stražile istrsko obalo. Glavna naloga oboroženih ladij je bila zatiranje tihotapstva soli. Piranski potestat je edini leta 1632 poslal pismo beneškemu dožu, v katerem piše, da so se na morju pojavili gusarji (*corsari, gente barbara*). Po vsej verjetnosti so bile to manjše turške ladje, ker potestat v poročilu omenja turško porto in njen boj proti krščanstvu.⁸⁶

Vse vojaške kakor tudi upravne zadeve v Istri je vodil koprski potestat. Sredi 17. stoletja je koprski potestat dobil na voljo še tretjo vojaško ladjo, s katero je nadzoroval trgovino s soljo. Koper je imel stalno pomorsko zvezo z Benetkami. Zato je bila v Kopru stalno pripravljena ladja za prevoz odposlancev ali pošte v Benetke. Ladijsko posadko so sestavljali štirje mornarji. Cena za prevoz pa je bila 30 lir na osebo.⁸⁷

V tridesetih letih 17. stoletja so bile razmere v Evropi zelo napete, kar je občutila tudi Beneška republika. Provincam je naročila popis vseh za vojsko sposobnih mož. Za istrsko provinco je to nalogo opravil koprski potestat leta 1640. Število je bilo višje kot v popisu iz leta 1604, in to za 857 mož (3.380). Koprski potestat je v poročilu napisal, da bi morale biti število vojaških obveznikov glede na število prebivalstva višje.⁸⁸

V tem obdobju so se poslabšali odnosi med Beneško republiko in Turčijo, kar je privedlo državi do medsebojnih spopadov. Zaradi bojazni pred Turki so prebivalci Pirana leta 1645 popravili in obnovili mestno obzidje. Meščani so dobili delno pomoč iz Benetk, pri obnovi pa je sodeloval tudi koprski potestat.⁸⁹ Tako kot Piran so svoje obzidje popravili tudi meščani Izole in iz drugih mest v Istri. Mesta pa so morala zbrati svoje vojaške obveznike in jih poslati v Dalmacijo in Levant (1645 - kandijska vojna).⁹⁰ Marca 1646 sta morali mesti Koper in Piran zbrati 100 mož za potrebe mornarice.⁹¹ Maja

meseca pa sta morala Piran in Rovinj zbrati ljudi za popolnitev večje galeje.⁹²

V vojni nevarnosti je Beneška republika svojo mornarico popolnila z mornarji trgovskih ladij. Mornarji so se temu upirali in bežali z ladij domov. Senat je ukazal potestatoma, naj pobegle mornarje polovijo in jih vrnejo na ladje.⁹³

V koprskem arhivu je ohranjenih večje število pisem Almerica Sabinija, ki je bil je poveljnik brigade (*Sergente maggiore di brigatta*). Služboval je v Dalmaciji (Zadru, Splitu, Solinu, Senju), kakor tudi na Levantu. V pisemih opisuje stanje beneške in turške vojske, vojaške utrdbe v mestih, kjer je služboval, in imena galej, s katerimi je potoval na Levant.⁹⁴

V literaturi in virih se tudi za drugo polovico 17. stoletja omenjajo podatki o zamenjavi poškodovanih ali potopljenih galej. Ne zasledimo pa več podatkov o nevarnosti pred gusarji, pirati, Uskoki ali Turki. Vojaške galeje so posvečale vso pozornost zatiranju tihotapstva v istrski provinci.

Beneška republika je imela vse večje probleme tudi z avstrijskimi vladarji, ki so že v 16. stoletju poskušali preprečiti svojim podanikom trgovanje z ljudmi na beneškem ozemlju.⁹⁵ Razvijali so svoji obmorski mesti Trst in Reko. Vsaj na začetku pa niso imeli večjega uspeha. Beneška republika je bila še premočna, da bi dovolila "tujcem" posredovanje v njeni neposredni bližini.

Ne sme pa nas presenetiti dejstvo, da so obstajale številne pomorske povezave istrskih mest s Trstom. Predvsem Koper je imel zelo dobre pomorske stike s Trstom. V Trst so potovali trgovci in obrtniki, pa tudi drugi, po predmete, ki jih je v istrskih mestih primanjkovalo. To so bili predvsem železni izdelki (žebliji, železno orodje, kovano železo) in leseni izdelki (deske, tramovi, plohi).⁹⁶

Da bi lažje nadzorovali trgovino in promet po morju, so beneški nadzorniki v Kopru uvedli stalno pomorsko povezavo s Trstom (trajektno linijo).

Najstarejši dokument, ki nam priča o stalni pomorski liniji (trajektu) med Koprom in Trstom, je datiran z 19. 3. 1687.⁹⁷

Dekret je bil objavljen v obdobju mandata koprskega potestata Francesca Sanuda. Ta dekret je reguliral plovo

83 ATTI e memorie, Vol. XIII., 1898, str. 400 - (Dokument je datiran s 7. 11. 1606.)

84 Novak G. o.c., str. 206

85 ATTI e memorie, Vol. XII. 1897, str. 422 - (Dokument je datiran s 1. 8. 1615.)

86 PAK, Enota v Piranu, Repertorium str. 76

87 PAK, Družinski arhiv Grisoni - Sabini šk. 39 (Cena 30 lir je veljala za daljše obdobje in ne samo za leto 1636.)

88 ATTI e memorie, Vol. VII., 1891, str. 319 - (Dokument je datiran s 9. 7. 1649.)

89 ATTI e memorie, Vol. XVI. 1900, str. 63 - (Dokument je datiran z 12. 8. 1645.)

90 C. de Franceschi, o.c., str. 449

91 ATTI e memorie, Vol. XVI., 1900, str. 71 - (Dokument je datiran z 12. 3. 1646.)

92 ibidem, str. 72 - (Dokument je datiran s 1. 5. 1646.)

93 ibidem, str. 91 - (Dokument je datiran s 7. 11. 1647.)

94 PAK, Družinski arhiv Grisoni - Sabini, šk. 15

95 ibidem, šk. 4 (Shranjenih je več aktov in pogodb med Habsburžani in beneško vlado.)

96 ibidem, šk. 39 (Ohranjenih je večje število listin, ki poročajo o trgovini med Koprom in Trstom.)

97 PAK, Družinski arhiv Favento šk. 7 (Dokument je datiran z 19. 3. 1684.)

na relaciji Koper - Trst. Glede na sestavo in vsebino členov pa lahko sklepamo, da je bila stalna pomorska linija (trajekt) med Koprom in Trstom vzpostavljena že pred tem datumom.⁹⁸

Redne pomorske povezave so bile tudi med Koprom, Izolo in Piranom. Z ladjami so poleg tovara prevaželi ljudi in pošto. Ob slabem vremenu so morali pošto prenesti po kopnem.⁹⁹

RIASSUNTO

Nelle fonti conservate presso l'Archivio regionale di Capodistria è più volte menzionata la presenza di navigli da guerra nei porti del Litorale. Questo articolo è il risultato delle ricerche compiute dall'autore tese a raccogliere sia dai materiali d'archivio che da varie pubblicazioni tutti i dati relativi alle imbarcazioni da guerra (galee, galeotte e fuste) per il periodo tra il XVII e il XVIII secolo.

Capodistria era tenuta a mantenere una galea armata e per tale motivo la gran parte delle notizie si riferisce proprio a questa città. Il comito (capitano) della Galea capodistriana veniva scelto tra i componenti le famiglie nobili capodistriane ed anche l'equipaggio era composto per lo più da marinai del posto.

Nelle città costiere le navi da guerra avevano in primo luogo il compito di controllare il traffico commerciale al fine di impedire il contrabbando. Siccome venivano ispezionate soprattutto le imbarcazioni dirette a Trieste erano frequenti le controversie con i sovrani austriaci che si battevano per la libera navigazione in Adriatico. Si intavolarono spesso trattative per risolvere la questione ma, fintanto che la Repubblica di Venezia mantenne la sua potenza sia economica che politica, la situazione non mutò. I primi cambiamenti avvennero a partire dalla seconda metà del XVII secolo: gli armatori stranieri approfittarono subito del fatto che la Serenissima non era più in grado di controllare i mari. Nel Seicento la flotta veneziana era molto arretrata rispetto a quella francese, inglese e dei Paesi bassi. Le galee non reggevano oramai il confronto con i moderni galeoni che sfruttavano la forza del vento e non più i galeotti ed i remi. Le nuove navi a vela avevano una struttura più resistente, un maggior numero di cannoni e di conseguenza una maggiore potenza di fuoco. Anche la nuova tattica di combattimento precludeva ogni possibilità di vittoria alle galee.

Nel XVI e XVII secolo non ci furono battaglie navali di grande rilievo nell'Adriatico settentrionale se si eccettua l'attività degli Usocchi nel Quarnero, e di conseguenza la letteratura non riporta informazioni riguardanti gli scontri militari in questa zona.

Nel Settecento le galee, come del resto gli altri tipi di navi da guerra a remi, persero di importanza e caddero in disuso.

98 PAK, Družinski arhiv, Favento šk. 7

99 PAK, Enota v Piranu, Beneško obdobje šk. 2