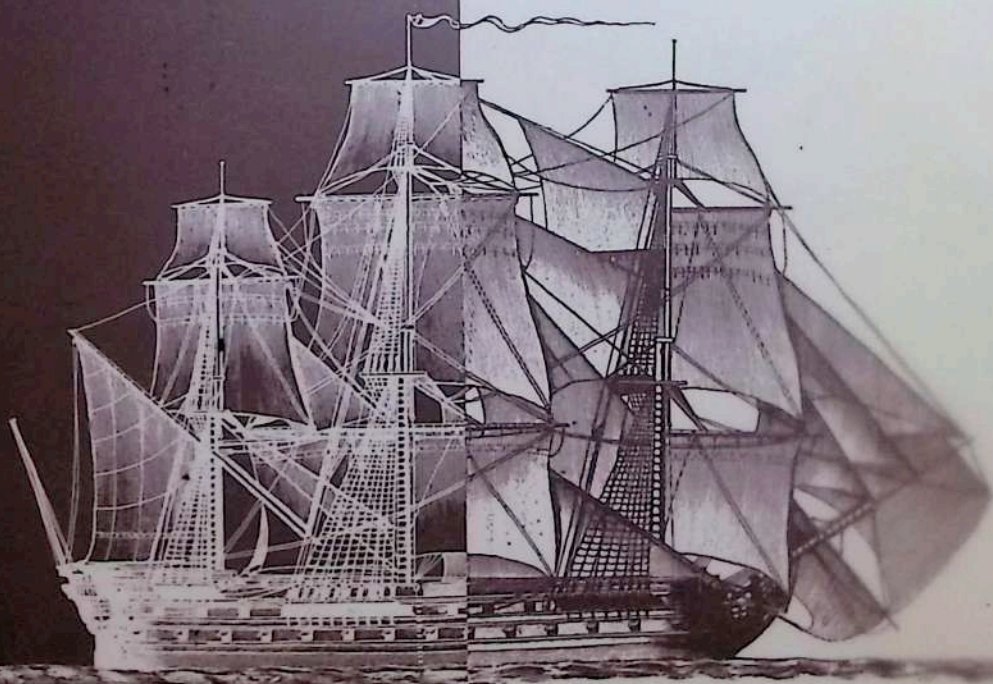


*Historyjski arhivi
Pazin i Rijeka*

Zlatko Herkov

**GRADNJA
RATNIH
BRODOVA
U
KRALJEVICI
1764-1767.**



Poselna izdanja 6



0 1962/50
745-13-1
250

HISTORIJSKI ARHIV PAZIN
HISTORIJSKI ARHIV RIJEKA

POSEBNA IZDANJA SVEZAK 6

ZLATKO HERKOV

**GRADNJA RATNIH BRODOVA
U KRALJEVICI 1764-1767**

**Iz povijesti Titova brodogradilišta
u Kraljevici**

HER
9
2

PAZIN—RIJEKA 1979.

SVEZAK 6

Urednički odbor:

ANTON GIRON, JAKOV JELINCIC, MLADENKA MERDŽANIC,
LJILJANA RADALJAC, DRAŽEN VLAHOV I IVE ZURAK

Tajnik:

RITA KRIŽANAC

Glavni i odgovorni urednik:

DRAŽEN VLAHOV

Tehnički urednik:

IVO MARENDIĆ

Recenzent:

DANILO KLEN

Lektor:

RUDOLF UJČIĆ

Korektor:

VISNJA VIŠNJIĆ

Strojoslagar:

SLAVKO MARTINOVIC

Meter:

KARL STRIEBL

195.250

629.121



SADRŽAJ:

Nekoliko uvodnih riječi	7
I poglavlje	
Kraljevica u prošlosti	9
a) O imenu Kraljevice	9
b) Opis Kraljevice	10
c) Kanal Kraljevica—Beč—Rajna	15
II poglavlje	
Zaštita slobodne plovidbe na Jadranu	26
a) Ratna mornarica na Jadranu u 18. stoljeću	26
b) Gradnja arsenala i brodogradilišta u Kraljevici za vrijeme Karla VI	34
c) Pokušaj obnove ratne mornarice godine 1742.	40
d) Pokušaji osiguranja slobodne plovidbe sklapanjem ugovora s gusarima	40
e) Naoružavanje trgovačkih brodova	42
f) Prijedlog Jakova Davida za naoružavanje trgovačkog broda »Vincitore«	45
g) Još jedan prijedlog za gradnju naoružanog trgovačkog broda	46
h) Prijedlog za naoružanje senjskih trgovačkih brodova i za gradnju arsenala u Senju	46
i) Naoružavanje trgovačkih brodova iz kraljevičkog arsenala	49
j) Neuspjeh plovidbe pod austrijskom zastavom	52
III poglavlje	
Osiguranje i zaštita obale	54
IV poglavlje	
Trst ili Kraljevica?	57
V poglavlje	
Prijedlozi za gradnju ratnih brodova u Kraljevici	59
a) Osnova tajnika poslanstva Malteškog viteškog reda	59
b) Riječki lučki kapetan G. G. Gerliczi daje mišljenje o gradnji ratnih brodova	60
c) Još jedan prijedlog da se ratni brodovi grade u Kraljevici	63
d) Prijedlog Senjanina Franje Mihovila Straubera iz listopada 1764. godine	66
VI poglavlje	
Fregate »Aurora« i »Stella mattutina«	69
VII poglavlje	
O ravnatelju brodogradilišta i o graditeljima kraljevičkih fregata	74
1. Natjecatelji za namještenje u Kraljevici	74
2. Dimitrije Vojnović — ravnatelj brodogradilišta u Kraljevici	75
a) Dolazak Vojnovića u Trst	75
b) Dimitrije Vojnović	78

c) Dimitrije Vojnović — ravnatelj brodogradilišta u Kraljevici	80
d) Dimitrije Vojnović po povratku u Trst	81
3. Giulio i Pietro Nocetti — brodograditelji u Kraljevici	85

VIII poglavlje

O brodograditeljskim i nautičnim školama na Sjevernom jadrano — pokušaj da se takva škola osnuje i u Kraljevici	87
---	----

IX poglavlje

Gradnja fregata »Aurora« i »Stella mattutina« u Kraljevici	92
1. Nalog za početak gradnje fregata u Kraljevici	92
2. Pripremni radovi — uređenje kaštela	94
3. Stanje gradnje krajem svibnja 1765.	96

X poglavlje

Nabava materijala i pribora za gradnju fregata	100
1. Nabava građevnog drva	100
2. Nabava drugih potrepština, pribora i opreme	101
3. Izvještaj o djelomičnoj nabavi građe i pribora od 9. travnja 1765	104

XI poglavlje

Dovršenje gradnje fregata u Kraljevici i njihovo naoružanje	107
1. Radovi na brodogradilištu u Kraljevici u početku siječnja 1767	107
2. Obračun troškova za gradnju fregata »Aurora« i »Stella mattutina«	107
3. Vojnovićev prijedlog za dovršenje i opremu fregata od 9. veljače 1767	108
4. Naoružanje fregate »Aurore« i »Stelle mattutine«	111

XII poglavlje

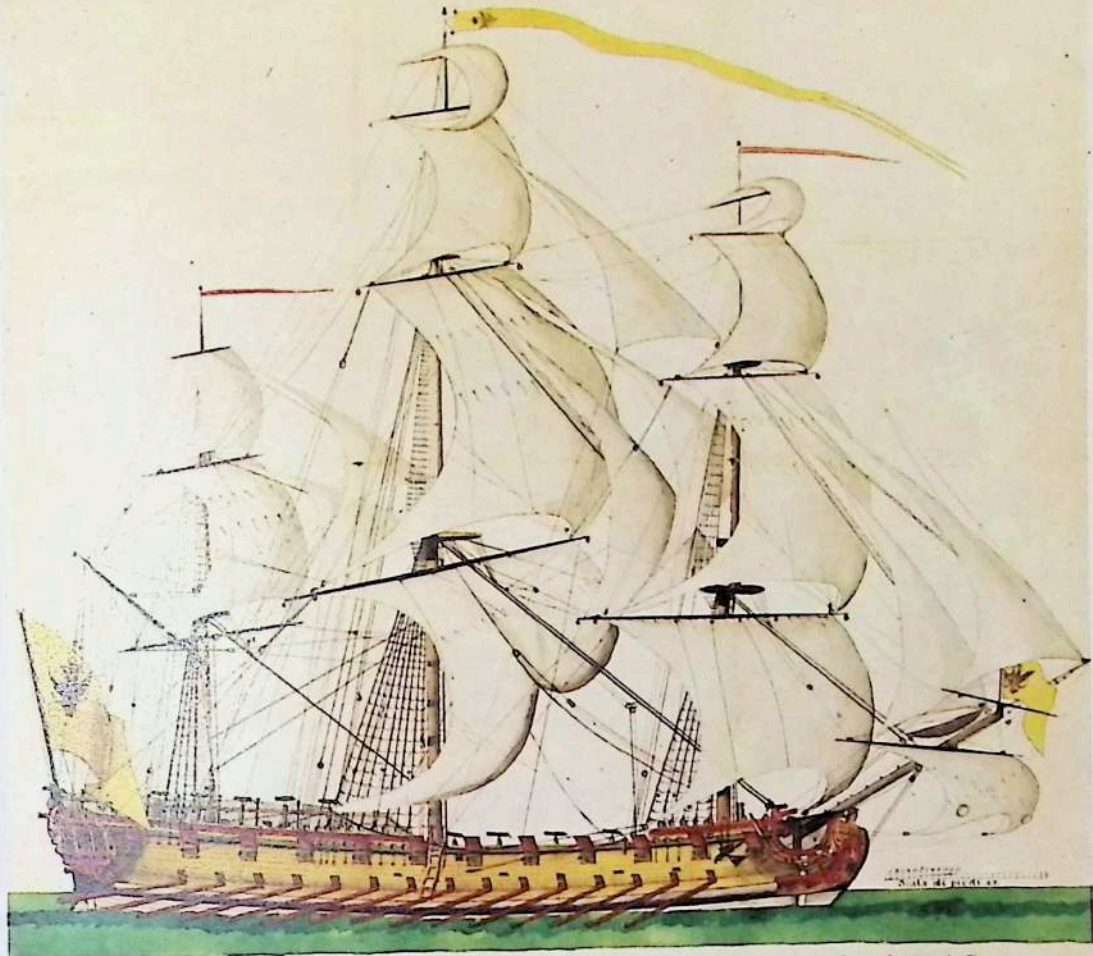
Sudbina kraljevičkih fregata i razlozi	113
1. Pitanje zapovjednika kraljevičkih fregata	113
2. Meausse — zapovjednik kraljevičkih fregata i preodređeni zapovjednik austrijske ratne mornarice	114
3. Toskana preuzima fregate »Auroru« i »Stellu mattutinu«	121
4. Daljnja sudbina kraljevičkih fregata	122
5. Obustava gradnje ratnih brodova u Kraljevici	123
6. Austrijska ratna mornarica po dokidanju brodogradnje u Kraljevici do okupacije Mletaka	124

Pogovor	129
---------	-----

DODATAK	133
---------	-----

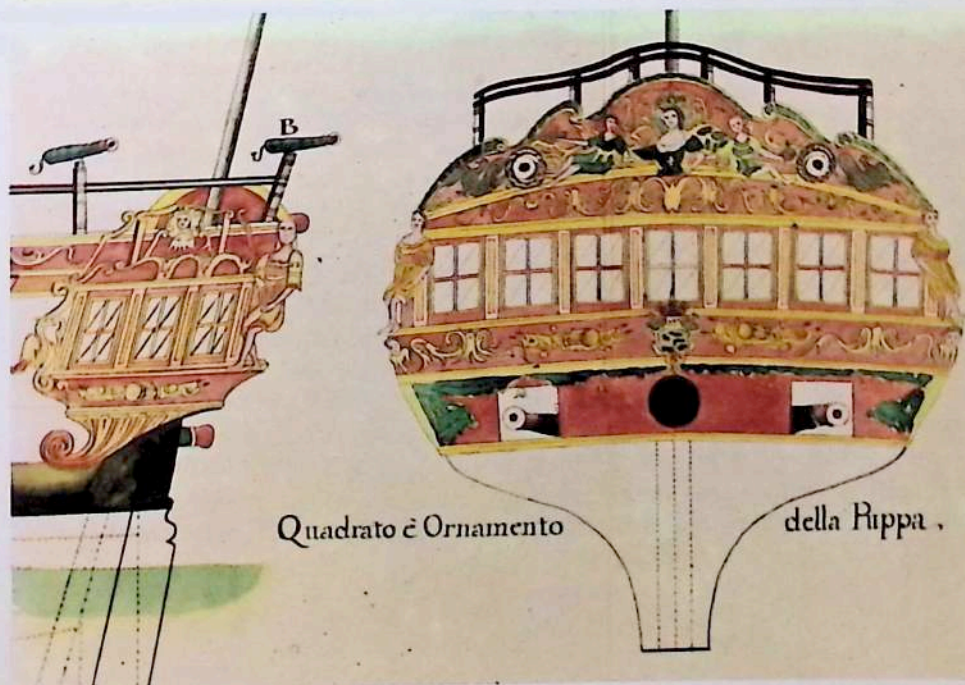
I Nazivlje brodova koji se u toku 18. stoljeća češće javljaju u izvorima Sjevernog Jadrana	135
II Osnivanje matice pomoraca	152
III Ukratko o brodskim mjerama naših izvora	154
1. »Tonelata« kao mjera za težinu	154
2. O poprečnoj (prosječnoj) težini »tonelate«	154
3. Zapremnina ili nosivost broda (tonaža)	156
4. »Carro« (kola) kao brodska mjera	157

VAŽNIJA I ZANIMLJIVIIJA DOKUMENTACIJA	159
1. Povelja kralja Karla VI o proglašenju Rijeke i Trsta slobodnim lukama od 18. ožujka 1719	161
2. Prijedlog Dimitrija Vojnovića i Giulija Nocettija za osnutak brodograditeljske škole u Kraljevici od 15. siječnja 1776	170
3. Zapisnik sjednice komisije za kraljevičke fregate od 28. veljače 1768	172
4. Sudjelovanje Senjana kod formiranja mornarskih odreda i obalne straže	179
REPRODUKCIJE	183
1. Odluka kralja Karla VI o gradnji vojnog slagališta (arsenala) i brodogradilišta u Kraljevici od 19. siječnja 1729	185
2. Proračun arhitekta Fusconija za obnovu kraljevičkih kaštela i gradnju objekata za potrebu brodogradilišta od 1. siječnja 1764	201
3. Popis užadi koja je potrebna za opremu fregata od 26. srpnja 1765	207
4. Vojnovićevo traženje naoružanja fregata od 17. listopada 1765	213
5. Proračun naknadnih troškova za opremu fregata od 9. veljače 1767.	215
6. Vojnovićev obračun troškova za gradnju fregata u Kraljevici od 2. svibnja 1767	219
KRATICE	222
ZUSAMMENFASSUNG	
Der Kriegsschiffbau in Kraljevica 1764—1767. — Ein Beitrag zur Erforschung der Geschichte Tito's Werften in Kraljevica	225



*Questa rappresenta la Virgata Nuova l'entrata alla Vella guarnita di tutte sue bisognevole cioè alboratura proporzionata alla medesima Vella Caraceni petrucci.
 Armi come dalla sua Scala si può misurar.*

Disegnato da Antonio Decca



Quadrato è Ornamento

della Rippa ,

NEKOLIKO UVODNIH RIJEČI

Rechberger v. Rechkron u svojem poznatom djelu »Geschichte der K. K. Kriegs-Marine« (Beč, 1882.) govori i o gradnji fregata u Kraljevici (str. 91) i posebno naglašuje: »Činjenica da je Intendanca izdavala sve pripremne odredbe, koje su se odnosile na brodogradnju, na narudžbe građe, na radnike itd, razjašnjuje, zašto se nije sačuvao nijedan spis koji bi pružio podatke o toj brodogradnji«.

U bilješci uz ovaj navod spomenuto je: »Budući da u kraljevskim i carskim arhivima nisu nađeni nikakvi podaci o tom, Pomorski odjel Ratnog ministarstva (u Beču) odredio je da se pretraže svi arhivi koji se nalaze uz obalu, ali ni tamo nije pronađen nijedan spis koji bi bar donekle omogućio popunjenje ove praznine«.

Pisac smatra da su spisi Intendancije izgubljeni godine 1797. za vrijeme francuske invazije.

Karl Gogg u svojem pregledu povijesti austrijske ratne mornarice (Österreichs Kriegsmarine 1440—1848, Salzburg—Stuttgart—Zürich 1972) spominje fregate »Auroru« i »Stellu Matuttinu« na dva mjesta: na jednom mjestu opisuje prilike u ratnoj mornarici u vremenu od 1764—1768: Zbog rata s alžirskim piratima odlučeno je da se obnovi ratna mornarica. U prvom redu trebalo je sagraditi dvije fregate, svaku naoružanu s 30 topova. Kao brodogradilište određena je Kraljevica. Godine 1770. predane su obje fregate Toskani koja preuzima dužnost da zaštiti austrijske trgovačke brodove (str. 32). Na drugom mjestu, u popisu ratnih brodova i njihovoj sudbini, Gogg ponovno govori o tim fregatama (str. 57):

- Fregata »Aurora« (30 topova), 1765—67. izrađena u Rijeci 10. IX 1766. porinuta u more, u srpnju 1770. odstupljena Toskani...
- Fregata »Stella Matuttina« (30 topova), sagrađena 1765—67. u Rijeci (!), 29. I 1767, porinuta u more, 7. IX 1768. olujom prevrnut, 29. IX uspravljen, u srpnju 1770. ustupljen Toskani...

I nekoji drugi pisci spominju da su poslije smrti kralja Karla VI u Kraljevici građeni ratni brodovi, no bez približih podataka o toj gradnji.

Proučavajući povijest brodarstva Hrvatskog primorja i povijest riječnog brodarstva u Hrvatskoj, mogao sam utvrditi da o gradnji ratnih brodova

u Kraljevici za vrijeme vladanja Marije Terezije postoji bogata građa, ali je ona razasuta po raznim arhivima i raznim arhivskim fondovima. Teško je stoga utvrditi sve relevantne činjenice ali nije nemoguće, samo je to spojeno s dugotrajnim traženjem i proučavanjem arhivske građe.

Sačuvani dokumenti o toj građi nisu potpuni pa se često mora tražiti njihova dopuna.

Treba spomenuti i to, da je ta arhivska građa pisana njemačkim odnosno talijanskim jezikom, točnije mletačkim dijalektom, što se posebno odnosi na tehnički rad gradnje odnosno na osnove, proračune i obračune.

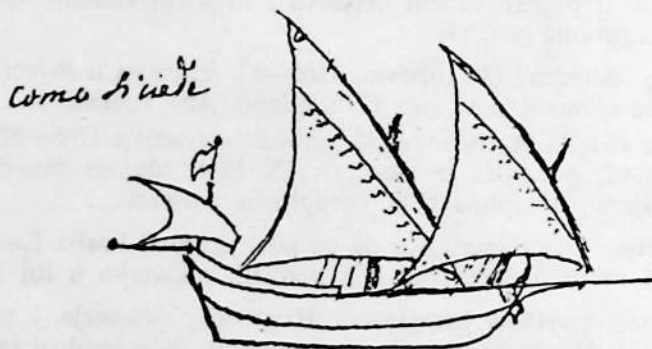
To međutim ne znači da se u Kraljevici govorilo samo njemački i talijanski. Ovdje zaposleni radnici bili su pretežno iz hrvatske Vojne krajine i iz bakarskog vlastelinstva, a tako i posada koja je osiguravala kraljevičku luku i brodogradilište, pa i momčad rečenih fregata.

Kada je Dimitrije konte Vojnović predložen za ravnatelja brodogradnje u Kraljevici, utvrđeno je da potječe iz Herceg-Novog i da vlada »ilirskim« jzikom, što će mu omogućiti lako sporazumijevanje sa sunarodnjacima koji će biti zaposleni u Kraljevici odnosno određeni za njezinu posadu.

Ipak hrvatski pisanih izvora nema, dok su oni na njemačkom i talijanskom jeziku, a posebno na mletačkom dijalektu, često vrlo nerazumljivi.

Stoga su svi važniji tekstovi protumačeni, a gdje je to bilo potrebno, i prevedeni.

Pri čitanju ove povijesti gradnje ratnih brodova u Kraljevici od 1764. do 1767. treba to uvažiti.



I POGLAVLJE

KRALJEVICA U PROŠLOSTI¹

a) O imenu Kraljevice

Kraljevica se javlja u davnoj prošlosti pod imenom Portorè, Porto Re, latinski Portus regius. O podrijetlu toga imena mišljenja se razilaze. Opisujući Kraljevicu, Giovanni Kobler osvrće se i na to pitanje.² Postoji mišljenje da je langobardski kralj Alboin godine 568. prilikom odlaska u Italiju stao podno brda koje se pruža iznad današnje Kraljevice, pa je to brdo nazvano »Mons regius« ili »Kraljev vrh«, a kada je mjesto ispod tog brda nastanjeno, naselje je nazvano »Portus regius« ili »Kraljevica«. Neki pak pričaju da je Bela IV godine 1242. došao u to mjesto, odatle mu i ime. Postoji i mogućnost da su Rimljani, Goti i Bizantinci na mjestu današnje Kraljevice postavili carinarnicu koja se zvala »Portorium«, talijanski »Portorio« ili »Portore«.

U izvorima se javlja prvi put u ispravi riječkog notara od godine 1443, gdje se navodi da jedan brod treba otploviti »ad Portumre«.³

Treba naglasiti da je to prvi poznati izvor u kome se spominje Kraljevica, što međutim ne znači da je to ime tek tada nastalo. Vrlo je vjerojatno da je to ime mnogo starije.

Iz istog stoljeća postoji još jedan izvor: 1490. godine Portolan⁴ opisujući put od Rijeke do Zadra navodi: »Od Rijeke do Martinšćice 2 milje prema Levantu i od Martinšćice do Bakra 25 milja. Bakar je u zaljevu i tu je luka a ulaz je prema sjeveroistoku⁵ i ide prema istoku 3 milje i potom

¹ O povijesti Kraljevice treba usporediti: E. Laszowski, Gorski kotar i Vinodol (Zagreb, 1923.) str. 164—176; Barbalić Radojica, Historijski razvitak brodogradnje u Kraljevici od prvih početaka do konca drugog svjetskog rata (p. o. iz Pomorskog zbornika, knjiga 4, Zadar — Zagreb, 1966, str. 119—134).

² Giovanni Kobler, Volume primo, str. 228.

³ S. Gigante, »I libri del Cancelliere«. Volume Primo. Fiume, 1912, str. 327.

⁴ Vjesnik Zem. arhiva u Zagrebu XIV/1912, str. 84. i dalje; D. Preradović, Rukopisni atlas kr. Zem. arhiva u Zagrebu. Pisac citira i pojam »portolana« po Uzielliju: Portolano nel senso proprio indica una descrizione di costiere marittime senza il corredo delle carte«.

je kaštel u uvali bakarskog zaljeva, gdje je luka koja se naziva *Porto Re*... a odavle je prema istoku 10 milja do Kotora (Crikvenica).«

U jednoj oporuci koja je sastavljena u Rijeci 22. siječnja 1525. javlja se ime »Portus regius«, a ime »Kraljevica« utvrđeno je po prvi put u zapisnicima riječkog općinskog vijeća od godine 1605., gdje se spominje da su dva karlovačka trgovca u Kraljevici u Vinodolu kupili žito i smolu.

Kraljevica se kasnije javlja u Urbaru grada Novog od godine 1609. u kojemu se određuje: »E contra kapitan gosposki dužan bude od podložnikov naših svaku robu, što godir donesu, pod onu istu cenu i vridnost primati i plaćati, pod koju se na Bakarcu, Bakru i Kraljevici plaća i priji mlje, i svako dugovanje ne draže niti više, nego na rečenih mestih podložnikom našim davati i prodavati.«⁶

Godine 1650. knez Petar Zrinski oslobađa kmetove na brodskom imanju konjske tlake i potpisuje: »Datum in nostra Kralyevicza ut supra«. U hrvatski pisanoj ispravi, kojom oslobađa gerovske kmetove od konjske i pješačke tlake, potpisuje: »Dano u našoj Kraljevici. Dan drugoga meseca augusta 1653.«⁷

Godine 1656. isti knez potpisuje: »Dano u gradu našem Kraljevici, dva-deseti septembra millesimo sexcentesimo quinquagesimo sexto«. Ali već godine 1654.: »Datum in Portu Re...«⁸

Iz godine 1686. potječe prijepis popisa novigradskih slobodnjaka s potpisom: »Actum in portu suae majestatis regiae, die 16. junuarii 1686.«⁹

U procjenama konfisciranih dobara Zrinskih i Frankopana iz godine 1672. i 1673. Kraljevica se dosljedno naziva »Porto Re«,¹⁰ ali se stari dvor u Kraljevici naziva »Antiqua Kraylouica«.¹¹

Prema tome, nije osnovano mišljenje da se naziv »Portus regius«, »Porto Re« odnosno »Kraljevica« javlja tek poslije dolaska kralja Karla VI u Kraljevicu (1718.), jer je to ime poznato već mnogo prije, naime već u 15. stoljeću.

b) Opis Kraljevice

Nema nikakvih pouzdanih podataka da je Kraljevica u prošlosti bila veće mjesto. Sačuvani tlocrti pokazuju da su tu bila dva dvora: »Stara Kraljevica«, koja je navodno sagrađena u prvoj polovici 17. stoljeća, i »Nova Kraljevica«, koju je Petar Zrinski sagrađio u početku druge polovice istoga stoljeća. Sigurno je da je i »Nova Kraljevica« dovršena do godine 1653.

U ugovoru Petra Zrinskog s udovicom njegova brata Nikole od godine 1665. naziva se taj grad »Novi Zrinski grad« i »Nova Kraljevica«.¹²

Zanimljiv je opis Kraljevice koji nam godine 1798. daje Johann Christian Engel: »Kraljevica (Porto Re) koja spada pod bakarsko vlastelinstvo, sada je slična selu. Leži podno brda s rasutim kućama, a bila je nekoć vlasništvo knezova Frankopana i Zrinskih. Naravni lijepi položaj ove morske luke, koja je prikladna da se roba iz lađa na jednoj dasci može izravno gurati u skladišta, bio je razlog da su grofovi tamo sagrađili dva kaštela. — Jedan od njih bio je nekoć *pavlini* samostan. Pavlini su preseljeni, a samostan uređen u kaštel. Sobe drugog kaštela (novijeg) većinom su iz mramora. Sada je taj kaštel žitno skladište.«¹³

»Grofovi Zrinski i Frankopani su odatle pomoću tovarnih kola razasijali velike količine kavê (?!), šećera i drugog špeceraja što su dopremali brodovima. Karlo VI sagradio je ovdje tri škvera za brodogradnju i sagradio cestu od zatona do Karlovca udaljenosti 8 pošta.«¹⁴

»Lika nije bila dovoljno naseljena zbog pomanjkanja vode, pa se trgovina nije mogla razviti u korist Kraljevice.«¹⁵

Već nakon konfiskacije dobara Zrinskih i Frankopana godine 1672. i 1673. utvrđeno je da je »Antiqua Kraylovicza« prikladna samo za skladište.¹⁶

Rechberger (str. 20) opisuje Kraljevicu na početku 18. st.: »U Kraljevici je bilo svega nekoliko kuća, a pomanjkanje pitke vode onemogućilo je stvaranje većeg naselja.«

U nastavku Rechberger spominje gradnju arsenala i brodogradilišta u Kraljevici za vrijeme Karla VI, ali pogrešno navodi da je ta gradnja počela 1733.,^{16a} dok se početak te gradnje veže na reskript toga kralja od 28. travnja 1729.

Kraljevica je zaista bila tako mala da nije imala ni svoju župu. U popisu župa od 1769. nalazimo da župa u Hreljinu ima filijalnu crkvu sv. Nikole u Kraljevici, gdje se nalazi i kapelan.¹⁷ Iz popisa hreljinskih župljana izlazi da ih je ukupno bilo 2189, a u ovom broju uračunati su i župljani iz Kraljevice. Kapelan stanuje u kaštelu, a prima plaću iz vojne i komercijalne blagajne.

⁵ Mlet. grego = greco.

⁶ Lopašić, Hrvatski urbani (Zagreb, 1894), str. 136. Sada se među spisima koji su vraćeni iz Budimpešte nalazi onaj primjerak tog urbara koji pripada spisima Pavliškog samostana u Novom, o kojemu i Lopašić govori.

⁷ Nav. djelo, str. 403.

⁸ Laszowski, Građa za gospodarsku povijest Hrvatske u XVI. i XVII. stoljeću, (Zagreb, 1951, str. 119. i 127).

⁹ Lopašić, str. 147.

¹⁰ Modrić-Šamšalović, Monumenta historica familiarum Zrini et Frankopan. Vol. I (Zagabriae, 1974), str. 326, 337, 338, 339, 373.

¹¹ Nav. djelo, str. 338.

¹² Laszowski E., »Gorski Kotar i Vinodol« (Zagreb, 1923), str. 172, pozivom na AH Acta neoregistrata, fasc. 364, Nr. 32.

¹³ Engel, str. 372. — Novi kaštel je pretvoren u žitno skladište godine 1761 (AH Acta Buccarana A 14/522, a. 1761).

¹⁴ Poštanska »štacija« ili »pošta« računa se sa 15.172 m, pa je 8 »pošta« = oko 121 km (Z. Herkov, »Prinosi za upoznavanje naših starih mjera za dužinu i površinu« u Zborniku bivšeg Historijskog instituta JAZU, vol. 8, str. 203).

¹⁵ Engel, str. 372.

¹⁶ Modrić-Šamšalović, str. 338.

^{16a} Te pogrešne navode nalazimo i kod drugih pisaca. Gogg (str. 29) npr. navodi da je 1733. započeta gradnja pomorskog arsenala i brodogradilišta u Kraljevici, ali da je gradnja prekinuta već godine 1734. zbog gubitka Napulja.

¹⁷ Popis župa g. 1769.: Parochia Hreljin: Filialibus hic No 5 existentibus, quarum: 1^a S. Nikola Episcopi in Portu Regio cum capellano curato provisa; hujus oratorium velut in arca distinctum, ara et eo necesse apparatu eget, propinquantibus providendis Suam Mayestatem sacratissimam quia patronam interpellandum venire.

V. i V. Sabljar, Miestopisni rječnik kraljevinah Dalmacije, Hrvatske i Slavonije, Zagreb, 1866, str. 202.

Godine 1790. Kraljevica dobiva svoju župu, a od velikog se magazina u Staroj Kraljevici izgrađuje crkva kojoj je dozidan i zvonik. Kraj crkve i župnik dobiva stan.¹⁸

Baltazar Krčelić u svojim bilješkama od godine 1765. navodi da je car Franjo I radi trgovine snovao kako bi ponovno dobio, ako ne baš vlast nad Jadranskim morem, a ono barem zajeničku upotrebu pa je zato odredio da se u lukama Kraljevici i Bakru grade veće lađe. One su se doista i gradile.¹⁹

Zanimljivo je da Krčelić inače ne spominje Kraljevicu.

Uspoređujući danas poznate tlocrte Kraljevice, možemo utvrditi da su joj središnje točke bile dva kaštela »Stara Kraljevica« i »Nova Kraljevica«, oko kojih se na izvjesnoj udaljenosti javljaju razasute kućice. »Stara Kraljevica« postojala je zacijelo već u početku 16. stoljeća, jer se tu obavljaju trgovački poslovi. To se vidi i u propisima urbara grada Novog od godine 1609., u kojima se izričito navodi da »gosposki kapitan« tamo otkupljuje proizvode podložnika toga grada i da ih tamo prodaje, što ne bi mogao učiniti kad ne bi bio imao dovoljno prostora za smještaj tih proizvoda. Dokazano je i da su u Kraljevici pristajali brodovi, a za njihov istovar i utovar bili su potrebni radnici. To su pak mogli biti kmetovi Zrinskih i Frankopana, nastanjeni u blizini luke ili radnici koji su našli smještaj u kaštelu.

Kraljevica nije bila veliko mjesto ni u doba posjeta Karla VI godine 1728. Njegova odluka o izgradnji ratne luke i brodogradilišta u Kraljevici temelji se u prvom redu na izvanrednom smještaju luke, a onda i na činjenici da su tamo postojala dva gotovo prazna kaštela koji su se uz manje troškove mogli adaptirati za brodogradilišne svrhe i arsenal ratnog materijala za naoružanje trgovačkih brodova, Tome treba dodati i skrovitost luke te mogućnost njezine relativno lake obrane s obalne strane. Jednako važna bila je i mogućnost uspostavljanja prometnih veza Kraljevice sa zaleđem. Već tada su postojale osnove da se Kupa učini plovnom do Broda, a od Broda do Jadrana bio je najkraći put do Kraljevice. Dodajmo još da je tada već bila izgrađena tzv. »Karolina«, cesta koja je spajala Karlovac s Rijekom, Bakrom, i Kraljevicom.²⁰

Kraljevička je luka u 18. stoljeću bila nesumnjivo, dosta prometna, posebno nakon gradnji izvedenih za kralja Karla VI. Kada je uzduž jadranske obale u početku druge polovice 18. stoljeća uvedena zdravstvena služba s karantenama, nije se mogla mimoći ni Kraljevica. Godine 1756. uvedena je tamo zdravstvena služba i zdravstveni nadzor pod koji su potpali svi brodovi koji su ovdje pristajali.

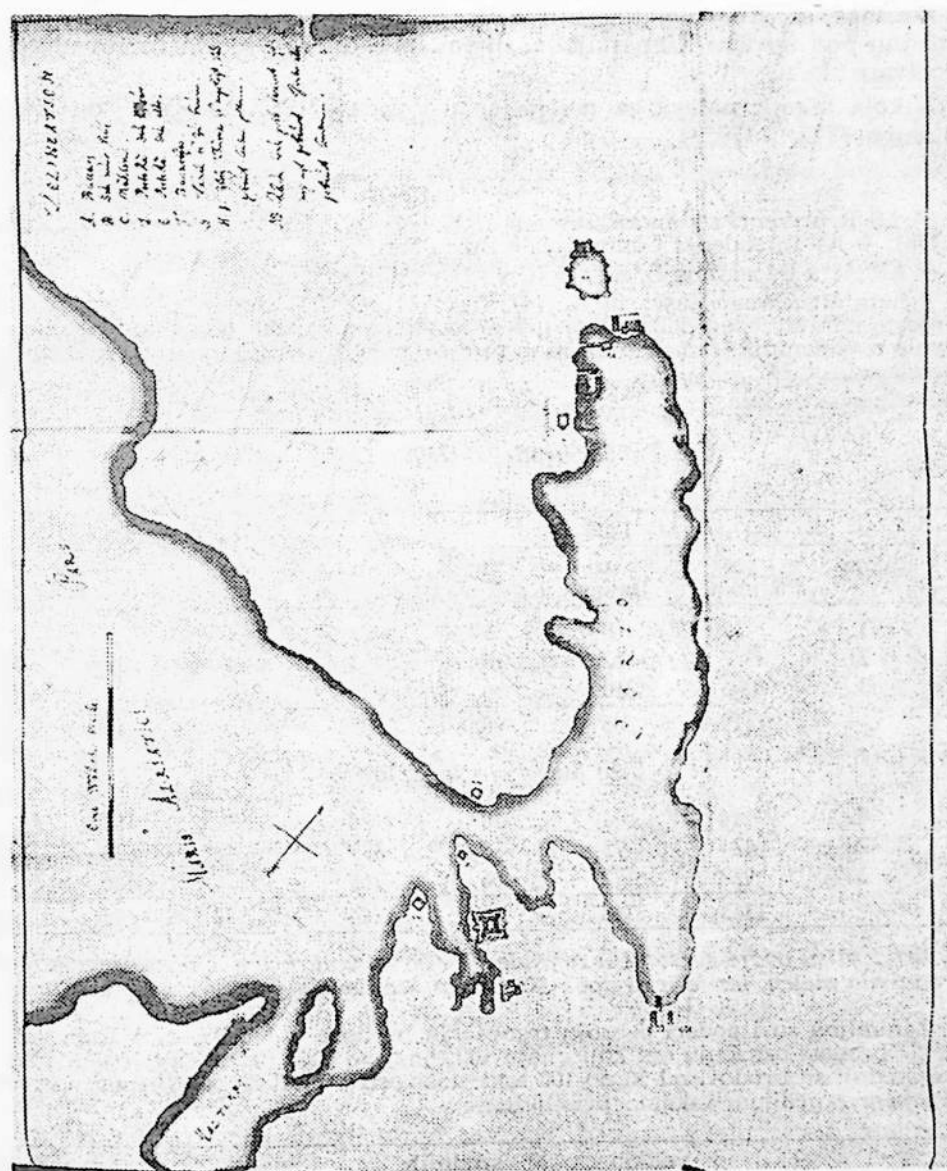
¹⁸ Laszowski nav. djelo, str. 177.

¹⁹ T. Smičiklas, Balthasari Adami Kercselich: *Annuae 1748—1767*, str. 490. Hrvatski prijevod V. Gortan »*Annuae ili Historija 1748—1767*«, str. 488.

²⁰ Kojić-Barbalić str. 100: 1728. Predana u promet cesta, nazvana »Karolina« po caru Karlu VI, inicijatoru za njezinu gradnju. Tom je cestom Rijeka, a s njome i cijelo Hrvatsko primorje dobilo svoju prvu prometno-trgovačku vezu sa širim zaleđem. Cesta je tekla: Rijeka—Bakar—Kraljevica—Hreljin—Zlobin—Fužine—Mrkopalj—Ravna Gora—Vrbovsko—Bosiljevo—Novigrad na Dobri—Dubovac—Karlovac. Od Karlovca promet se odvijao rijekom Kupom do ušća u Savu i dalje Savom i Dunavom.

**Bakarski
zaljev s
Kraljevicom**

(Iz prve
polovice 18.
stoljeća, po
svoj prilici iz
doba kralja
Karla VI.
Kraljevičku
luku zaštićuju
dvije luke
(slovo H. i J.)
koje se imaju
sagraditi)



1761. i slijedećih godina nalazimo u Kraljevici zdravstvenog nadzornika Nikolu Jaketića. Te je godine određeno da tamošnji zdravstveni nadzornici potpadnu pod upravu Komerijalne intendance u Trstu, koja će im ubuduće isplaćivati plaću.²¹

Nikola Jaketić nalazio se u Kraljevici i godine 1767. te 1769,²² pa još i u godinama 1772. i 1775.²³

²¹ AS Reprezent. i komora, fasc. 39 (RK 120) broj 53: kralj. otpis od 23. svibnja 1761. — AT Intendenza Commerciale Busta 565.

²² AH Acta Buccarana B, fasc. 6 (C 2).

²³ Acta Buccarana fasc. 10 (C 14), fasc. 11 (C 17). Godine 1767. natječe se za mjesto zdravstvenog nadzornika u Kraljevici Ivan Mikšić (Giovanni Miksicz) iz Bakra s navodom da je saznao da je to mjesto ispražnjeno. Commerciale Busta 465 (Intendenza fol. 24).

²⁴ Engel, str. 368:

Tabela brodova 1780. i 1781.

Razred	Prispjeli brodovi:					
	1780			1781		
	u Rijeku	u Bakar	u Kraljevicu	u Rijeku	u Bakar	u Kraljevicu
1.	17	3	8	22	2	9
2.	397	72	16	403	4	10
3.	1005	210	66	845	324	128
	1419	285	90	1270	330	147
<i>Broj lađa koje su isplovile</i>						
1.	16	1	8	26	3	10
2.	424	75	16	399	324?	128
3.	922	172	66	769	327	146
	1363	248	90	1194	654?	248

Brodovi su ovdje svrstani u zgrade prema veličini. Promet u kraljevičkoj luci je relativno malen, jer je u to doba Mađarska već davala prednost riječkoj luci.

Zanimljivi su i podaci o broju trgovačkih brodova u 1760. godini Tada se kao »veliki« brodovi označuju oni koji imaju 100 tona (po 2000 funta) nosivosti i više od toga, srednji su brodovi od 50 do 100 tona nosivosti a mali ispod 50 tona nosivosti. Tada je u pojedinim lukama pribilježeno:

Luka	velikih brodova	srednjih brodova	malih brodova	posada ljudi
Trst	15	7	20	286
Rijeka	14	9	4	233
Senj	20	12	7	334
Karlobag	—	1	4	24
Bakar				
Kraljevica	4	1	3	50

(Ebner v. Ebenthall N., *Maria Theresia und die Handelsmarine, Trst 1888*, str. 55).

U to je vrijeme promet kraljevičke luke očigledno u porastu.²⁴ Izvoze se drveni ugljen, ribe i vesla, a uvozi se morska sol te vino iz tada austrijskog dijela Istre.²⁵

Žitna trgovina je ovdje cvala osobito potkraj 18. stoljeća. Oko godine 1790. Marko Susani, poznati senjski brodovlasnik i trgovac, prenosi sjedište svoje žitne trgovine u Kraljevicu gdje je za žitno skladište iskoristio gornji kaštel. Poslije njegove smrti 1808. godine i žitna trgovina u Kraljevici je nazadovala.^{25a}

c) Kanal Kraljevica — Beč — Rajna

Kako je već spomenuto, Kraljevica je u 18. stoljeću već poznata luka za utovar i istovar robe, jer je najbliža Karlovcu s kojim je povezana dobrom cestom. No već tada se traži način, kako da se plovni put produži od Karlovca prema Kraljevici. Najviše je bilo prijedloga da se Kupa učini plovnom

25 Nacionalna biblioteka Budimpešta, rkp Fol. lat. 2471:

A. IZVOZ	RIJEKA		BAKAR		KRALJEVICA	
	1780/1	1781/2	1780/1	1781/2	1780/1	1781/2
Daske obične: komada	117.551	108.635	—	200	10.610	7.119
Zobi: požunskih vagana	190	400	—	—	—	200
Drvenog ugljena: košara	11.341	12.809	11.516	10.860	13.431	16.519
Žita: požun. vagana	890	1.045	1.833	17.079	—	330
Svježe ribe: funta	—	—	13.000	17.000	11.400	23.180
Slane ribe (osobito tunine) funta	8.366	12.820	buradi 198	600	funta 3.800	buradi 18
Ribe u octu: funta	—	—	—	4.000	—	4.000
Vesala: komada	1.373	1.110	9.080	2.376	3.950	4.630
Duhana: dijelom u balama, dijelom u prahu: funta	1.829.307	1.193.581	880.250	2.008.397		
Vina: vedara	98	138	366	200	—	1.434
B. UVOZ	carra		kabla		vagana	
Morska sol	166	200	28.620	—	—	25.900
Egzotična vina, istarska vina vedara	8.349	7.768	838	1.302	52	1.534

Ovdje su navedeni podaci za Rijeku, Bakar i Kraljevicu, dok je ostalo izostavljeno.

^{25a} Tako prema Kobleru (I, str. 231). Marko Susanni je zacijelo i prije toga preko Kraljevice trgovao žitom. Već godine 1770. nalazimo ga u Karlovcu gdje nastoji organizirati gradnju žitnih brodova. Prema podacima kojima raspolažemo, trebalo je tada sagraditi 6 brodova, za prijevoz robe, osobito žita na potezu Kupa—Sava—Dunav.

od Karlovca do Broda, a od Broda do Kraljevice da se roba kopnom otprema, odnosno doprema u obratnom smjeru. Tako bi bio otvoren put za plovidbu od Beča preko Dunava i Save, pa Kupom do Broda. Među predlagateljima ističu se savjetnici Fremaut, Granelli, Rubelli uz druge. Za nas je najzanimljiviji prijedlog što ga je izradio F. J. Maire: *On predlaže da se Kraljevica vodenim putem preko Beča spoji s Rajnom!*

U prvoj polovici 18. stoljeća Austrija još nije pridavala dovoljno važnosti plovidbi morem, a osim toga čuvala se da ne dođe u konflikt s Mlecima i s drugim protivnicima koji su budno čuvali svoju prevlast na Jadranu. Ona stoga nastoji da izgradi riječnu plovidbu sa središtem u Beču koji nije samo luka nego i poznato brodogradilište. I Mađari su već stoljećima izgrađivali svoju mornaricu na Dunavu, sastavljenu od brodova nazvanih »nasada«.²⁶ Ti su brodovi bili opremljeni ne samo veslima nego i jedrima kojima se olakšavala i ubrzavala uzvodna plovidba.

Kralj Ferdinand I, postavši kraljem ugarskih zemalja, ubrzo spaja austrijsku i mađarsku dunavsku mornaricu, zamijenivši postepeno »nasade« »šajkama«²⁷ koje su više od tri stoljeća dominirale dunavskom i savskom plovidbom i koje daju značajno obilježje plovidbi na području Hrvatske sve do Karlovca i dalje. Već u to doba izgrađene su »šajke« do 24 m duljine, od kojih su neke imale natkrите palube i jedra. Bečko brodogradilište je i nadalje neprekidno zaposleno pa se tamo grade gradilište je i nadalje neprekidno zaposleno pa se tamo grade raznovrsni brodovi, u prvom redu bojni brodovi s većim brojem topova i veslačima koji su u slučaju ratnih okršaja nastupali kao vojnici.

Već u 17. stoljeću Austrija prebacuje dio dunavske brodogradnje u Vojnu granicu. Prvo poznato brodogradilište austrijskih brodova javlja se 1692. u *Osiijeku* gdje se gradi više brodova ili se tu pregrađuju nekadašnji solni brodovi. Iste se godine ovdje grade i 4 galije. Godine 1788. i 1789. u *Osiijeku* se pregrađuju veći trgovački brodovi koji plove kod imenima »La fama«, »La fortuna«, »La Consistanza« i »La Vittoria«. Svaki od njih bio je naoružan s 12 topova. Gradi se i nekoliko topovnjača i topovskih plavi.²⁸

Velika na Savi spominje se navodno već 1528. godine kao brodogradilište za austrijsku riječnu mornaricu, a istodobno i *Požega*.

Godine 1737. i 1738. Austrija izgrađuje brodogradilište u Beogradu.²⁹ Već 23. ožujka 1737. kralj Karlo VI određuje da se unajmi 120 tesara uz tjednu

²⁶ Mađarski »naszada«. Bartal (Glossarium): nazada, nazadum, vox origine slavicae, velox limbus. Germ. Korvette. Nasada, ratna lađa s posadom od 30 vojnika, također opremljena topovima. Slično i Mažuranić (Prinosi za hrvatski pravno-povijesni rječnik) uz opasku da su to brodovi na vesla koji se upotrebljavaju na hrvatskim i mađarskim plovnim rijekama.

²⁷ Brodovlje »nasadnika« doživjelo je već godine 1521. slom. Tada su ti brodovi doplovili pod Budim, tražeći isplatu zaostale plaće, a kada to ne dobiše, spuстиše se sa svojim nasadama niz Dunav u svoj zavičaj gdje se razidoše (Klaić, *Povijest Hrvata*, Svezak drugi, dio treći (Zagreb 1904), str. 296).

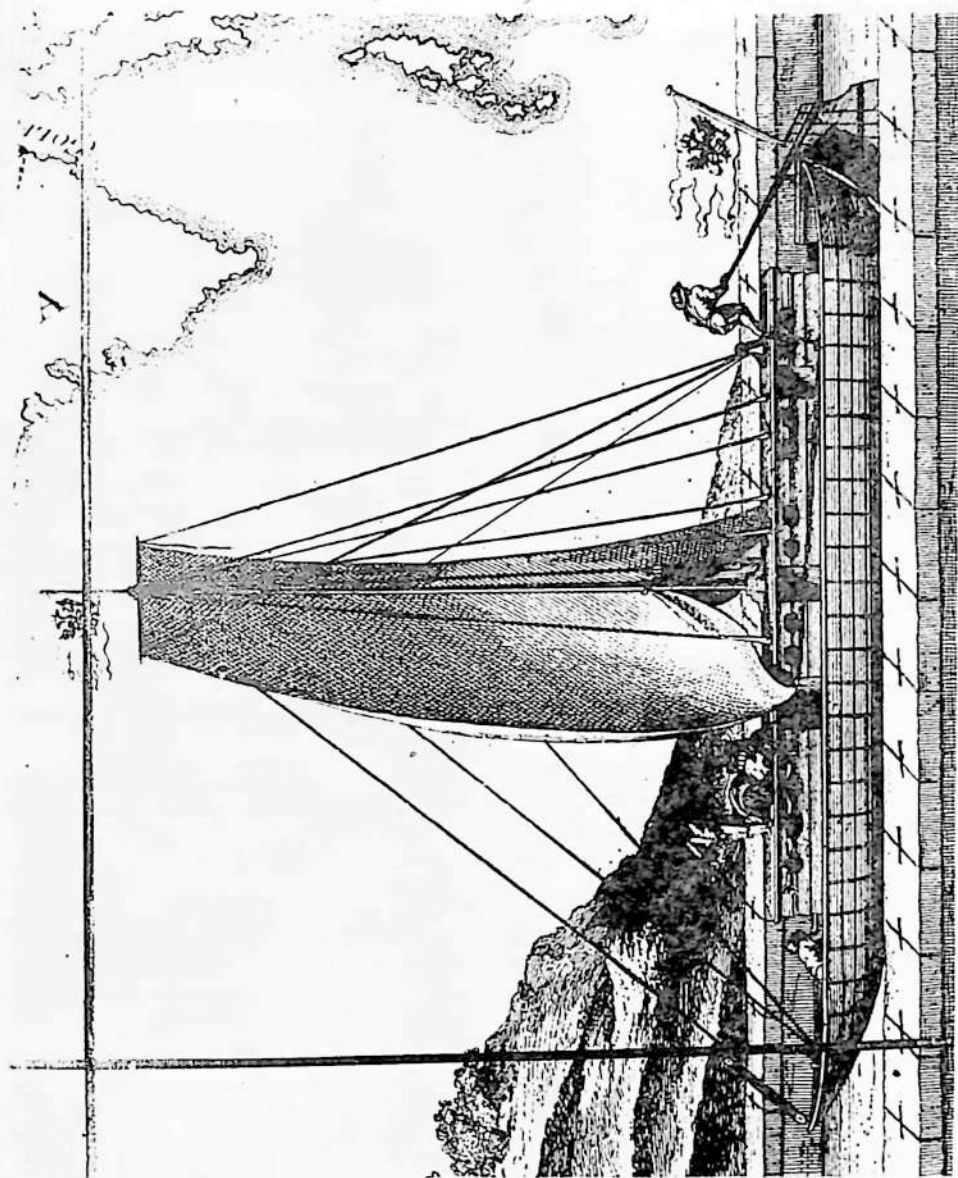
O dunavskoj floti v. Gjukić A., str. 4 i dalje. Šajke su brodovi na vesla, ali imaju i jedra. Dvostruke šajke imaju po dva jarbola. Oboruzane su topovima.

²⁸ Na Dunavu, Savi i Kupi u 17. i 18. stoljeću plove raznovrsne lađe pod raznim nazivima, kao npr. »oranica«, »orman«, »dereglija«, »tikvara«, »kobaba«, »burčela« itd. O tom v. Hefele Ferdo, *Naši domaći obrti* (Sisak 1896). O brodovima na Kupi v. R. Lopašić, *Karlovac* (Karlovac, 1879), str. 57.

²⁹ K. Gogg, str. 99 i dalje.

*Nacrt
jedrenjaka
za kanal
Kraljevica —
Beč — Rajna*

(F. I. Maire,
Bemerkungen
über den
innern
Kreislauf der
Handlung zur
Erläuterung
der hydro-
graphischen
General- und
Partikulärkar-
ten von
diesen
Ländern: oder
Hauptentwurf
der zu
eröffnenden
schiffbaren
Wasserstrassen
von allen
Meeren
Europas an
bis nach
Wien
(Aus dem
Frazösischen,
Strassburg
und Leipzig
1786.)



plaću od 4 forinta 30 krajcara i da se iz Kranjske, Štajerske i Koruške pošalju u Beograd.

Za zapovjednika toga brodogradilišta bio je određen komandant austrijske ratne mornarice grof Luca Pallavicini, kojemu je za tajnika određen Giuseppe Casimiro Maggio.

Godine 1737. i 1738. sagrađeno je odnosno opremljeno ovdje više šajka i nekoliko topovnjača. To su zapravo dva broda spojena preko paluba daskama na kojima su montirani topovi.³⁰

Oko godine 1774, izgrađen je u *Karlovcu* brod »St. Michael« namijenjen za ratne svrhe, koji je bio naoružan, pored ostalog, i topovima.

U *Karlovcu* i njegovoj okolini grade se uopće veći brodovi od kojih su mnogi iskorišteni u ratne svrhe. To su u prvom redu šajke.³¹

Najviše je riječnih bojnih brodova izgrađeno ipak u Beču. Tamo se grade i veći trgovački brodovi s natkritim palubama koji su uz vesla imali i jedra. Ipak Beču nije toliko važno da se tamo izgrađuju brodovi; nego da on postane središte riječne plovidbe za sve austrijske i ugarske zemlje. Razgranatost rada toga brodogradilišta dokazuje pothvat kralja Karla VI koji je godine 1716. za svega nekoliko mjeseci dao u Beču izgraditi veliku dunavsku mornaricu koja je bila potpuno osposobljena za rat s Turcima i koja je 5. kolovoza 1716., poduprta mnoštvom brzoplovki, nazvanih »šalupe«, a pod zapovjedništvom princa Eugena Savojskoga, kod Petrovaradina izvojevala pobjedu nad Turcima.³²

³⁰ AS Regierungsarchiv, Konvolut 442.

³¹ Z. Herkov, Prinos za proučavanje povijesti riječne plovidbe u Hrvatskoj u 18. i 19. st. (Spomenica prof. A. Hoffmannu, Beč, 1978.)

³² Iz te godine sačuvana je slika bečke luke s izgrađenim brodovima (sada u Zbirci slika Narodne biblioteke u Beču). Iz dodanog opisa saznajemo imena brodova, njihovo naoružanje, zapovjednike i graditelje, a ti podaci su svakako zanimljivi za povijest dunavskog brodarstva:

Ime broda	Broj topova	Zapovjednik	Graditelj
S. Maria (admiralski brod)	64	Pieter Anderson viceadmiral	Thomas Davis iz Engleske
S. Leopoldus	54	Kapetan Buckelmann	Focke Gersen iz Hamburga
S. Elizabeth	50	Kapetan Tities	isti
S. Josephus	40	Kapetan Swendemann	isti
S. Carolus Boromaeus	40	Kapetan Siedo	isti
S. Franciscus	40	Kapetan Sturck	bečki tesarski majstor Leonhard
S. Stephanus	30	Kapetan v. Königsfeld	Thomas Davis

Od graditelja je važan Facundus Gerald Focke-Gersen iz Hamburga. Već godine 1710. bio je imenovan za carskog brodograditelja uz plaću od 3000 forinti godišnje. Godine 1719. odaslan u Sloveniju radi utvrđenja stanja tamošnjih šuma. Godine 1724. počinje s izgradnjom novog brodogradilišta u Beogradu, gdje se godine 1730. oženio sa Sidonijom Franciskom pl. Tournay. Njegov izvještaj iz godine 1719. nalazi se danas u Arhivu Slovenije, Ljubljana, Stan. arhiv 442. — Opširno o tom v. »Argo« (Zeitschrift für Krainerische Landeskunde. Herausgegeben v. Prof. Alfons Mülner, VIII/1900, str. 150).

Želja Beča da postane središte riječne plovidbe za cijelu autro-ugarsku državnu zajednicu još je više porasla nakon pobjede kod Petrovaradina. Ne samo da se javljaju zamisli o spajanju Beča s Jadranom, nego se izrađuju konkretni projekti koje uglavnom financira država. Za to je pak istočna obala Jadrana prikladnija od zapadne, jer ima uvjete za otpremu robe ne samo iz austrijskih zemalja, nego i iz Mađarske koja je sve više zainteresirana za izvoz robe. Već za Karla VI najviše se važnosti pridavalo žitnoj trgovini, tj. otpremi ugarskog žita na Jadran i to vodenim putem doklegod je bilo moguće. Trebalo je stoga na Jadranu naći najbližu luku koja bi za to došla u obzir.

Otkako je Karlo VI u Kraljevici dao graditi brodogradilište i luku, to mjesto postaje sve važnije za unapređenje trgovine na Jadranu. U to doba počinju se redati prijedlozi za uređenje plovidbe Savom i Kupom, koja je bila plovna samo do Karlovca. Proučava se mogućnost plovnosti do Broda na Kupi, čime bi se trgovački riječni promet znatno približio Hrvatskom primorju. Ostatak puta mislio je olakšati i ubrzati dobro sagrađenom cestom.

Spomenuta plovnost Kupe mogla se ostvariti samo izgradnjom brana, ustava i kanala radi svladavanja razlika u visinama toka ove rijeke i njenih zavoja.

Takvi prijedlozi nisu za ono doba bili neobični. U cijeloj se Evropi radi na plovnosti rijeka i njihovu spajanju kanalima. Ti su kanali već u 17. stoljeću toliko značajni da Friedrich List s pravom tvrdi kako je 17. st. vrijeme velikih kanala, a 19. st. razdoblje željeznica.³³

Iz toga doba potječe i niz znanstveno razrađenih nacрта kako unaprijediti plovnost rijeka i omogućiti njihovo povezivanje izgradnjom kanala.^{33a} Krajem 17. i početkom 18. st. u Beču se vodi rasprava o povezivanju Dunava s Rijkom i Trstom pa se o tome i piše.^{33b}

Te se misli iskazuju i u djelima ekonomista na bečkom dvoru. Već Johann Joachim Becher, koji je od godine 1666. član novoosnovanog Komercijalnog kolegija u Beču, oduševljeno piše o mogućnosti iskorištavanja kanala za plovnost rijeka. Ta misao dolazi, međutim, najviše do izražaja u Josefa Sonnenfelsa koji se ne zadovoljava samo isticanjem prednosti otpreme robe vodenim putem, nego preuzima iz tadašnjih znanstvenih djela s područja vodogradnje, (za koju se tada već ustalio naziv »architectura hydraulica«), po-jedinosti o takvoj otpremi robe i načinu kako da se ona unaprijedi.

Trgovačke brodove valja na moru osigurati, a to će se najbolje postići ako ih prate ratni ili drugi brodovi za to podesni. Pri tom mnogo znači i ugled brodskih zastava.

Mnogo lakše se unapređuje riječna plovidba, samo joj treba stvoriti potrebne preduvjete. Ako su rijeke plovne, treba ih u tom stanju održati izgradnjom nasipa i neprekidnim nadziranjem njihovih korita. Treba zabraniti gradnju mostova koji bi sprečavali plovidbu, odvod vode u privatne kanale za natapanje, treba ukloniti sve mlinove koji onemogućuju plovidbu i sl. Osobito treba paziti na hridine, ustave, vodopade i plicake. Dok se visoki vodopadi mogu mimoći samo pretovarom robe, niži i blaži vodopadi mogu se obuzdati ustavama.

Tumačeći te ustave koje su važne za sve projekte za plovnost Kupe i Save Sonnenfels piše: »Dode li brod do vodopada s gornje strane, ustava se

zatvara i kada voda u njoj naraste do gornjeg ruba vodopada, brod ulazi u ustavu, iz koje se tada postupno ispušta voda tako da brod lagano silazi do donjeg ruba vodopada s kojega onda dalje otplovi. Ako pak brod dođe s donje strane, on odmah ulazi u ustavu koja se za njim zatvara tako da se voda u njoj diže do gornjeg ruba, a s njom i brod koji, dosegnuvši gornji rub, može lako isploviti iz ustave i dalje otploviti.

Riječna plovidba nema koristi ako se ne može uzvodno ploviti. Takva je plovidba skupa s obzirom na konjsku vuču koja je pri tome potrebna. Gdje je to moguće treba stoga upotrijebiti jedra, jer ona ubrzavaju i olakšavaju uzvodnu plovidbu. Za radove na osposobljavanju rijeka za plovnost treba izraditi generalni plan.

Sonnenfels posebno spominje spajanje rijeka *Dunava*, *Save* i *Kupe* za koje su već tada postojali prijedlozi, ali ponovno naglašuje da će to koristiti samo ako se uzme u obzir uzvodna plovidba.

Sonnenfelsov utjecaj na trgovačku politiku dolazi i kod nas do izražaja,³³ pa i u radu Kraljevskog vijeća za kraljevinu Dalmaciju, Hrvatsku i Slavoniju kojim upravlja Nikola Škrlec. To se odnosi i na uređenje rijeka za plovidbu što bi se postiglo dokidanjem riječnih brana, čišćenjem korita i obala rijeka, uklanjanjem mlinova itd.

Među svim projektima za unapređenje riječne plovidbe za nas je naj-interesantniji projekt koji je na francuskom jeziku objavio *F. J. Maire* u drugoj polovici 18. st., a koji je 1786. izdan i na njemačkom jeziku. Maire uvodno obrazlaže svoje stanovište onako kako to čine ekonomisti 18. st. pri čemu ulaže mnogo truda da dokaže korisnost izgradnje kanala i unapređenje plovnosti rijeka. Prema njemu cijeli bi se sustav riječne plovidbe imao usmjeriti prema Beču kao središtu cijele trgovine austro-ugarskih zemalja.

³³ National-Transportwesen.

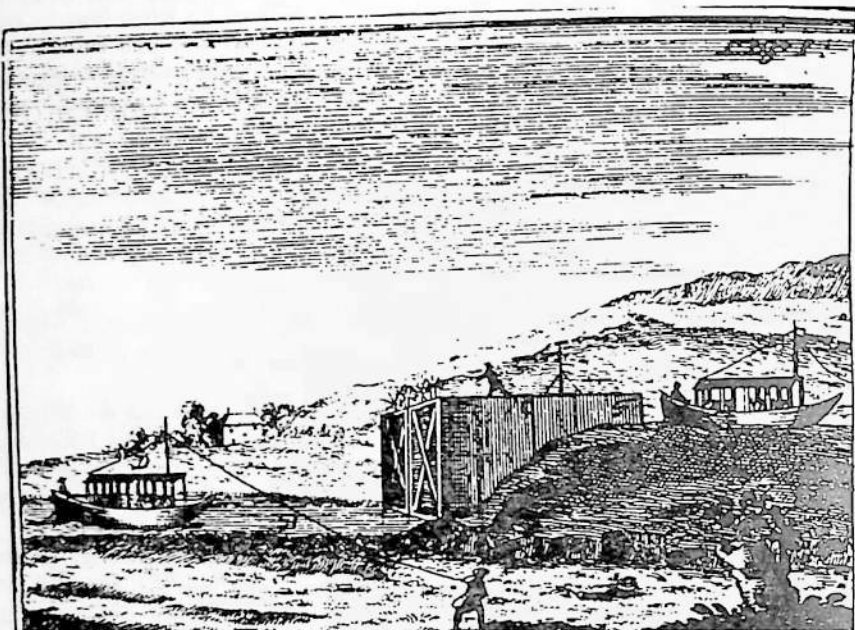
^{33a} Npr. Cornelius Meyer, *L'Arte di restituere à Roma la tralasciata navigazione del suo Tevere* (Roma 1685); Anonimus, *Traité des moyens de rendre les rivières navigables* (Paris 1693; Amsterdam 1696); osobito i: Lotharius à Vogeso Monte, *Dissertatio de utilitate, possibilitate et modo conjunctionis Danubii cum Odera, Vistula et Albi fluviis per canalem navigabilem* (Wien 1700).

^{33b} Johann Rudolph Fäsch, *Tractat von den Mitteln die Flüsse schiffbar zu machen...* (Dresden 1728).

O gradnji kanala Karlovac—Brod—Kraljevica v. i Miroslava Despot, *Historijat trgovačkih puteva između Rijeke i zaleđa u XVIII. i XIX. stoljeću* (Rijeka—Zbornik, 1954, str. 123 i dalje).

³⁴ O utjecaju Sonnenfelsove nauke na našu visokoškolsku nastavu v. Z. Herkov, *Financijska znanost kao predmet visokoškolske nastave u Hrvatskoj do polovice 19. stoljeća* (Zagreb, 1970).

Nikola Škrlec ostaje Sonnenfelsovim teorijama vjeran do kraja života, premda su one već potkraj 18. stoljeća bile preživljene. Stoga nam se čine zastarjelim njegovi prijedlozi, izneseni u izvještaju zajedničkom saboru od 1791. (*Projectum legum motivatum in objecto oeconomiae publicae et commercii*) pa i u djelu koje govori o plovnosti rijeka (treba izgraditi kanale, očistiti korita rijeka od panjeva, treba očistiti obale od panjeva da se ne bi oni bacali u vodu, treba obnoviti i urediti prilazne ceste i puteve, treba izraditi generalni plan za gradnju kanala i za rječnu plovidbu itd.). Svi su, naime, njegovi prijedlozi već postupno ozakonjeni ili barem kraljevskim otkupima uređeni, a to više, što se te njegove misli ne razlikuju od Sonnenfelsa i što su mnoge od njih već stoljećima u praksi provedene (jedra na brodovima riječne plovidbe, gradnja tih brodova iz tvrda drva, upotreba sidra u riječnoj plovidbi, itd.).



Primjeri izgradnje brana i ustava na rijekama radi omogućenja njihove plovnosti

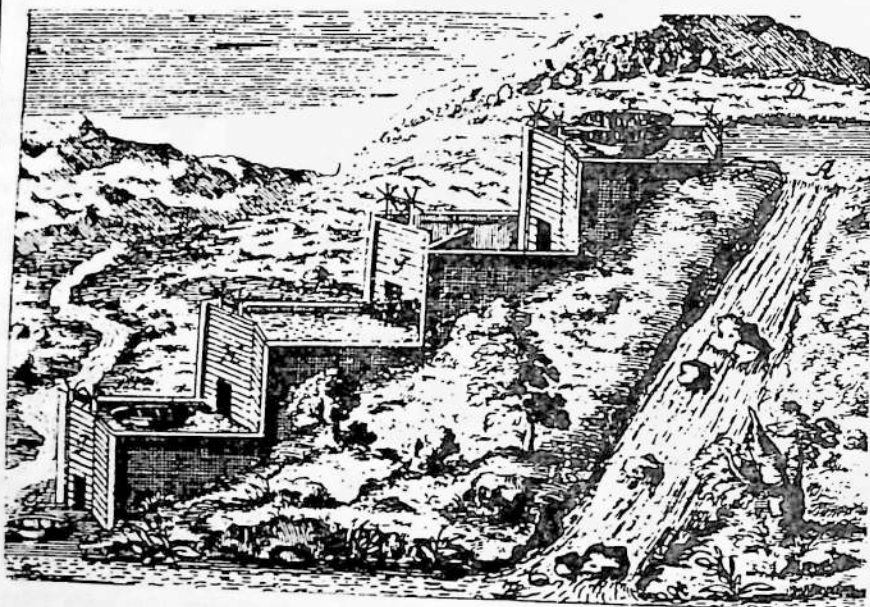


Fig. 1.

Coupe prise sur la longueur.

Durchschnitt der Länge nach.

Nº VI.

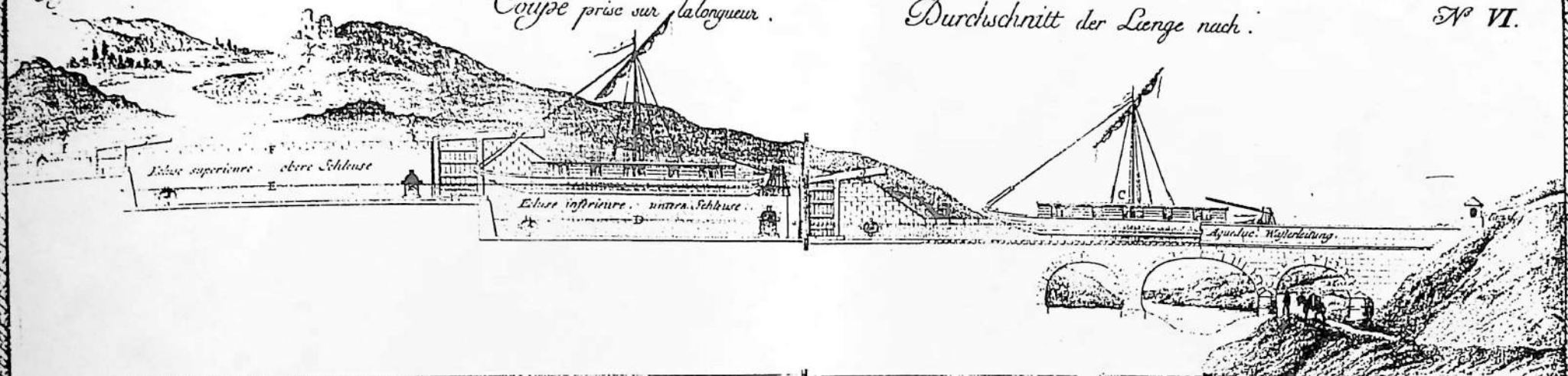


Fig. 2.

Plan. Grundriss.

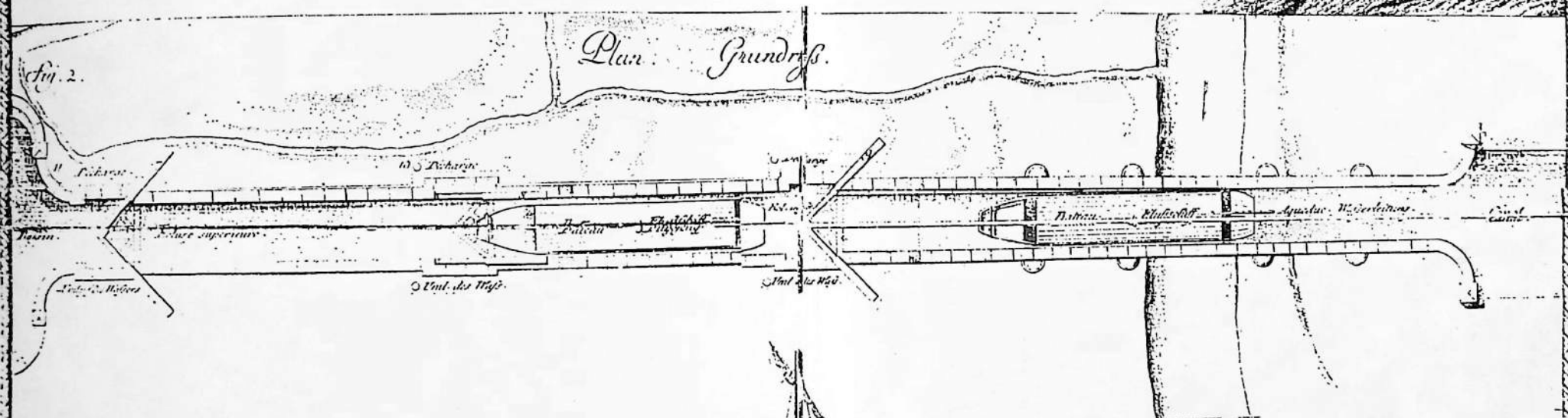
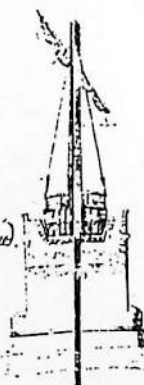


Fig. 3.

Coupe de l'Agua.

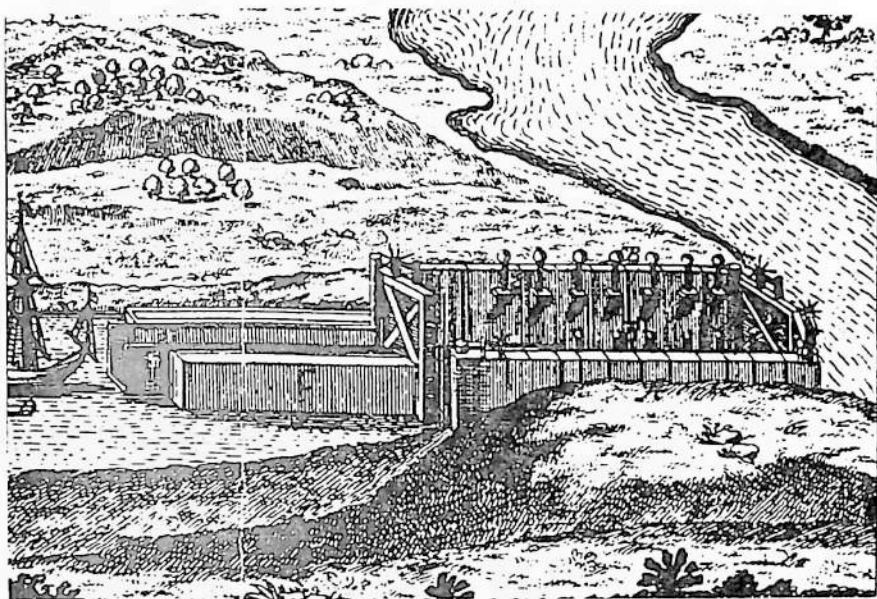
Durchschnitt der Wasserleitung).



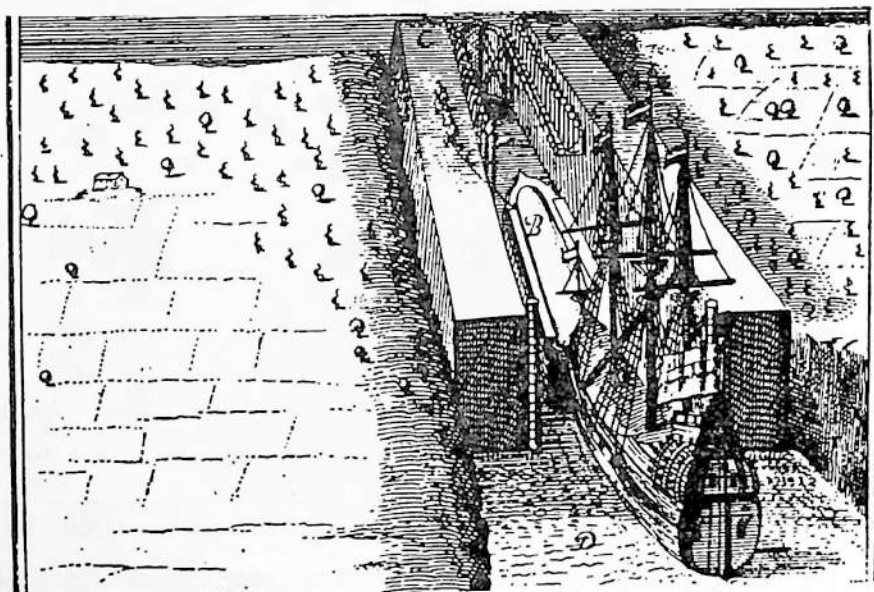
Plan et Coupe de deux Ecluses
à l'effet de montrer par quel mécanisme un Bateau
peut s'élever graduellement à de certaines hauteurs
et en descendre.

Grundriss und Durchschnitt zweier Schleusen
um die Bewegungsart zu zeigen wie ein Schiff sich
stufenweise zu gewissen Höhen erheben und ebenso
wieder abwärts gehen kann.





*J. R. Fäsch, Tractat von den Mitteln die Flüsse schiffbar zu machen,
Dresden 1728.)*



Maire upozoruje da prednost jedne države pred drugom proizlazi iz dobre kakvoće robe i njezine jeftinoće koja je vezana i s otpremom robe. Što je jeftiniji transport robe, roba je jeftnija. U najtežem su položaju države koje nemaju izgrađenih cesta, a ni prirodnih ili umjetno stvorenih mogućnosti za prijevoz robe brodovima. Država koja ima plovne rijeke i izvozne puteve, a uz to i marljiv i čedan narod, može dobro smišljenom trgovinom i prometom robe na različite načine odoljeti konkurenciji drugih naroda (Sonnenfels!).

Austrijske zemlje raspolažu s mnogo prekrasnih rijeka koje mogu postati plovne uz malu pripomoć stručnjaka.

Maire nadalje ističe da ono što se može time postići, dokazuju druge države, a i Mleci koji su još u posjedu dragocjenih *istarskih obala i hrvatskih otoka* držeći ih uz najveće napore da bi svaki trgovački duh Hrvatskog primorja ugušili. Mleci se najviše boje ponovnog podizanja Ogleja (Akvilleje), Kraljevice i Karlobaga, jer dobro znaju, koliko bi ove luke mogle značiti za trgovački promet. Ni uspjeh drugih naroda pa ni nastojanje Saveza njemačkih trgovačkih gradova (Hansa) da Baltičko more spoje sa Sredozemnim nije pokrenulo bečki dvor da nešto poduzme za unapređenje trgovine.

Tek za vrijeme Karla VI pobuđuje se zanimanje za unapređenje plovidbe uopće, a riječne napose. Već tada je *skrenuta pažnja na Kraljevicu* u kojoj je »izgrađena luka i brodogradilište«. Maire je mišljenja da je već tada trebalo usporedo osposobiti luke Ogleja, Trsta, Rijeke, Kraljevice, Senja i Karlobaga koje bi ne samo omogućile obalnu plovidbu, nego bi postale i odlične škole za mornare, bez kojih nema mornarice. Mjesto toga raspirivala se rasprava o tome kojoj luci treba dati prednost.

Maire smatra da Beč kao središte cijele trgovine treba povezati vodenim putem sa svim, pa i najudaljenijim mjestima austro-ugarskih zemalja. U tu bi svrhu trebalo izgraditi osam kanala od kojih je najvažniji onaj koji bi spajao *Jadran s Bečom i preko Beča s Rajnom*.³⁵ Kao najprikladniju luku on uzima Kraljevicu, do koje bi se moglo doći vodenim putem ako se spoje ove rijeke: Kupa, Sava, Drava, Mura, Raab, Leytha, Fischa i Schwechat. Te bi rijeke trebalo ravnom crtom presjeći s utokom u Dunav.

Prvi dio projekta govori o kanalu koji će početi kod Broda na Kupi i voditi do Kraljevice. Voda koja je potrebna za taj kanal dobivala bi se iz *umjetnog akumulacionog jezera kod Fužina* koje bi uvijek, pa i u najsušnijim godinama, držalo oko 3 milijuna kubičnih hvati (= 25,5 milijuna m³) vode, koja bi se dovodila iz Kupe prokopom dužine 11.000 hvati (oko 21 km).

³⁵ Spoj Beča s Jadranom ostaje aktualan još i u 19. stoljeću. Tada više nije dolazila u obzir istočna obala Jadrana, nego Trst. V. Karte des Kanals von Wien über Neustadt, Oedenburg bis Raab nebst der Fortsetzung nach Triest von L. Schmidt (Wien, 1804).

Za to pitanje zanimljive su i misli iznesene u djelu: Betrachtungen eines See-Offiziers über die Verbindung der Donau mit dem adriatischen Meere (Wien, 1861).

³⁶ Ove su karte izdane i posebno pod naslovom: Hydrographische Karten der oesterreichischen Erbstaaten diesseits des Rheins, von Le Maire (Wien, 1786).

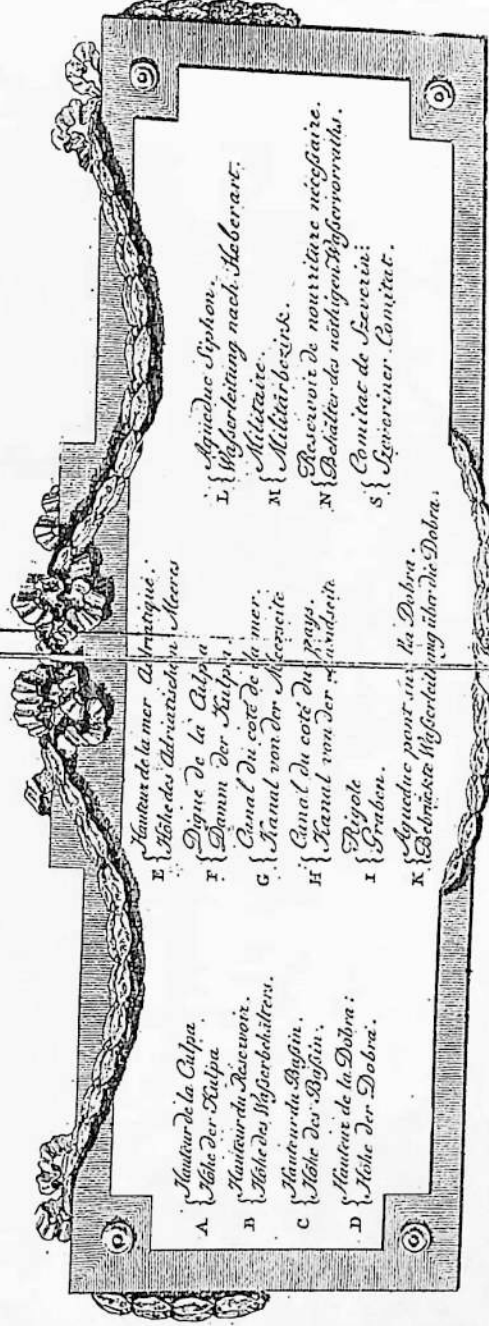
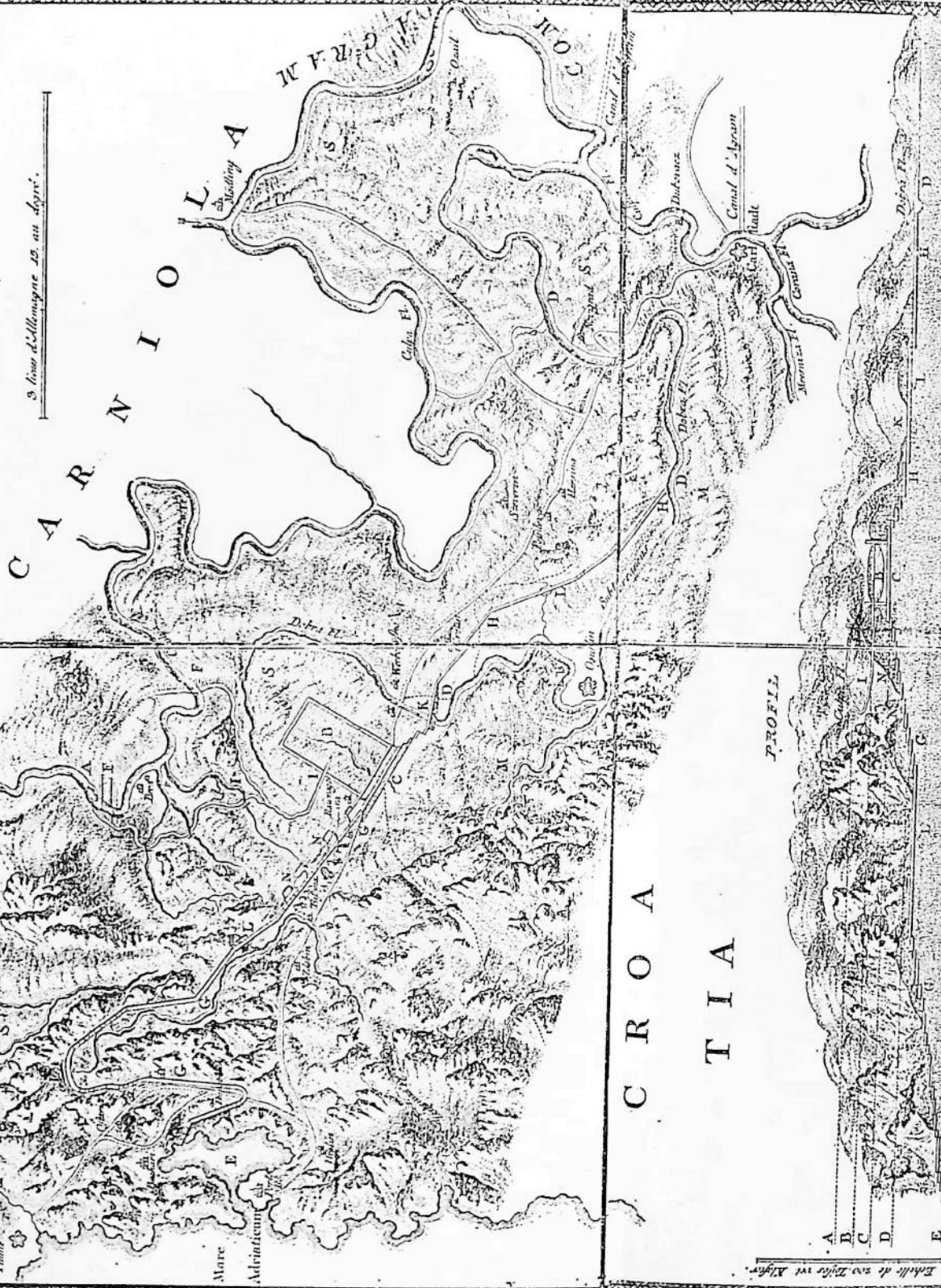
³⁷ Str. 186.

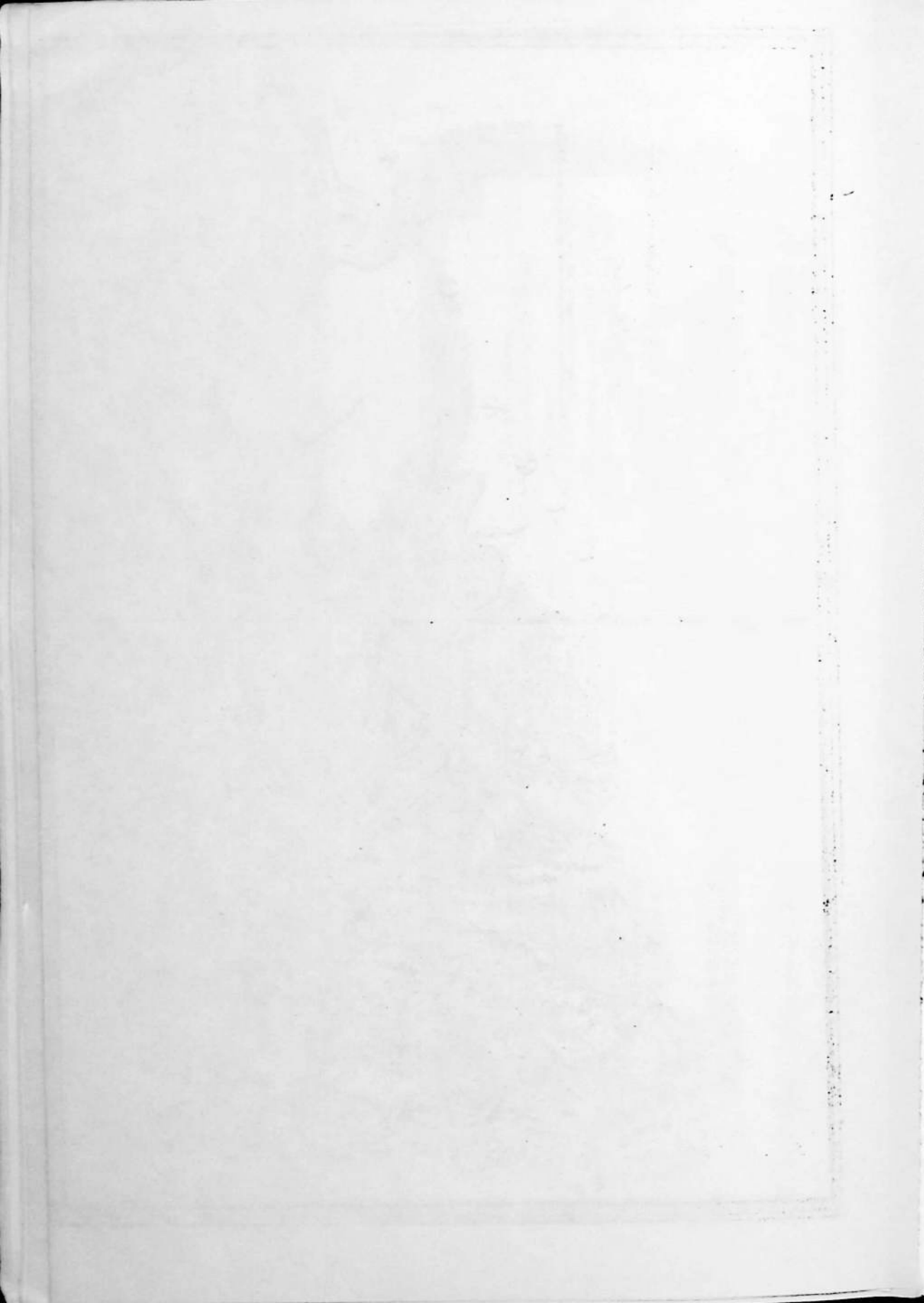
N. I.

Fonction de la mer Adriatique
à la Culpia.

Verbindung des Adriatischen Meeres
mit der Kulpia.

3 lieues d'Allemagne 25 au degré.



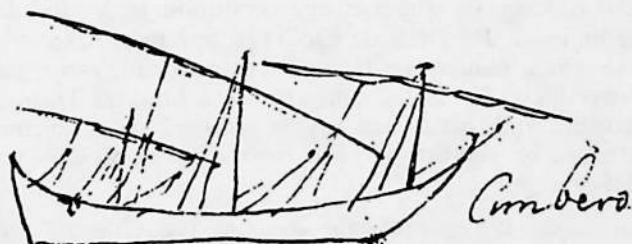


Izgradnja kanala predviđena je u dvije dionice: prva dionica bila bi duga 27.000 hvati i za nju bi bilo potrebno 45 ustava, dok je dužina druge dionice 12.000 hvati sa sedam ustava.

Svaka ustava morala bi biti duga 102 stope (= 62,23 m), široka 15 stopa (= 4,74 m) i duboka od 10 do 12 stopa (3,16—3,792 m). Takve bi ustave bile sposobne da prime brodove dužine 85 stopa (= 26,86 m), i širine 13 stopa (= 4 m). Nosivost takvih brodova je pri najvećem gazu od 3 stope (= oko 1 m) svega 14.000 do 15.000 centi.

Maire je svoj projekt popratio ne samo generalnom kartom, nego i specijalnim kartama za svaki kanal, prikazom toka Kupe s najvišom točkom iznad morske razine, nacrtima kanala, dovodnih prokopa pa i slikom lađe s jarbolom i drugim prikazima koji objašnjavaju njegova razlaganja.³⁶

Taj je projekt bio često citiran, a nalazimo ga i u Engela,³⁷ koji spominje i projekt Franje Antuna Steinberga o vezi Save s Jadranom. Projekt za osiguranje plovidbe Savom, koju je trebalo učiniti plovnom, datira iz godine 1733.



II POGLAVLJE

ZAŠTITA SLOBODNE PLOVIDBE NA JADRANU

a) Ratna mornarica na Jadranu u 18. stoljeću

Već od početka turskih ratova bečki je dvor težište obrane prebacio na kopnenu vojsku i na dunavsko brodovlje. Trgovinu morskim putem prepustio je brizi privatnika ostavivši trgovačke brodove potpuno nezaštićene.

Koliko je bijedno stanje austrijskog brodarstva na Jadranu i slaba zaštita jadranskih luka dokazuje i činjenica da Austrija stavlja svoje brodovlje pod okrilje drugih država odnosno njihovih mornarica.

Godine 1688. npr. u Trst dolazi jedan španjolski brod radi zaštite njegove luke. To se i kasnije ponavlja: godine 1742. cijelo se Primorje stavlja pod zaštitu engleskog brodovlja.¹

Kada je godine 1660. kralj Leopold I došao u Trst, doplovio je na galiji grofa Petra Zrinskoga, uz pratnju većeg broja brigantina i feluka. Poznato je da su članovi kraljevske kuće prije toga plovili i pod mletačkom zastavom.^{1a}

Početkom 18. st. odlazi nekoliko naoružanih brodova iz Rijeke i Senja na gusarenje po Jadranu. Dokazano je da su ti brodovi imali »patent« za nošenje austrijske zastave pa se po tadašnjim običajima nisu mogli smatrati gusarima.

Nezaštićenost jadranskih obala i plovidbe na Jadranu koči slobodnu trgovinu, gotovo je onemogućuje. Time je izvoz sveden u najskromnije granice, a izložen je i velikim gubicima. Trgovina se služi molobrojnim brodovima koji unatoč velikom riziku žele preuzeti prijevoz trgovačke robe.

U toj situaciji nastoje se iznaći druge mogućnosti. Vrijedno je ovdje spomenuti prijedlog markiza Johanna de Fleuryja, zapovjednika mornarice kralja Leopolda »koja se imala osnovati«. Uz nedovoljno poznavanje prilika i mogućnosti de Fleury predlaže da se izvozna trgovina obavlja Dunavom do Crnog mora i dalje. Leopold rado prihvata taj prijedlog i daje godine 1680. predlažući dozvolu da može brodovima izvoziti trgovačku robu do Crnog mora, Turske pa onda i dalje.²

Danas je jasno da takvo rješenje izvozne trgovine nije moglo uspjeti, ali ipak nas ne smije to čuditi, jer se tim rješenjem — poput mnogih dru-

gih prijedloga — nastoji u praksi provesti zahtjev tadašnjih ekonomista da se vođeni put kao najjeftiniji što više iskoristi za konkurentnost domaće robe prema stranim proizvodima.

Taj zahtjev nalazimo još kod Sonnenfelsa koji također spominje prošireni prijedlog de Fleuryja, naime spoj Baltičkog mora s Crnim morem, a time i sa Sredozemnim morem. Iako neprovediv, taj prijedlog, što ga je izradio Lothario Vogemonte, ipak je važan jer se mnogobrojni kasniji ograničeni prijedlozi služe njegovim obrazloženjem i izvodima.³

Sve je to bilo dugotrajno a uglavnom malo korisno teoretiziranje u kojem se najčešće tražilo više ili manje, za tadašnje prilike, fantastično rješenje, za koje su, uz ostalo, nedostajala novčana sredstva. Davanje prednosti unapređenju trgovine u korist izvoza bilo je, međutim, brzo prekinuto. Početkom 18. stoljeća, ili točnije godine 1702. Trst je ugrožen u velikoj mjeri da je kralj Leopold bio prisiljen svoja nastojanja više usmjeriti na vojnu obranu,

¹ Ovdje se kao »Primorje« označuje tzv. Litorale. Kada se pak radi samo o dijelu toga područja, to je posebno označeno (npr. Austrijsko primorje, Hrvatsko primorje).

^{1a} E. Becher, Die oesterreichische Seeverwaltung 1850—1875. (Triest, 1875) str. 14.

Poznato je da su Zrinski i Frankopani imali svoje brodove. U popisima konfisciranih imanja ne nalazimo im traga. Laszowski je (prema Račkoga Acta coniur. str. 174 zabilježio: (potkapetan iste senjske tvrđave zvan Gall) »je sve mramorne kipove (u Novoj Kraljevici), pače i jedan dio mramornog poda s drugim svim pokretninama velike vrijednosti te *nekoliko lađa, natovarenih morskom solju, odvezao u Senj...*

² Rechberger, str. 13.

³ Joseph Sonnenfels, rođen 1732. umro 1817. Od godine 1763. profesor političkih znanosti u Beču. Njegovo je najvažnije djelo »Grundsätze der Polizey, Handlung und Finanz« (Beč, 1767), kasnije više izdanja. Ovdje se citira 5. izdanje iz godine 1787. Sonnenfels ima jak utjecaj na cjelokupni odgoj pravnika u austro-ugarskim zemljama. Kod nas je njegovo nav. djelo obvezatni udžbenik do polovice 19. st. kada je već bilo potpuno zastarjelo. O tom v. Z. Herkov, Financijska znanost kao predmet visokoškolske nastave u Hrvatskoj do polovice 18. st. (Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu XX/1970, str. 49—65). Zanimljiva su njegova razlaganja o slobodnoj plovidbi i njenom utjecaju na unapređenju trgovine posebno pak izvoza (»Handlung«, str. 360. i dalje). Hvali proglašenje Trsta i Rijeke slobodnim lukama, ali je mišljenja da je to nedostatno. Trgovačka mornarica mora se zaštititi od pomorskih razbojnika, gusara i od drugih napadača. Prepušteni sami sebi vlasnici brodova morat će plaćati visoke osigurnine, što će biti štetno s obzirom na strane takmace. Gusari afričke obale mogli su se dosada održati samo zato što su velike pomorske države to tolerirale kako bi zastrašile male talijanske pokrajine da odustanu od pomorske trgovine.

Sonnenfelsove misli o trgovačkim brodovima i njihovoj plovidbi kao i mnoge druge njegove misli obično se označuju kao osobito »napredne«, premda se one ne mogu kao takve ocijeniti, jer u velikoj mjeri ponavljaju ono, što je već prije utvrđeno, pa je s vremenom mnogo toga već i u praksi bilo provedeno ili je barem bilo pokušano da se provede. Početkom 19. stoljeća po svršetku francuskih ratova austrijska ratna mornarica toliko je ojačala, da su navedene misli već toliko zastarjele da se predavači više i ne drže propisanog Sonnenfelsova udžbenika, nego se služe naprednijim piscima.

nego na unapređenje trgovine, kako je to u jednom izvještaju iz toga doba izričito navedeno. U tom izvještaju opisuje se i osposobljenost luka za ratne prilike, osobito za primanje ratnih brodova. Naglašeno je da Trst nije za to prikladan, jer mu je luka prostorno premala, dok bi *Bakar* sa svojom lukom i posebno s obzirom na izvanredni položaj došao u prvom redu u obzir.

Opasnost od neprijateljskih brodova je, međutim, iz dana u dan rasla, kako nam to dokazuju izvještaji o kretanju neprijateljskih brodova uzduž Jadrana u toku godine 1702/3:⁴

30. ožujka 1702. francuski brodovi krenuli su prema Rijeci.

1. travnja 1702. francuski brodovi stigli su u blizinu Rijeke.

25. srpnja 1702. francuski brodovi stigli su do Rijeke.⁵

17. rujna 1702. »Windisch Generalat« šalje 3.000 graničara u pomoć Primorju.

18. kolovoza 1702. francuska flota bombardirala je Trst.

19. rujna 1702. Varaždinski generalat treba da pošalje 6.000 vojnika za obranu Rijeke.

22. rujna 1702. Francuzi dolaze u Lovran.

31. ožujka 1703. iz Varaždina kreće 6.000 vojnika.

Iste godine Trst moli pomoć jer da su viđena dva francuska ratna broda koji bi mogli bombardirati *Kraljevicu* gdje se nalazi *arsenal* i 40 topova. Te godine Trst ponovno upozoruje da su opaženi mnogi francuski ratni brodovi s galijama, manji brodovi s dva jarbola (tartane) i »palande«. Trst moli pomoć, jer nema obrane.⁶

Opasnost od neprijateljskih brodova, i druge slične opasnosti od napada na obalu nisu se mogle dosta brzo na samom moru djelotvorno otkloniti. Tražio se izlaz u obrani obale za koju su se redovito tražili *graničari Karlovačkog ili Varaždinskog generalata*, ali ni to nije dovoljno pomoglo. To utvrđuju i podaci o bombardiranju Trsta i drugih gradova koje su neprijateljski brodovi gotovo nesmetano vršili.

Takvo je stanje obrane obale u vrijeme smrti kralja Josipa I (17. travnja 1711). Ratna mornarica ne postoji, a trgovački su brodovi i nadalje prepušteni na milost i nemilost neprijateljskim i gusarskim brodovima.

Vraćajući se iz Španjolske, Karlo VI (III) dolazi u Beč prožet uvjerenjem da se veličina Engleske i Nizozemske temelji na njihovoj pomorskoj i trgovačkoj snazi. Uvjeren je da bi se blagostanje u austrijskim i ugarskim zemljama najbrže i najbolje podiglo, ako bi se trgovina dovoljno podigla, a to će biti moguće samo ako se i otprema robe na što prikladniji način omogući i ubrza. Te ideje dolaze jasno do izražaja u Karlovim mjerama da promet robe olakša i pojeftini gradnjom cesta kojima će se moći kretati i veća dvoprežna i višeprežna kola, ali i omogućenjem riječne a posebno morske plovidbe.⁷ Na moru treba osigurati sigurnu plovidbu, pa se stoga ubrzavaju predradnje za izgradnju ratnih brodova.

U prvom je redu trebalo za to pripremiti potrebno drvo.

U vezi s naredbom da se pripremi to drvo, kraljevskocarski nadblagajnik 27. siječnja 1712. javlja da je u šumama kraj Rijeke već posječeno dosta stabala.

Odredbom od 24. veljače 1712. javlja se da za gradnju velikog ratnog broda treba dobiti veća količina drva iz kraljevskih šuma. Taj rad i dopremu drva u Rijeku treba da obave podanici posjeda Prem, Gotnik, Kastav, Klana te sela Lipa, Studena, Rupa, Zabiče, Podgraje, Dolenje, Jelšane i druga susjedna sela. Nešto kasnije, 2. ožujka 1712. načelno je odobrena gradnja nekoliko velikih brodova. Do toga i tom prilikom nije došlo. Dopremljeno drvo je naime utovareno na brod koji je stigao iz Napulja sa španjolskom posadom, pa je to drvo prepušteno napuljskom potkralju grofu Daunu.⁸

I tako je propao još jedan plan za gradnju ratne mornarice koja je u prvom redu trebala služiti za zaštitu trgovinske plovidbe.

Misao da se slobodna i sigurna plovidba može postići samo jakim mornaricom ima veliki broj pristaša, ali i protivnika.

Među prve ozbiljne projekte za izgradnju ratne mornarice spada svakako prijedlog Franje Antuna St. Hillaire-a, koji godine 1713. predlaže da se u Nizozemskoj odmah nabavi 20 brodova sa 40 do 80 topova (ukupno 1270 topova s posadom od 300—600 momaka, ukupno 9150). On smatra da bi se ti brodovi mogli nabaviti za svega 140.000 do 150.000 forinti, što je opravdano s obzirom na to što se kod kuće ne bi mogla izgraditi takva mornarica.⁹

Premda je taj prijedlog odbačen zbog pomanjkanja novca, a još više zbog nerazumijevanja bečkog dvorskog vijeća, Karlo VI ne odstupa od svojih namjera za unapređenje trgovine, kako unutrašnje tako i vanjske, omogućenjem slobodne plovidbe.

Te zamisli, a i cijela gospodarska politika kralja Karla VI pod jakim je utjecajem mišljenja tadašnjih ekonomista. Ono što se označuje kao »napredna misao« toga kralja, često nije drugo nego provođenje u život misli ekonomista. Već u 16. a posebno u 17. stoljeću produbljuje se uvjerenje da je država, makar ona imala i najveće primorje, bez snažne mornarice, nemoćna, a mornarice nema bez trgovine. Te misli dolaze do izražaja i kod P. Wilhelma Hörnigka (Oesterreich über alles wann es nur will... 1684), na čijim se nazorima dugi niz godina temelji austrijska gospodarska politika, pa i politika Karla VI, koji već 1717. daje ispitati mogućnosti i prikladnost luka na Jadranu da se osposobe za trgovačke luke. Tada se među tim lukama ponovno spominje i Bakar, jer se u bakarskom zaljevu može smjestiti velik broj ratnih brodova koji se mogu zaštititi s topništvom, razmještenim na brdima oko cijelog zaljeva.

⁴ AS Deželni stanovi za Kranjsko, fasc. 128, 1/261, snopič 2.

⁵ V. I Kobler, III, str. 208: Fiume era assediata dai Francesi...

⁶ AS Deželni stanovi za Kranjsko, fasc. 128, Stan I, št. 215, snopič 2.

⁷ A. Müllner, Die Zukunft der Stadt Laibach (Argo VII, Laibach 1899, str. 155).

⁸ AS Deželni stanovi, stara sign. 334, nova: Stan I/596 — Grof Wierich Philipp Lorenz Daun (1669—1741) bio je samo kratko vrijeme potkralj u Napulju.

⁹ Rechberger, str. 4 i 16.

Ubrzo slijede najmarkatnije odredbe toga kralja. Patentom od 2. lipnja 1717. proglašuje on slobodnu plovidbu na Jadranu, obećavajući da će se svaka povreda brodova koji plove pod austrijskom zastavom kvalificirati kao povreda učinjena na području same države. Tim patentom kralj *poziva sve trgovce, rukotvorce i obrtnike bez obzira na vjeru da dođu u austrijske zemlje i da se tu stalno nastane. Pri tome nije važna ni narodnost, jer se svima obećaje jednaki položaj.*¹⁰

Još važniji je patent od 18. ožujka 1719., kojim se Rijeka i Trst proglašuju slobodnim lukama.

I to proglašenje slobodne plovidbe i povelja o proglašenju Rijeke i Trsta slobodnim lukama odraz su nazora tadašnjih ekonomista. No, već mnogo ranije, u 16. stoljeću ekonomisti zagovaraju osnivanje trgovačkih kompanija kao osobito prikladna načina za unapređenje trgovine, ali i zato što se one mogu lako nadzirati i davanjem koncesija držati u granicama zakonskih propisa. Usporedo s razvijanjem teorija o takvim kompanijama, javlja se i pitanje njihove praktične primjene, kao posljedica težnje za unapređenje vanjske trgovine u većim razmjerima.¹¹ Trgovačke kompanije raspolažu većim kapitalom što im omogućuje da za sigurnu plovidbu svoje trgovačke mornarice grade ratne brodove za pratinju.¹²

Kada je Beču za vrijeme Karla VI godine 1719. osnovana Istočnoindijska kompanija,¹³ bila je to nužna protuteža protiv kompanija drugih država i mjera za osiguranje vanjske trgovine, naročito morskim putem koju država sama nije mogla osigurati. Glavni djelokrug te kompanije bio je Trst, gdje je pored ostalog sagradila i vlastito *brodogradilište*. Već iste godine tamo je porinut u more brod »Il primogenito«. Ta kompanija gradila je brodove i u Rijeci i Bakru.

Kada je godine 1733. buknuo rat između Austrije s jedne strane i Francuske, Španjolske i Sardinije s druge strane, utvrđeno je da Austrija nije dorasla na moru, jer ne raspolaže potrebnom mornaricom. Jedino što je u tom času mogla učiniti bilo je osiguranje i obrana obala. Vijesti koje su stizale s Jadrana bile su zastrašujuće. Francuska mornarica se iz godine u

¹⁰ I ta »liberalizacija« trgovine radi njezina unapređenja odjek je nazora tadašnjih ekonomista. Christian Wolf (1699—1754) npr. tumači da se stranac mora prikladnim uređenjem i načinom primamiti da se naseli u zemlji. Drugi tumače da se stranim trgovcima ima dati prednost pred domaćima!

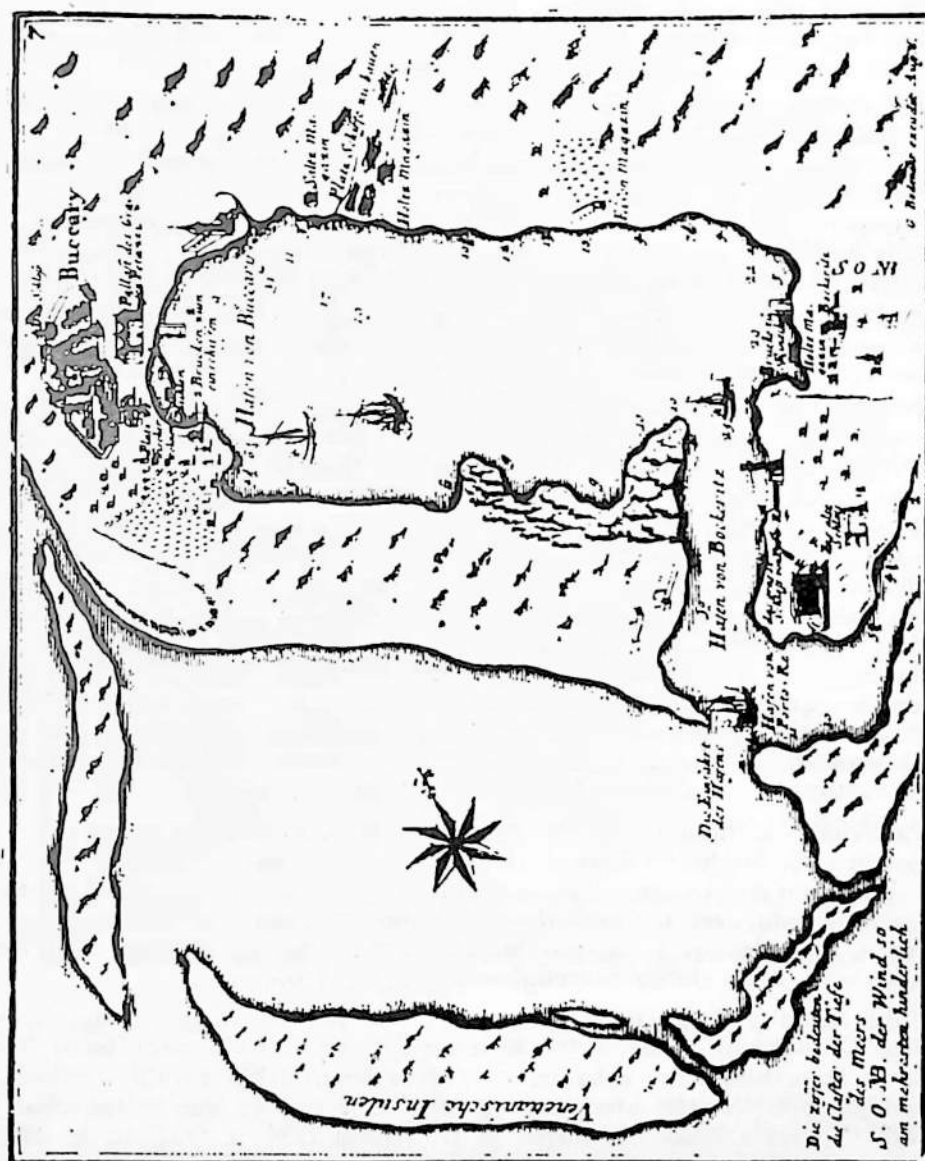
¹¹ Među najstarije trgovačke kompanije spada Ruska trgovačka kompanija koja je utemeljena godine 1554. Od posebne važnosti je i engleska Istočnoindijska kompanija, koja se javlja 1600. i nizozemska Istočnoindijska kompanija od godine 1602.

¹² G. Klock (De aerario, Norimbergae 1651, str. 294) navodi: (Sic et Ordines Hollandie)... Collegia plerumque instituunt et suis sumptibus naves bellicas praestantissimas adornant... Indiae Orient. Societas longe est florentissima.

¹³ O toj kompaniji v. Bičanić R., Doba manufakture u Hrvatskoj i Slavoniji (Zagreb 1951), str. 395. Bičanić spominje i stariju Orijentalnu kompaniju koja je osnovana u doba Leopolda I g. 1691. O tim kompanijama općenito v. isto djelo str. 234. i dalje.

V. i Barbalić str. 120, te Becher str. 23.

Bakarski
zaljev s
Bakarcem i
Kraljevicom
(18. stoljeće)



godinu povećavala. U Toullonu su izgrađena 4 ratna broda koji su uz druge brodove (tzv. »brulot« tj. brodova za zapaljivanje neprijateljskih brodova, te fregata) već stigli u Boku Kotorsku. Trst je ugrožen pa se za njegovu obranu traži 500 vojnika koje treba poslati Karlovački generalat.¹⁴

Iste godine, (naime 1733.), kralj Karlo VI je navodno otkupio brodogradilište Istočnoindijske kompanije u Trstu s namjerom da ga nadopuni s velikim slagalištem ratnog materijala (*arsenalom*) i da ga osposobi za gradnju ratnih brodova.^{14a}

Suprotno toj vijesti, pisci tvrde da je spomenuta kompanija u Trstu izgradila *brodski arsenal* koji je kasnije *ustupljen* državi za potrebe ratne mornarice. Tada je kompanija svoje brodove gradila u Rijeci i u Bakru.^{14b}

Prvi ratni brodovi ipak dolaze iz Napulja. To su brodovi »Santa Elisabetha« sa 60 topova (prodan već 1738.), »San Michele« sa 40 topova (također prodan 1738.) i »San Carlo« sa 70 topova.¹⁵

Pokazalo se i to da Austrija nema vrsnog zapovjednika mornarice koji bi bio dorastao i brzom organiziranju takve mornarice. Tada je iz Genove pozvan i grof Luca Pallavicini u austrijsku službu sa zadatkom da provede izgradnju i organizaciju ratne mornarice. Položivši 7. kolovoza 1733. prisegu, preuzima on zapovjedništvo buduće ratne mornarice a da mu nije dan vojni čin, jer su to spriječili njegovi protivnici u austrijskoj vojsci.¹⁶

Ubrzo se pokazalo da bečki dvor ne raspolaže potrebnim sredstvima koja bi Pallaviciniju omogućila uspješan rad. Stoga je već iste godine upućen u Napulj da bi tamo potaknuo opremanje ratnih brodova, ali i tu je doživio razočaranje, jer nije postojala dobra volja da mu se pomogne. Stoga predlaže da se napuljski ratni i transportni brodovi iz Trsta i *Kraljevice* skupe i da se naoružaju. Ujedno je trebalo dovoljno vojnika osposobiti za službu na ratnim brodovima. Bila je predviđena i gradnja 6 dobrih ratnih brodova, svakog sa 60 topova. Ali svi ti prijedlozi i namjere nisu uspjele.

Pallavicini je tada tražio da mu se dade potpuna sloboda s obzirom na posadu onih brodova s kojima je u tom času mogao raspolagati. Ponudio je da će o *svom trošku* unovačiti potrebnu momčad uzduž primorja, pri čemu je u prvom redu uzeo u obzir *Morlake* i *graničare* koji su bili po njegovu mišljenju najpodesniji i najsposobniji za brzu izobrazbu. Ipak ni na taj prijedlog nije dugo dobio potrebno odobrenje ni odgovor.

Tako mu nije drugo preostalo, nego da se posluži onim što mu je bilo najbliže. On sakupi, naime, galije koje su bile usidrene u napuljskoj luci i izvede ih iz te luke kroz eskadru od sedam španjolskih ratnih brodova. U Messini je opremio mali brod koji je već bio ocijenjen kao nesposoban za plovidbu. To malo brodovlje doveo je 17. srpnja 1734. u Trst, ali je daljnji rad na izgradnji ratne mornarice morao obustaviti, jer je odmah morao pristupiti obrani obale na kojoj je rasporedio 80 topova.

Pallavicini ipak nastoji da ostvari svoju zamisao o stvaranju ratne mornarice. Zato je tražio samo iznos koji se trošio za uzdržavanje *posade u Trstu i u Rijeci koju su činili Hrvati*.

Za obranu je određena gradnja nekoliko fregata, malih feluka i trabakula, a kada se Dvorska komora usprotivila da se nadoknade već učinjeni izdaci za 1733. i 1734. godinu, kralj Karlo na vlastitu ruku odredi u veljači 1735. da se ratna mornarica podvrgne Dvorskom ratnom vijeću.

U srpnju 1735. stigla je vijest da se u Ankoni nalazi francusko brodovlje od 8 ratnih brodova, 12 feluka i jedne palandre i da su mu se priključila i dva španjolska broda, što je ponovno značilo ozbiljnu prijetnju austrijskoj obali.

Do godine 1735. na državnom je brodogradilištu u Trstu izgrađeno nekoliko brodova. Kao prvi brodograditelj javlja se Hieronymus Davanzo, kojega naslijedi Huguenot Boyer. Taj je dovršio gradnju triju linijskih brodova i jedne fregate. Godine 1735. nabavljeno je nekoliko trabakula od kojih je svaki bio opremljen s 24 vesla.¹⁷

U to je doba austrijska ratna mornarica raspolagala s ovim brodovima: S. Carlo, S. Elisabetha (admiralski brod), S. Michaela, 2 armanice s 30 i 32 topa, 1 fregata (»Archiduchesa Teresa«), 4 galijske, 2 šambeka, 1 feluka, nekoliko tartana, trabakula i 100 pontona.

Momčad su bili kažnjenici, vojnici i mornari. Od galijske, s kojima je vice-admiral Luca Pallavicini godine 1734. došao u Trst, imala je svaka po 700 ljudi posade (300—340 veslača, 200 vojnika, 60 mornara, 2 topnika, kapelana, mjernika i računovođu).

Cijela mornarica raspolagala je s više od 500 topova, a sveukupna momčad prelazila je 8000 glava. U arsenalu je bilo uz kažnjenike zaposleno više od 150 tesara iz Napulja i Rijeke.¹⁸

Zapovjednik mornarice Pallavicini imao je mjesečnu plaću od 1.000 forinti, dok je posada za vrijeme od 32 mjeseca stajala više od 400.000 forinti.¹⁹

Godine 1738. sklopljen je savez između Austrije i Rusije protiv Turske, koji znači i kraj tek osnovane ratne mornarice. Već godine 1737. počinje gradnja brodogradilišta u Beogradu pa je i to povjereno zapovjedniku ratnog brodovlja, tada već generalu Pallaviciniju. Cijela oprema za dunavsko brodovlje uzeta je s ratnih brodova koji su se nalazili u Trstu. U Beograd je poslano i 100 pontona.

Tada je zaključeno da se ukine ratna mornarica na Jadranu, jer ne donosi nikakve koristi, a iziskuje velike izdatke. Za slučaj rata neće moći poslužiti, a to može nanijeti sramotu i neuspjeh. Stoga se zaključuje da se

¹⁴ AS Deželni stanovi za Kranjsko, fasc. 128, Stan I, raspr. št. 216.

^{14a} Löwenthal, str. 164.

^{14b} Becher, str. 23. On ne govori izravno o nekoj prodaji arsenala, nego spominje da je taj arsenal prepušten državi. Tu se podrazumijeva ne samo arsenal u smislu sklagašta vojnog materijala nego i brodogradilište na kojemu je do 1735. izgrađeno više što većih a što manjih brodova za ratne svrhe, o čemu će biti dalje govora.

¹⁵ Löwenthal, str. 159 i 169. V. i Gogg, str. 55.

¹⁶ AS Regierungsarchiv, Konvolut 442.

Pallavicini, Centurioni Johannes Lucas. r. u Genovi 1697, umro u Bologni 1773. — 1733: viceadmiral, 1735: generalmajor, 1738: dao 200.000 forinata iz vlastitih sredstava za izgradnju austrijske ratne flote, 1741: Feld-Marschal-Leutnend.

¹⁷ Löwenthal, str. 165.

¹⁸ Nav. djelo, str. 165.

¹⁹ Rechberger, str. 31.

od ratne mornarice proda sve što se prodati može »jer ionako nedostaje novac«. Pri tome nije uvaženo da pomorska trgovina bez potrebne zaštite trgovačkih brodova ne može biti uspješna i tako je napuštanjem tršćanske ratne mornarice zakočena pomorska trgovina kroz više desetljeća koja su ispunjena nastojanjima da se nadoknadi ono što je 1738. pogrešno učinjeno.²⁰ Bit će da je u to doba tršćansko gradilište ratnih brodova već napušteno.

Većina »tršćanske« mornarice prodana je Mlecima, čime je ponovno potvrđena njihova prevlast na Jadranu. Prodan im je brod »S. Carlo«, »S. Elisabetha« (vjerojatno), »San Michael«, »Archiduchesa Teresa« i mnogi drugi manji brodovi. Neki od brodova te mornarice morali su biti napušteni zbog trulosti, što svjedoči da je drvena građa za njih nestručno izabrana ili se zbog požurivanja gradnje nije mogla prosušiti.

Samostalan dio mornarice u vremenu od 1733. do napuštanja austrijske ratne mornarice čine senjski brodovi,²¹ čiji su vlasnici bili knez Mateša Ante Kuhačević,²² vojvoda Daničić, vojvoda Petar Vukasović, Demelli, Domazetović, Stauber, Franjo Aichelburg i Govković. Oni su svoje trgovačke brodove naoružali te su se s njima upuštali u bitke s francuskim, španjolskim i sardinskim brodovima, koje su napadali pa i otimali. Tako je godine 1734. vojvoda Petar Vukasović oteo trabakul i 2 broda, a zastavnik Daničić jedan veliki trgovački brod. Godine 1736. Vukasovićeva galijska dovukla je u Senj jedan trabakul, jednu pulaku i jednu navu.

Ove senjske galijske i fuste činile su posebnu mornaricu, te su stajale pod zapovjedništvom potpukovnika Lumoge (Lumaga), a kasnije pukovnika Bärnklausa.

b) Gradnja arsenala i brodogradilišta u Kraljevici za vrijeme Karla VI

Karlo VI je među ostalim težio posebno i za tim da izradi prikladnu i dovoljno jaku i zaštićenu ratnu luku.

Godine 1722. odredi on u vezi s tim svom povjereniku E. Daichmannu,²³ da obiđe primorske luke i šume te da podnese izvještaj, gdje bi se najbolje mogla izgraditi ratna luka, koliko ima sada brodova i kakvo je stanje

²⁰ J. Rechberger, str. 19. i dalje, i 23. i dalje. — A. Lengnick, str. 72—73.

²¹ Vaniček, *Specialgeschichte der Militärgrenze*. Band I, Seite 365 i dalje. — V. posebno i Mile Magdić, *Topografija i poviest grada Senja* (Senj, 1877), str. 153.

²² Mateša Antun Kuhačević (r. u Senju 1697), za vrijeme poljskog nasljednog rata zapovjednik jedne naoružane senjske galijske. Umro 1772. u Grazu nakon dugogodišnjeg tamnovanja u austrijskim tamnicama.

²³ Johann Leopold Bärnklaus, r. 1700, umro 1746.

²⁴ Riječ je o danskom viceadmiralu E. Deighamu koji je od godine 1725. do 1733. zapovjednik austrijske ratne mornarice. U izvorima ga susrećemo pod imenom »Teichmann« i »Daichmann« i sl. Njegov nasljednik je Pallavicini.

Gogg (str. 29) navodi da je Karlo VI 1725. britanskog viceadmirala Deighama imenovao zapovjednikom mornarice.

U reskriptu Karla VI od 19. siječnja 1729. kojim određuje gradnju arsenala i brodogradilišta u Kraljevici navedeni su naziva »königl. Dänischer Contra Admiral Chevalier Teichmann«. Dosljedno tome navedeni je danski, a ne britanski kontraadmiral, kako se on više puta označuje.

brodova i posade. Daichmann već slijedeće godine podnosi izvještaj da je pregledao šume Senja, sv. Jurja i Karlobaga i proučio šume bakarskog i riječkog zaleđa. On smatra bakarsku luku dosta prikladnom, *ali je bolja luka u Kraljevici*, gdje se može smjestiti deset do dvanaest brodova različite veličine, a ima i dosta prostora za skladišta i za ostale građevine.^{23a}

Godine 1726. Karlo dođe u Trst gdje su u njegovoj prisutnosti porinuti u more brodovi »Car Karlo VI« i »Trst«,²⁴ a već 1728. obilazeći obalu dođe preko Rijeke, po preporuci Daichmanna, i u Kraljevicu. Upravo prilikom tog putovanja Karlo izabere tu luku za ratnu luku i brodogradilište i to usprkos svim prosvjedima mnogobrojnih protivnika koji su zagovarali Trst.

Bakarski župnik i kanonik Franjo Toma Karina piše o tom: »... nih Czeszarova Szvitlost postavila se je u Brigantin do Kraljevicze, kade razvidisi Porat, zapove fabriku i ostala potrebna za Arsenali, kade bi postavljen za admiraglia nih Eccellenzia G. Kavaglier Ernesto a Daihmon Luteran, a za velikog ingegniera Presz. g. Ivan Mattig de Waisse tenent kolonel.«²⁵

Nakon posjeta Kraljevici kralj Karlo VI izdaje 19. siječnja 1729. reskript o izgradnji arsenala i brodogradilišta u toj luci, i to slijedećeg sadržaja:²⁶

»Pošto smo odlučili da se radi podizanja pomorstva u Kraljevici kod Bakra izgradi škver za gradnju brodova i da se tamo dopremi građa za tu brodogradnju zajedno s potrebnim obrtnicima, pa da se za njih stari kraljevički grad i novi kraljevički grad osposobe za stanovanje, to smo pouzdanog, iskusnog i po marljivosti poznatog danskog kontraadmirala Chevaliera Teichmanna (!) s posebnom punomoći odredili za glavara te gradnje. Pa prema tome:

1. Prvo, da spomenuto mjesto Kraljevicu pripremi za takav pothvat opskrblivši ga skladištima za uskladištenje potrebnog pribora, užadi i druge građe, instrumenata i oruđa, te da se luka tako uredi, kako bi se u njoj mogla izvršiti priprema za gradnju ratnih brodova.

2. Prilikom pregleda ove luke utvrđeno je da je okružena hridinama i da je na mnogim mjestima teško pristupačna. Da bi se osposobila za spomenutu svrhu te da bi se sve drugo naknadno moglo prigraditi za njeno osiguranje i izgradnju mornarice, potrebno je da se luka okruži opkopom, na kojem će se vremenom prema potrebi i prilikama sagrađiti skladišta i smjestiti obalni topovi.

3. Da se smjeste potrebni obrtnici, časnici i radnici u starom i novom gradu Kraljevice ali bez većih troškova.

^{23a} Barbalić Radojica, str. 120.

²⁴ Lengnick A., str. 72—73. Ti brodovi su godine 1732. uspješno sudjelovali pri bombardiranju Barcellone (na Siciliji). — V. i Kojić-Barbalić, str. 100. Gogg, str. 55.

²⁵ R. Barbalić, str. 120.

²⁶ AT Intendenza Commerciale Busta 849, Nr. 1866/182, Lit. B. Num. VII, Bucari: Der bey Buccari liegende Porto Re, dessen Erbau und Einrichtung zum Schiffbau. Izvornik pisan njemački, ovdje se donosi slobodni prijevod. Izvornik v. »Reprodukcije« pod 1.

4. Da se što prije priđe rečenim radovima, neka se spomenutom Chevalieru Teichmannu dodijeli inženjer i to zemaljski viši inženjer i potpukovnik Weiss koji će biti potpuno ovisan o Teichmannu.

5. Za početne radove odobrava se iznos od 5000 forinti mjesečno,

6. Onaj kojemu će se taj iznos povjeriti ima vršiti isplate samo na temelju pismenih naloga nadinženjera Weissa, koji će i obračune odobravati.

7. Da nadinženjer Weiss ne bi sve poslove sam morao obavljati, može mu se dodijeliti sposoban pomoćnik koji će po njegovim uputama raditi.

8. Sve što se nalazi u starom i novom gradu Kraljevici ima se popisati i staviti Teichmannu na raspolaganje, a zapovjednik, časnici i vojnici bit će ubuduće samo njemu podređeni a ne više Dvorskoj komori.

9. 10. Određuje se da sve oblasti udovolje traženjima Teichmanna s obzirom na gradnju brodova.«

Gradnja luke i arsenala u Kraljevici započela je 28. travnja 1729. Svake godine se za tu gradnju trošilo 25.000 forinti, i to bez plaće Daichmanna koji je stajao godišnje 36.000 forinti.²⁷

U popisu obrtnika i radnika koji su bili uposleni na gradnji arsenala i luke u vremenu od 4. do 30. lipnja 1732. upisana su ova obrtnička i radnička zanimanja: »calefatti, minatori, muratori, sottopolier di muratori, maltari, marangoni, fabri, adiutanti di fabri, preparatori di sassi, segadori, tagliapietre, manuali« itd. Za svega 18 i po dana rada isplaćeno je 13.536 lira i 10 solda ili 2.556 forinti i 53 2/3 krajcara. Tu su uračunate i nadnice dvojice kaplara i bubnjara.²⁸

Mleci su vrlo zainteresirani za nastojanja Austrije da izgradi odnosno poveća postojeće trgovačko brodogradilište te da njegovu plovidbu dovoljno osigura. Za to daje providuru u Kopru nalog da budno prati sve što se na austrijskom dijelu jadranske obale događa.

Među ovim izvještajima iz Kopra najzanimljiviji su izvještaji koje je slao koparski sanitarni providur Pietro Girolamo Cappello 1732—1733. o gradnji arsenala i brodogradilišta u Kraljevici.²⁹ Tako 4. srpnja 1732. izvješćuje da su radovi u Kraljevici vrlo opsežni i da tamo dnevno radi 1200 plaćenih osoba, morski gat seže sve do tvrđave »Zrin«, (u izvještaju pogrešno »Arin«), i ako se nastavi s druge strane, bit će to obala koja odgovara velikoj luci. Ako se razvale i velike pećine i postave tamo za veću sigurnost utvrde i ako se ispod »Zrina« izravna i uredi zemljište, ostat će između skladišta praznog prostora za škver za gradnju brodova i za izgradnju i dovršenje arsenala.

5. kolovoza 1732. isti providur izvješćuje da je od pouzdanika iz Trsta saznao kako je u Kraljevici otpremljeno 12 sidara velike težine za ugradnju u kamenu obalu. Saznao je i to da će dogodine početi gradnja dvaju brodova i da je stoga posječeno 50 stabala i mnogo hrastova.

Smatra se da je gubitak Napulja prisilio kralja Karla VI da godine 1733. odustane od izgradnje velike mornarice i da su u vezi s time i obustavljeni daljnji radovi u Kraljevici.

Iz izvještaja Karlova povjerenika Daichmanna o stanju na području Hrvatskog primorja saznaje se da se velike nade polažu u dobru organizaciju Primorske vojne granice koja je trebala dati osiguranje cijelom Primorju.

Troškovi te organizacije bili su veliki, a dio tih troškova snosili su i kranjski staleži. Zanimljivi su podaci o tom koliko je dano iz Vojne blagajne Kranjske u razdoblju od 1725—1734., a posebno je zanimljivo te iznose usporediti s onima koje je davao hrvatski sabor za Hrvatsku vojnu krajinu u isto doba. Evo tih podataka:^{29a}

Godina	Iz vojne blagajne u Kranjskoj		Kraljevski proračun ^{29b} forinti (zaokruženo)
	U gotovom novcu i sukno forinti (zaokruženo)	Za opskrbu	
1725.	36.550	21.390	
1726.	21.829	22.380	31.344
1727.	1.500	19.410	27.723
1728.	35.065	19.620	28.793
1729.	20.334	29.460	
1730.	48.013	20.460	
1731.	8.055	22.230	30.407
1732.	49.659	20.120	31.023
1733.	32.985	24.672	28.915
1734.	3.648	25.645	27.927

Ukupno je iz vojne blagajne u Kranjskoj za deset godina isplaćeno u gotovu, za sukno i za opskrbu *Primorske vojne granice* 483.030 forinti, dok je u istom razdoblju iz te blagajne isplaćeno za Hrvatsku granicu samo 17.011 forinti.

Od iznosa koji je isplaćen iz Vojne blagajne u Kranjskoj jedan dio vjerojatno otpada i na Kraljevicu, ali je mnogo veći iznos pokriven iz sredstava, s kojima je raspolagao bečki dvor.

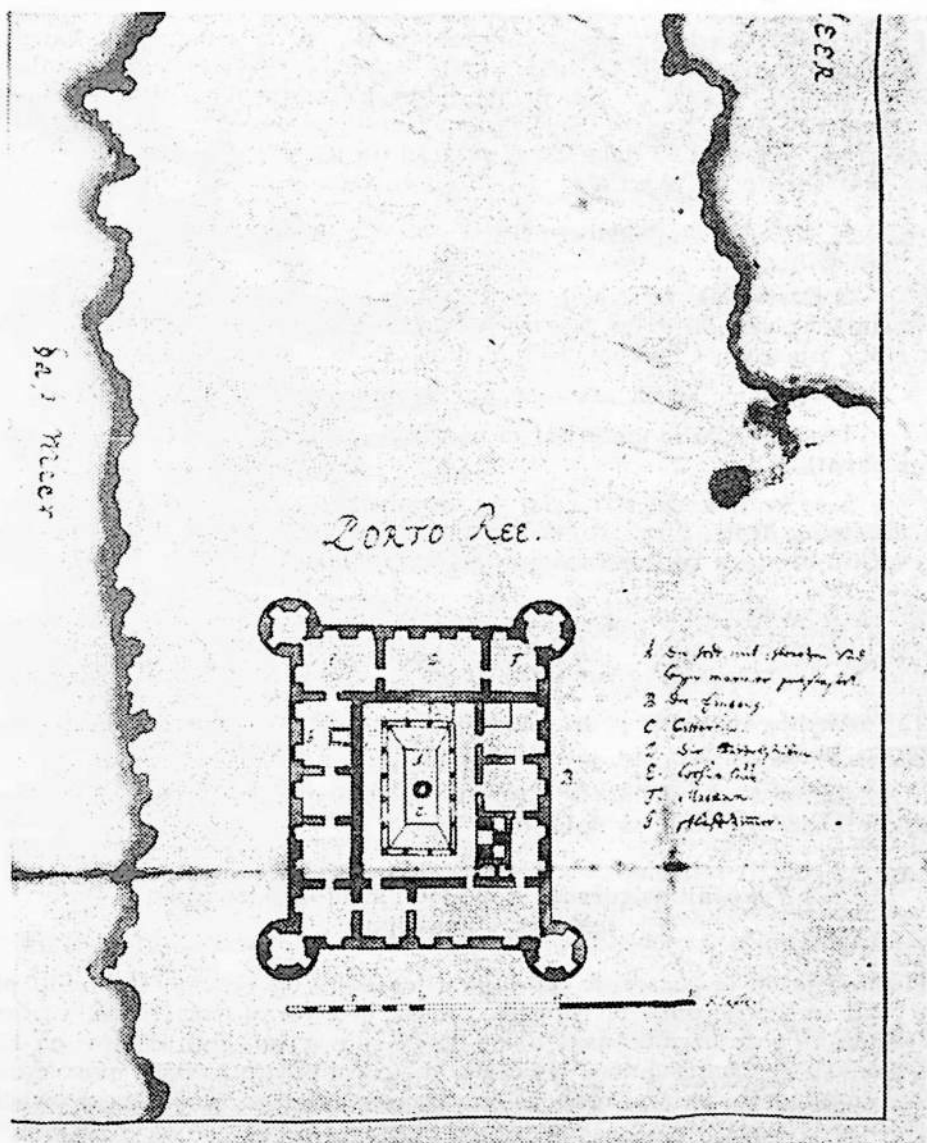
²⁷ A. Müllner, str. 115.

²⁸ Prema: I Erceg, Stanje pomorstva grada Rijeke u vrijeme reinkorporacije (1776—77) u Zborniku Historijskog instituta Jugoslavenske akademije znanosti i umjetnosti, vol. 3/1960, str. 393/4.

²⁹ Atti e memorie della società Istriana di archeologia e storia patria, vol. XVI, fasc. 1 i 2, 1900, str. 153, 162, 163, 164, 293. — V. R. Barbalić, str. 121. O značenju »Arin« = »Zrin« v. D. Klen, Izgradnja ratne luke i brodogradilišta u Kraljevici na početku XVIII stoljeća (Pom. zbornik 17/1979, str. 588).

^{29a} AS rukopis I/91r, str. 144.

^{29b} Građa, str. 350.



Novi kaštel u Kraljevici sa cisternom

c) Pokušaj obnove ratne mornarice godine 1742.

Poslije smrti Karla VI javlja se ponovno težnja da se unaprijedi trgovina, posebno pomorska. Više nego ikada osjećala se tada potreba da se trgovački brodovi dobro zaštite. Prilikom razrješavanja toga pitanja kapetan Kranjske, grof Ivan Sigfrid Herberstein³⁰ nudi prijedlog prema kojem bi posada grada Trsta za 30 dana dovršila gradnju dviju galija (galeota) i dviju feluka pod slijedećim uvjetima:

1. iz državne blagajne isplatit će se iznos od 800 dukata u ime pomoći,

2. Karlovački generalat stavit će na raspolaganje 250 vojnika koji će primati plaću od 4 forinta mjesečno, 4 poručnika s plaćom od 15 forinta mjesečno i 1 kapetana s plaćom od 30 forinta mjesečno,

3. stavit će se na raspolaganje 30 mornara i kapetan broda,

4. odobrit će se materijal za naoružanje tih brodova (topovi, granate i barut), i

5. iz kraljevskih šuma dat će se potrebno drvo za koje će troškove podijeliti kralj, dvor, vojna komora (»die Equipage«) i vlasnici trgovačkih brodova kojima će sagrađeni bojni brodovi koristiti.

Do ovog je prijedloga došlo zbog neprekidnih napada na trgovačke brodove pri čemu su trgovci imali tolike štete da se pomalo odustajalo od trgovine na Jadranu, posve protivno službenoj trgovačkoj politici toga dana.

Taj prijedlog ipak nije prihvaćen, nego je za cijeli Kvarner odobren jedan stražarski brod.

Iste je godine cijelo Primorje (Litorale) stavljeno pod zaštitu komandanta engleskog brodogradila koje se nalazilo u Trstu.³¹

d) Pokušaji osiguranja slobodne plovidbe sklapanjem ugovora s gusarima

Poznato je da je gusarenje od najstarijeg doba ugrožavalo slobodnu plovidbu,³² ali su manje poznate nepravilnosti što su ih stvarali gusari XVI stoljeća na Mediteranu i uzduž jadranske obale. Riječ je o gusarskim brodovima koji su se nazivali »barbareskama«. Najčešće su to tuniski, alžirski i marokanski brodovi, građeni u prvom redu za gusarenje, a ne za prijevoz trgovačke robe.

Ime potječe od Šeredina (Chairedin) Barbarosse³³ zapovjednika turske flote, koji se isticao svojim gusarskim pothvatima. Godine 1535. potukao ga je Karlo V kod Tunisa, dok je Barbarossa 1539. zauzeo Herceg-Novi, 1540. potukao kršćansku flotu kod Kandije, a 1543. opljačkao Nizzu.

Upravo ovi Barbarossini pothvati potiču Austriju da započne graditi ratne brodove.³⁴ U jednom izvještaju Kranjsko zem. zapovjedništvo u Ljubljani od 23. rujna 1544.³⁵ priopćuje se da se u Herceg-Novom nalazi turska armada sa 40 galija i 25 fusta.³⁶ Ova flota, koja se spremala na Senj, Rijeku i Trst, naziva se u izvorima »Barbarossa oder türkische Armade«.

Tada je već bilo očito da ni trgovački brodovi ni obale Hrvatskog i Austrijskog primorja nemaju nikakve zaštite.

Austrija je bespomoćna. Svakog dana barbareske ugrožavaju plovidbu trgovačkih brodova pljačkajući ih i otimajući. Postoje, doduše, i nadalje prijedlozi za izgradnju ratne mornarice, ali se oni ne prihvaćaju ili se njihovo izvršenje odlaže jer su za to potrebna velika sredstva. Bečko ratno vijeće još uvijek poklanja veću pažnju kopnenoj vojsci i izgradnji riječnih bojnih brodova, premda i to u dosta skromnim granicama.

U toj se stisci Austrija služi sramnim metodama i polazi stopama Mletaka sklapajući ugovore s piratima. Nakon dugotrajnog dogovaranja i davanja mnogobrojnih dragocjenih »darova« ili bolje rečeno mita, sklopljeni su »prijateljski« ugovori o slobodnoj plovidbi austrijskih i toskanskih brodova i to:

1. s Alžirom 8. listopada 1748.
2. s Tunisom 23. prosinca 1748.
3. s Tripolisom 27. siječnja 1749.

U želji da te mirovne ugovore održi, Beč šalje odličnicima rečenih država vrijedne »darove« u nakitu i dragom kamenju.³⁷

Ali nisu samo barbareske ugrožavale slobodnu plovidbu. Gusarstvom su se bavili i drugi narodi, a za hrvatske i austrijske brodove bili su osobito opasni španjolski, francuski i engleski brodovi, za kojima nisu zaostajali ni pruski brodovi. Za razliku od barbareska ti gusari nazivali su se »armateur«, »corsaire« pa i »privatier«, a tako se nazivao i kapetan takva broda.

Prema tadašnjem pomorskom »pravu«, ti se gusarski brodovi ubrajaju u sastav ratne mornarice države koja im izdaje »gusarski patent«, tj. ispravu kojom posvjedočuje da je odnosni kapetan gusarskog broda državljaniin te države i da je ovlašten na gusarske pothvate. S takvim se brodom ako je u bi-ci podlegao, postupalo kao i sa svakim drugim neprijateljskim brodom.

Takvo je »pravo« prihvatio i Beč pa nastoji brodovlasnike uputiti u sve posljedice koje iz toga proizlaze za gusarske brodove i njihovo gusarenje. U

³⁰ O Herbersteinu v. B. A. Krčelić. *Annuae ili historija 1748—1767.* (hrvatski prijevod V. Gortan, Zagreb, 1952), str. 429.

³¹ AS Deželni stanovi za Kranjsko, fasc. 128, Stan I/217, snopič 3 (14. VII. 1742). Komandant engleske mornarice naziva se u tom izvoru jednom »de Ley (Lei)«, a na drugom mjestu »de Ree«.

³² Opširno o gusarenju v. Poparić I, str. 204. i dalje.

³³ Umro 14. srpnja 1546. u Carigradu.

³⁴ Argo. Zeitschrift für Krainische Landeskunde. Herausgegeben von Prof. Alfons Müllner. VIII. Jahrgang, Laibach 1900: Die Zukunft der Stadt Laibach, str. 90.

³⁵ AS Deželni stanovi za Kranjsko, fasc. 128, Stan I rasporedna št. 215, snopič 1. Kranjsko zemaljsko zapovjedništvo = Landeshauptmanschaft.

³⁶ »Fusta« je isto što i fregata ili brigantin, kako to J. Rechberger (str. 5) razjašnjuje.

³⁷ HKAW Commerz-Litorale, fasc. 134, rot 686; Fasc. 134, rot 687: Barbaresken und Dulzignoten, deren Seeräubereien in Specie 1748.

tim uputama nalazimo i stanovište da gusari, kada namjeravaju kontrolirati isprave mirnog trgovačkog broda, moraju svoj gusarski brod zadržati u određenoj udaljenosti i samo s jednim čamcem s malo ljudi doći na palubu trgovačkog broda.

Kako se to »pravno« stanje striktno primjenjivalo, pokazuje slučaj broda »La Croatia« iz Rijeke koji se desio 14. srpnja 1759.³⁸ Austrijski konzul na Malti tada javlja da je brod plovio pod carskom zastavom i da su ga ipak ugrabili Ulcinjani (»Dulcignoti«)³⁹. Brod je bio tartana s posadom od 8 momaka i s 36 putnika, što muških, što ženskih, a bilo je i djece. Vlasnici broda su: de Gerlici, Dr Bucci i Francesco Margani. Piratski brod nosio je zastave Alžira i Tunisa, a odveo je ugrabljeni brod u Tunis.

Piratski brod plovio je pod »prijateljskom« alžirskom zastavom, a njegov kapetan, došao je na brod »La Croatia« zloupotrijebivši prijateljstvo.

Izgubljeni je brod procijenjen na 62.660 lira 11 solda (= 11,835 forinta i 53 krajcara). Tada je prevladalo mišljenje da je brod ugrabljen krivnjom kapetana broda Antuna Serpića, jer je protivno običaju i ugovoru dopustio pristup velikom broju ljudi s gusarskog broda.

Posebno je utvrđeno da se brod Ulcinjana ne može smatrati gusarskim, nego neprijateljskim kao i barbareske.

Takvih slučajeva bilo je i više. Austrija nastoji održati ugovore o slobodnoj plovidbi s gusarima. Tako su 26. studenog 1757. dane različite dragocjenosti predstavnicima Tunisa kao dar za sklapanje ugovora o nenapadanju brodova koji plove pod austrijskom zastavom. Istoga je dana to učinjeno i s Alžirom.⁴⁰ Godine 1760. daju se darovi Tunisu u vrijednosti od 11.528 forinti. I vlasnici trgovačkih brodova daju svoje priloge za takve darove.⁴¹

Uostalom, u to je doba svaki brod, koji je držao da pripada »jačoj« naciji, trgovačkim brodovima pravio neprilike koje su mogle biti bezazlene, ali i izazvati teže posljedice.

Godine 1766. zabilježen je npr. jedan slučaj koji je za ono vrijeme bio toliko zanimljiv, da su se bečki mjerodavni krugovi s njime duže vremena pozabavili. Radi se o riječkom brodu koji je pod zapovjedništvom kapetana Giacoma Davida i Giovannija Bernardinija plovio u Apuliju pod austrijskom zastavom. Na tom putu predusrela su ga dva mletačka broda, ne dajući mu da nastavi put prije nego se pozdravi mletačka zastava.⁴² S mletačkih brodova ispaljena su tri topovska hica na koje je kapetan riječkog broda David odgovorio. Vlasnici riječkog broda zamolili su za posredovanje da se takav incident više ne ponovi.⁴³

Iako je taj slučaj ocijenjen samo kao gesta Mletaka da istaknu svoju prevlast na Jadranu, jasno je bilo da se ovo moglo svršiti drugačije, tj. na štetu brodovlasnika. Do toga nije došlo samo zato što je kapetan David popustio zahtjevu mletačkih brodova, iako je bio samovoljan i sklon nasilju.

e) Naoružavanje trgovačkih brodova

Reskriptom od 29. studenoga 1749. godine kraljica Marija Terezija određuje da, prema prije izdanoj rezoluciji, svi u domaćim lukama sagrađeni brodovi moraju zatražiti dozvolu za plovidbu pod državnom zastavom (»Flaggenpatent«), a ta će im se izdati pod određenim uvjetima uz pasoš.⁴⁴

Vlasnici brodova koji su dobili takvu dozvolu, nisu njome mnogo dobili, jer su i nadalje plovili uz velike opasnosti. Austrija nema u to vrijeme nikakve mogućnosti da brodove koji plove pod njenom zastavom zaštititi od gusara, od kojih nije bio izuzet ni Jadran.

Austrijska plovidba na Jadranu a posebno duga plovidba doživjela je slom. Godine 1755. zatraženo je samo 10 dozvola (»patenta«), 1756. samo 8, a 1757. samo 9.

Treba međutim uvažiti i to da se mnogi kapetani brodova nisu uvijek služili domaćom zastavom, nego su prema prilikama upotrijebili i druge zastave ako im je to moglo koristiti.

Brodovi s područja Hrvatskog i Austrijskog primorja preuzeli su taj običaj od brodova drugih država, koje su tuđe zastave iskorištavali ne samo za svoju korist nego i na izravnu štetu brodova koje su susretali.

To osobito vrijedi za najveće neprijatelje slobodne plovidbe na Jadranu, za barbareske i druge gusarske brodove koji su redovno plovili pod tuđom zastavom da bi se tako mogli približiti trgovačkom brodu koji su namjeravali opljačkati ili ugrabiti.⁴⁵

Za barbareskama i brodovima Ulcinjana nisu nimalo zaostajali francuski, engleski ili pruski brodovi. Godine 1757. jedan engleski brod koji je najprije plovio pod francuskom zastavom, ugrabio je i opljačkao brod grofa Vojina Vojnovića »S. Giovanni«. Vojin Vojnović tvrdi u jednom podnesku da se engleski »banditi« kriju i pod pruskom zastavom. A takvih slučajeva ima mnogo.

Ipak je u to doba trgovačkim brodovima davao glavnu sigurnost ugled zastave pod kojom su plovili, a taj se temeljio na jakoj mornarici koja se mogla suprotstaviti svakom napadaču uživajući kao takva poštovanje svakog protivnika.⁴⁶ Austrija pak nije raspolagala s takvom mornaricom. Što više, u početku druge polovice 18. stoljeća nije imala nijedan ratni brod.

³⁸ HKAW Commerz-Litorale, fasc. 134, rote Nr 686.

³⁹ Luetić (str. 84) opisuje stradanja dubrovačkih brodova od gusarskih napada, pa kaže: »Iako su Dubrovčani imali stalne trgovačke veze s Albanijom, odakle su izvozili drvo, a naročito žito, Ulcinjani su kao glavni gusari i u ovom stoljeću često napadali dubrovačke brodove.«

⁴⁰ HKAW Commerz-Litorale, fasc. 134, rote Nr 686.

⁴¹ Ibid. fasc. 134, rote 687.

⁴² O »pozdravu na moru« v. Bare Poparić, Pregled povijesti pomorstva. Dio I, Zagreb 1932, str. 234.

⁴³ AT Intendenza Commerciale per il Litorale Busta 407—410, 1766.

⁴⁴ HKAW Commerz-Litorale, fasc. 113, rote Nr. 629. Nešto kasnije 25. srpnja 1750. izdani su i formulari za te dozvole i pasoše.

⁴⁵ Ulcinjani slove kao najljući neprijatelji hrvatskih i austrijskih brodova, ali isto tako i dubrovačke plovidbe. Luetić (str. 84) opisuje napadaje Ulcinjana koji su plovili pod tuđom, ponajviše pod tripolitskom zastavom.

⁴⁶ Kao dokaz da se brod s pravom služi nekom zastavom bio je tzv. »patent« koji su izdavale nadležne državne vlasti, o čemu na drugom mjestu govorimo. Često se, međutim, događalo da je kapetan zatražio »patent« i od koje strane države koja je time preuzela pod svoju zaštitu odnosno brod. Poznato je npr. da su dubrovački brodovi često plovili s »fermanom« Porte koja ih je štitila od napadaja barbareska. V. Luetić, str. 84.

Pod takvim osolnostima bečkom dvoru nije preostalo drugo, nego da prihvati zahtjev Komercijalne intendance u Trstu da odobri naoružavanje trgovačkih brodova, kao jedinu u tom času moguću mjeru da se trgovačka plovidba bar nekako obrani od napadaja neprijatelja, a u prvom redu od barbareska.

Takvi uz državnu pomoć ili bez nje oboružani trgovački brodovi nisu u to doba ništa nova. U mnogim evropskim državama vlasnici trgovačkih brodova naoružavaju svoje brodove, dobivajući za to često pomoć države ne samo u novcu i oružju, nego i dodjeljivanjem izvjesnog broja vojnika za dopunu potrebne stručne posade.

Austrija se pri donošenju propisa o naoružavanju trgovačkih brodova ugledala na Mletke, koji su takve propise donijeli već 1738. godine. Da bi mletačka vlada preuzela jamstvo za sigurnost od pirata najprije je trebalo utvrditi koji su brodovi sposobni za trgovinu s istokom i zapadom (»Novi atte«).

Propisana im je najmanja veličina i dovoljno naoružanje. Drvo za gradnju tih brodova nabavljalo se uz povoljne cijene, a pri gradnji svakog takvog broda pomagalo je 20 radnika mletačkog arsenala i to bez plaćanja sa strane onoga koji je brod gradio. Vlada je davala cijelo naoružanje i na 40 ljudi posade po 10 naoružanih vojnika. Takvi su brodovi uz ostalo uživali i olakšanja pri plaćanju daća, ali su u slučaju rata služili kao ratni brodovi.⁴⁷

Mleci nisu postigli osobiti uspjeh s ovakvim naoružanim trgovačkim brodovima. Ipak su mjerodavni austrijski krugovi skloni takvom podupiranju plovidbe na Jadranu, posebno kada je određeno da se u *Kraljevici* grade ratni brodovi.

Kada je to godine 1764. odlučeno, određeno je ujedno da se momčad za naoružane trgovačke brodove uzme iz *Vojne granice* i to posebno iz kompanije u Sv. Jurju, Jablancu i Ledenicama. Za skladište ratnog materijala određena je *Kraljevica*.

U to je doba u Trstu, ali i u Hrvatskom primorju već bilo brodova koji su naoružani na trošak njihovih vlasnika. Veliki broj takvih brodova nalazimo u Senju, koji ima izvrsno brodogradilište a raspolaže i s dovoljnim brojem mornara te sposobnih momaka za posadu.

Takvi brodovlasnici nisu prema državi imali nikakvih obaveza, a u slučaju rata nisu morali državi dati svoj brod na raspolaganje.

Premda se i za naoružanje na vlastiti trošak morala tražiti dozvola, toleriralo se i naoružanje bez nje, jer država nije preuzimala nikakvo jamstvo ni obvezu za naknadu štete, ako takav brod bude ugrabljen, opljačkan ili oštećen u sukobu s gusarskim brodom.

A takvih je brodova bilo dosta. U Rijeci je godine 1760., npr. popisano 28 brodova s ukupnom nosivosti od 1728 »tonelata«.⁴⁸ Od toga je bilo naoružano 14 sa svega 49 topova i 39 kamenobacača. Od sveukupnog broja posade bilo je na naoružanim brodovima 157 mornara koji su u slučaju potrebe bili i branitelji svojih brodova.⁴⁹

U popisu od 1763. nalazimo u Rijeci 40 različitih brodova od kojih je najveći nosivosti 230 tonelata, a najmanji 2 1/2 tonelate a uz njih postoje još manje lađe (copani, frigidine, caichi), više od 40 njih. Od velikih riječkih bro-

dova plovilo je tada 12 pod carskom zastavom,^{49a} a jedan brod pod papinskom zastavom. Sedam brodova je imalo dozvolu za carsku zastavu, ali ih više njih nije tražilo. Te je godine zabilježeno je da je 16 brodova naoružano, i to sa svega 69 topova i 47 kamenobacača.⁵⁰

f) Prijedlog Jakova Davida za naoružanje trgovačkog broda »Vincitore«

Svakom brodovlasniku koji opremi svoj brod po propisima od 1764. g. obećana je primjerena nagrada. Među prvim tršćanskim brodovlasnicima koji su bili pripravnici na vlastiti trošak ili na trošak države svoj trgovački brod opremiti topovima bio je Giovanni Vojnovich, o kojemu govorimo na drugom mjestu. Godine 1759. javio se i Jakov David, rodom iz Belgije (Antverpena) sa stalnim boravištem u Rijeci, gdje je imao brod »Vincitore« od 230 tonelata nosivosti.⁵¹ Njegov je prijedlog zanimljiv, jer nudi da će svojim brodom isploviti *kako bi izazvao pruske gusare*. Uvjeti koje je za to postavio bili su ovi:

1. da erar plaća momčad od časa kada brod isplovi;
2. da mu se brod na trošak dvorskog ratnog vijeća opremi s topovima, potrebnim nabojima i puškama;

⁴⁷ G. Stefani II pod »Navi atte«. — Rechberger, str. 92.

⁴⁸ HKAW Commerz-Litorale rote Nr. 481. »Tonelata« = 2000 funta ili 2 tone.

⁴⁹ Naoružani brodovi bili su ovi:

Vlasnik broda	Vrsta broda	Broj posade	Naoružanje		Nosivost »tone- lata«
			topovi	kameno- bacači	
Giacomo David	Nava	20	18	—	230
Giovanni Giustini	"	16	4	3	130
Constantin Danni	Pulaka	9	4	4	100
Fabiano Giustini	"	12	2	4	91
Francesco Margan	Chechia	14	9	—	92
Antonio Barcich	"	9	6	—	50
Mattio Tomassich	Marcilijana	12	—	2	98
Francesco Tomassich	"	11	2	—	95
Lorenzo Simotich	Pandora	11	—	4	75
Lorenzo Simotich	"	9	—	2	55
Giuseppe Lazarich	"	8	—	4	55
Giovanni Bernardini	"	8	—	2	40
Giuseppe Minoli	Trabakul	10	4	4	70
Gioanni Giustini	"	8	—	8	50

»Kamenobacač«, u izvorima »petriera« je mužar manje težine od običnog mužara. Pri opsjedanju on služi za bacanje kamena na ograde opsjedanih. Ovom vrstom mužara služe se i naoružani brodovi za navale iz bliza (Boerio, str. 500).

^{49a} Vidi bilješku 53.

⁵⁰ HKAW Kommerz Litorale rote Nr 621.

⁵¹ HKAW Kommerz rote Nr 621. — Gogg (str. 63) navodi: Brod »Il Vincitore«, naoružan s 12 topova, zakupljen je od svibnja do lipnja 1778. od udovice brodovlasnika Davida s namjerom da se upotrijebi za stražarski brod u riječkoj luci, ali je brzo vraćen vlasnici kao nesposoban za tu namjenu.

3. da se brod na trošak erara osigura;
4. da se država pobrine za liječenje ranjenih i za uzdržavanje invalida;
5. da mu se prizna polovica (vrijednosti?) otetih neprijateljskih gusarskih brodova;
6. da mu se osim pod austrijskom zastavom dopusti plovidba i pod francuskom zastavom.

Budući da ovi uvjeti nisu bili prihvaćeni, David je na vlastiti trošak naoružao veliki brod od 230 tonelata nosivosti i njime obavljao trgovačke poslove.

g) Još jedan prijedlog za gradnju naoružanog trgovačkog broda

Godine 1766. javlja se Petar Andrić iz Trsta⁵² Generalnoj komercijalnoj intendanci s prijedlogom da će sam o svom trošku izgraditi brod nosivosti od 500 tonelata (!) koji će biti snabdjeven sidrom, sidrenjakom, jedrima dostatnim da osiguraju plovidbu kao pratnja trgovačkim brodovima koji plove pod carskom austrijskom zastavom.⁵³ Taj brod će sagrađiti u Trstu ili u *Kraljevici* i to pod slijedećim uvjetima:

1. Kupit će drvo gdje god to uzmogne, a ako mu ga nedostane, ima mu se dati iz carskih šuma uz uvjete uz koje se prodaje drugim kupcima. Drvo će sam dati ispiliti i dopremiti na svoj trošak.
2. Za sve potrebno drvo ima mu se odobriti oprost od svake daće.
3. Njegovo veličanstvo neka mu odobri 24 topa, od toga 16 većih i 8 manjih, dok on već ima dvije stotine pušaka i još toliko pištolja i 28 pušaka široke cijevi (trombona).
4. Neka mu se odobri i barut i naboji za topove i puške. Od toga će platiti sve što će biti utrošeno u pomorskim bitkama.
5. Ako mu se odobri 40 vojnika iz Primorja na trošak erara, on će sam o svom trošku unajmiti 40 mornara, tako da će cijela posada brojiti 80 ljudi, sposobnih za borbu.

Nada se da neće biti teškoća s odobrenjem toga prijedloga, a posebno s obzirom na izdavanje patenta i putnice.

On se bavi već 30 godina trgovinom i obilazio je tržišta ne samo Levanta, nego i Njemačke. Imao je drugi brod za koji je imao carski patent, ali kako nije bio prikladan za naoružanje, po isteku mira s barbareskama bio je prisiljen da ga proda. Putnica koja je glasila na kapetana Gašpara Brebeka i patent su tada vraćeni.

Poput mnogih drugih prijedloga ni taj prijedlog nije uvažen.

h) Prijedlog za naoružanje senjskih trgovačkih brodova i za gradnju arsenala u Senju

Godine 1763. izrađeni su popisi brodova u Rijeci i u Senju uz obrazloženje koliko brodskih topova i ostalog treba za njihovo osiguranje.

Tadašnji namjesnik u Senju Seygfried Gušić (Gussich)⁵⁴ zajedno s gradskim vijećem⁵⁵ podnosi 19. rujna 1763. opsežan izvještaj s popisom brodova koji su svrstani u tri razreda. U prvi razred svrstano je svega 5 velikih brodova s ukupnom nosivosti 1220 tonelata i 107 ljudi posade. Drugi razred sadrži također 5 brodova s ukupnom nosivosti od 736 tonelata i posadom od 72 momka, dok je u treći razred svrstano također 5 brodova s ukupnom nosivosti od 399 tonelata i posadom od 44 momka.

U tom popisu označeni su samo oni brodovi koji dolaze u obzir za naoružanje pa se on bitno razlikuje od popisa sviju senjskih brodova koji gotovo istodobno podnosi lučki kapetan Juraj Vukasović. U tom popisu pribilježena su u prvom redu 24 broda sa 2741 tona nosivosti i 290 ljudi posade, u drugom razredu 10 brodova sa 199 tonelata nosivosti i 56 ljudi posade, te u trećem razredu 9 brodova s 57 tonelata nosivosti i s momčadi od svega 32 momka.⁵⁶

Namjesnik Gusić predlaže da se u Senju osnuje mali arsenal s ukupno 140 topova i da se odjednom naoružaju samo po dva broda iz prvog, drugog i trećeg razreda. Topovi na brodovima prvog razreda neka budu s kuglama od 6 funti nürnberškog utega (oko 3 kg), dužine 7 1/4 bečke stope (2,29 m) i težine 13 centi bečke vage (728 kg).

Topovi drugog razreda neka budu tzv. »colombrine«⁵⁷ ili »cacciatori« s kuglama težine 4 nürnberške funte (oko 2 kg), a dužine 8 bečkih stopa (oko 2,5 m). Topovi trećeg razreda neka odgovaraju kuglama težine 3 nürnberške funte (oko 1,5 kg), i neka imaju dužinb 4 i 1/2 bečke stope (1,42 m).

⁵² Potpisuje se ćirilicom »Petar Andrić«, a talijanski »Pietro Andrich«. M. Ćirković (Istoria Srpske pravoslavne crkve opštine u Trstu, Trst, 1960, str. 30) ima u popisu Srba u Trstu od godine 1766. i »Petar Andić« što će biti pogrešno.

⁵³ »Col Glorioso Paviglione Imperiale Austriaco«. »Paviglione« = mlet. »pavion«. Boerio (str. 484) tumači: pavion = bandiera.

⁵⁴ AT Intendenza Commerciale Busta 441, a. 1763.

Siegfried Gusić spada u granu baruna Gusića koji su se nastanili u Sloveniji. U tzv. Dizmovoj kronici (Arhiv Slovenije Ljubljana: Theatrum memoriale nobilis ac almae Societatis. Das ist Schaubühne der Gedechnüss der Adelichen und Gottseligen Gesellschaft der Vereinigten Staatswehrenden Andenken. Eröffnet in der Uhr-alten Haubt-Stadt Laybach 1688. Dana 1. lipnja 1768. (fol. 194) izvršen je ovaj upis: »Seyfrid Freyherr Gussich. Ihro Kais-Königl. und Apostolischen May. Commercial Intendenz Rath in Gesamten Österreichischen Littorale. Militär und Civil Commandant zu Zennig und Carlobago«.

⁵⁵ Izvještaj su uz Gusića potpisali ovi gradski vijećnici: Juraj Homolić, Juraj de Stauber, Lovro Draganić i Juraj Demeli de Lewenfeld. Stauber posjeduje u to doba dva broda (po 200 i 144 tonelata nosivosti), Draganić brod od 217 tonelata nosivosti, obitelj Demeli posjeduje dva broda (po 513 i 206 tonelata nosivosti), a Jurja Homolića nema u popisu brodovlasnika toga doba.

⁵⁶ Cijeli popis v. Herkov, Mjere Hrvatskog primorja (Posebna izdanja Historijskog arhiva u Rijeci i Pazinu sv. 4, Rijeka, 1971, str. 203).

⁵⁷ Boerio (str. 180): colombrina, colubrina; pezzo di cannone lungo e poco rinforzato, così chiamato per la figura del colubro o biscia, che v'e rappresentata sopra (dugi i nešto jači top tako nazvan zbog lika zmije koji je odozgo naslikan). Du Cange pod »colombrina«: ut »Colubrina«, armorum genus. — Pod »colubrina«: tormentum bellicum a colubro dictum. Coulevrine. — Putanec »Francusko-hrvatski ili srpski rječnik«: »coulevrin«, 2. vrsta ručnog topa.

U svemu traži se 140 topova i 7900 topovskih kugala.

Kao trošak predviđa se za topove, topovske kugle i barut 13.946 forinata, a za momčad od 160 vojnika i 8 narednika 800 forinata mjesečno.⁵⁸

Ugledni senjski brodovlasnik Marko Susanni nije zadovoljan s Gusićevim prijedlogom. On u svoje ime i u ime drugih senjskih rodoljuba koji su vlasnici većih brodova podnosi poseban prijedlog Komercijalnoj intendanci u Trstu.⁵⁹ On također predlaže naoružanje trgovačkih brodova, jer je uvjeren da Austrija ne može uzdržavati dovoljno ratnih brodova za osiguranje trgovačke plovidbe od navala barbareska, a ni ugovori s afričkim piratskim zemljama nisu pouzdani, kako je to upravo dokazano. Njegov je prijedlog da se prihvati sustav naoružanih mletačkih trgovačkih brodova »navi atte, cioè atte ad combattere« (brodovi spremni za borbu), čime se ne bi umanjila snaga njezinih ratnih brodova. Svaki bi brod trebalo naoružati s 24 topa, po 12 njih sa svake strane. Uz svaki top trebaju 3 momka a kako se svi topovi neće odjednom koristiti, nego samo topovi jedne strane broda, to je potrebno po 36 ljudi za svaki brod. Treba spomenuti da su vojnici jednako potrebni ratnim, kao i naoružanim trgovačkim brodovima. Razlika je u tom što ratne brodove država gradi o svom trošku, dok za gradnju trgovačkih brodova ne snosi nikakve troškove. Preostaju samo izdaci za vojnu posadu tih brodova.

Predlagač nadalje navodi brodove koji bi došli u obzir za naoružavanje uz oznaku broja vojnika koji bi bili potrebni, i to:

a) iz Senja

Demellijev brod s 50 vojnika
Stauberov brod sa 40 vojnika
Susannijev brod sa 40 vojnika
Dragančićev brod s 30 vojnika

b) iz Bakra

Marochinijev brod s 30 vojnika

c) iz Rijeke

Davidov brod s 35 vojnika
Giustinijev brod s 30 vojnika

d) iz Trsta

Belluscov i Rossettijev brod s 35 vojnika.

U svemu bilo bi potrebno 290 vojnika a njihovo uzdržavanje ne bi prelazilo iznos od 5.000 kremničkih dukata (= 21.000 forinata).

Predlagač se posebno bavi i pitanjem, odakle uzeti vojnike za spomenute trgovačke brodove. Mišljenja je da u austrijskoj vojsci nema vojnika koji bi bili podesni za tu dužnost. Postoje međutim vojni odredi u Sv. Jurju, Jablancu i Ledenicama, a ta mjesta su danas pod vojnom upravom. Ubrajaju se među najsiromašnije krajeve. Mnogi vojnici u tim odredima su i vrsni mornari. Predlagač navodi da ima na svom brodu 5 takvih vojnika koji su oslobođeni vojne dužnosti a odlični su mornari. Nema opravdanja da se ti krajevi ne stave pod upravu Generalne komercijalne intendance, čime bi se ujedinilo cijelo Primorje, a narod bi se oteo siromaštvu.

Susannijev prijedlog je značajan zbog njegova gledanja na upravu Primorja, a posebno po načinu sastavljanja posada za brodove koji bi dobili dozvolu za naoružavanje. Prijedlog da se vojnici za te brodove uzimaju iz kompanija u Sv. Jurju, Jablancu i Ledenicama kasnije je više puta ponovljen a urodio je uspjehom kako se to dalje obrazlaže.

i) Naoružavanje trgovačkih brodova iz kraljevičkog arsenala

Premda je već 1764. bilo načelno odlučeno da se naoružaju trgovački brodovi i da se tako osposobe za plovidbu ometanu nasrtajima barbareska i ostalih pirata, pitanje pokrivanja troškova takva naoružanja nije riješeno. Bečko ratno vijeće nastoji te troškove prebaciti na same brodovlasnike pa određuje da se ispita mogućnost za to. U vezi s tim kraljevsko namjesništvo poziva senjske brodovlasnike Susannija i nasljednike Demellija da saopće koliko mogu sudjelovati u pokriću tih troškova. Oni se međutim ograđuju od bilo kakvog opterećenja u tom pogledu. Jedan od suvlasnika broda »La sacra familia« Senjanin Nikola Susanni podnosi osobito opsežno obrazloženje Komercijalnoj intendanci u Trstu kojim dokazuje da nijedan brodovlasnik neće prihvatiti naoružanje svoga broda ako za to mora snositi troškove ili dio njih. On ističe da vojnici, određeni za to naoružanje, zapremaju 25% raspoloživog prostora za teret i da brodovlasnik već, time gubi 25% od brodarine, što je za trgovačke brodove veliki gubitak. Apelira stoga da se odustane od zamisli da troškove naoružanja snose brodovlasnici i traži da to preuzme državna blagajna. Time će ojačati trgovačka plovidba i donositi izravnu korist državi.^{58b}

Premda je većina trgovačkih brodova predviđenih za naoružanje bila iz Senja, ovo pomorsko mjesto nije postalo ratni arsenal. Rezolucijom Marije Terezije od 1764. godine za ratnu luku određena je Kraljevica. Neposredno iza toga u *Kraljevici* je osnovan i arsenal, gdje se 30. listopada 1764. već nalazi veća količina raznog ratnog materijala za naoružanje trgovačkih brodova, pored ostalog, 18 topova i 1566 topovskih naboja.⁵⁹ Tada je izrađen i predračun za naoružanje dvaju trgovačkih brodova. Za svaki od njih bili su potrebni slijedeći izdaci:

	forinti	krajcara
1 poručnik mjesečno	28	30
1 kirurg mjesečno	12	
1 bubnjar mjesečno	7	
2 kaplara mjesečno	20	
4 potkaplara mjesečno	34	
33 vojnika mjesečno	231	
42 osobe	332	30

Za dva broda potrebno je mjesečno 665 forinti ili za 6 mjeseci 3990 forinata.

⁵⁸ Intendenza Commerciale Busta 411, 1763.

^{58a} KAW Commercialia 111/6 — 1764.

^{58b} Ibid 112/19 — 1765.

^{59b} KAW Commercialia Fasc. 14. 112/7.

Natporučnik i liječnik imaju dobivati hranu od vlasnika broda.⁶⁰

Usprkos tim pripremama i pozivima koji su bili upućeni na lučke kape-tanije i na vlasnike većih brodova, većeg odaziva među brodovlasnicima da zatraže pomoć za naoružanje svojih brodova, nije bilo. Do kraja 1764. prija-vila su se samo tri vlasnika brodova kao interesenti za dobivanje topova i ostale opreme za osiguranje plovidbe: to je već spomenuti David, pa braća Susanni iz Senja, koji traže naoružanje svojeg novog broda »Sacra Familia« (sagrađenog u Mlecima 1763.), i braća Demelli, također iz Senja, koji traže naoružanje broda »Sanctissima Nunciata e Gran Rodolfo«.

Kada su ti brodovi ispitani, utvrđeno je da je Jakov David povukao svoje traženje, da brod »Sacra Familia« ima 92 tonelate ili 184.000 funta (tj. 103 tone današnje mjere),⁶¹ te da je brod »Gran Rodolfo« mnogo veći nosi-vosti 513 tonelata ili 1,026.000 funti (u današnjoj mjeri 575 tona).

Za brod braće Demelli traženo je 20 topova kalibra 6 i 6 topova kalibra 4, a za brod braće Susanni 18 većih i 4 manja topa s potpunim priborom.⁶² Na posebnu želju kraljice Marije Terezije odobreno je da se na trošak Ko-mercijalne blagajne dade za brod braće Demelli 20 topova kalibra 6, 400 topovskih taneta, 40 centi baruta, 200 kugala s lancima, 8000 naboja za pu-ške i 4000 granata. Za brod braće Susanni odobreno je 12 topova kalibra 4 1/2, 500 topovskih kugala, 7 centi baruta i 200 kugala s lancima.⁶³

Ujedno je određeno da Karlovački generalat dade po 42 vojnika za svaki brod.

Odazivajući se toj naredbi, Karlovački generalat svojim dopisom od 3. rujna 1765. dostavlja Dvorskom ratnom vijeću popis od 84 vojnika koji se predlažu za posadu brodova braće Demelli i braće Susanni. To su isključivo *Hrvati* (izuzevši zapovjednike) što se vidi iz njihovih imena:

A. Za brod braće Demelli »Gran Rodolfo«:

1. Iz Ličke pukovnije:

Petar Aichelburg, natporučnik
Grgur Devčić, niži vojni vidar
Pave Kovačević, narednik (Corporal)

2. Iz Ogulinske pukovnije:

Filip Buneta, kaplar

3. Iz Ličke pukovnije:

Jakov Lüzenberger, bubnjar
Josip Ban, potkaplar
Janelić Devčić, isto

4. Iz Ogulinske pukovnije:

Jurica Buneta, potkaplar
Jandre Prpić, isto

5. Iz Ličke pukovnije:

Obični vojnici: Dujo Došan, Kite Budak, Dujan Šinoivec, Ivan Brklja-
čić, Josip Brkljačić, Mate i Ivan Bušljeta, Jovan Prpić, Ilija Katić,
Dujan Čačić, Pave Šebail, Ivan Pejnović, Mihailo Peihović, Nikola
Uzelac, Nikola Jelinić, Mateša Brkljačić.



Časnik
Ličke pukovnije poslije 1756.



Vojnik
Otočanske pukovnije

6. Iz Ogulinske pukovnije:

Obični vojnici: Mikula, Jandre i Osip Butković, Stipan Buneta, Petar Buneta, Adam Ban, Ivan Bušković, Petar Mašaja (Mašhaja?), Ivan Butković, Luka Butorac, Bariša Balenović, Juro Stojavić, Grgo Vukelić, Ivan Dehanić, Osip Domljenović, Filip Prpić, Toma Domljenović.

⁶⁰ KAW Commercialia Fasc. 14, 112/24. Karlovački generalat dat će posadu iz kompanija u Sv. Jurju, Jablancu i Ledenicama.

⁶¹ Tako Rechberger str. 89. U popisu riječkih brodova od godine 1777. zabilježen je brod Marka Sussannija »Sacra Famiglia« s 333 tonelate nosivosti i s 22 topa. Da li je to isti brod i koja mu je ispravna nosivost?

⁶² AT Intendenza Commerciale per il Litorale Busta 407—410 (fol. 167). Busta 1618, pag. 68—70.

⁶³ Rechberger, str. 89.

B. Za brod braće Susani »La sacra familia«:

1. Iz Otočanske pukovnije:

Josip Steinberg, natporučnik
Gottfrid Dietrich, niži vojni vidar
Jovan Nekić, kaplar
Miško Miškulin, isto
Mihalj Bundić, bubnjar
Stipe Robić, potkaplar
Mihalj Rogić, isto
Stipe Pavić, isto
Simo Matijević, isto

Obični vojnici: Mile Škrgatić, Pave Marković, Gašpar Pavić, Jure Miškulin, Jure Palković, Mate Jerković, Pave Grubišić, Pave Škrgatić, Jakov Pavić, Marko Tomaić (Tomašić?), Simo Miškulin, Jozo Gržeta, Pave Ašić, Jozo Rogić, Nikola Rogić, Mate Šegota, Ivan Šegota, Mate Domljen, Grgo Balen, Dujo Bilen, Ive Dragičević, Vide Stakić, Jure Grebac, Roko Pavić, Osip Vukušić, Martin Modrić, Jandre Jerković, Anton Miškulin, Pave Miškulin, Ive Matijević, Grgo Prpić, Mile Tomaić (Tomašić?), Marko Modrić.

Svega su za svaki brod odobrena po 42, tj. ukupno 84 momka posade. Za sve navedene označeno je u popisu da su katoličke vjere.⁶⁴

Godine 1766. izdani su propisi za kapetane brodova koji su naoružani carskom vojskom ili su zaštićeni vojskom. Tada je potvrđeno da će se takvi brodovi snabdijevati iz *arsenala u Kraljevici* koji već raspolaže s dovoljno topova, topovskih taneta (kugala) i s dovoljnom količinom baruta i svega ostalog, što je potrebno za naoružanje brodova.⁶⁵

Dokora se pokazalo da naoružanje trgovačkih brodova nije dovoljno za zaštitu trgovačke plovidbe. Ipak se, uz pokušaje da se izgradi ratna mornarica, sredstva i dalje ulažu za naoružanje trgovačkih brodova.

Raspolažemo podacima iz godine 1781., kada je 6 senjskih brodova dobilo naoružanje iz Trsta. Osim njih još je 10 brodovlasnika tražilo da im se odobri naoružanje broda. Među njima bio je jedan iz Karlobaga.⁶⁶

I u to vrijeme plove Jadranom pod austrijskom zastavom mnogobrojni brodovi, koje su njihovi vlasnici naoružali o vlastitom trošku.

Suvremenici nazivaju te naoružane trgovačke brodove »tajnom austrijskom mornaricom« i daju im prednost pred ratnim brodovima.^{66a}

To je slika trgovačke plovidbe još za dugi niz godina — sve dotle, dok Austrija nije pristupila izgradnji suvremene ratne mornarice kojom se osigurava i slobodna plovidba trgovačkih brodova.

j) Neuspjeh plovidbe pod austrijskom zastavom

Reskriptom o uvođenju carske i kraljevske zastave na trgovačke brodove određeno je da se pravo na takvu zastavu dobiva kraljevskim patentom kojim se brodovima zajamčuje sigurnost plovidbe. Ta se sigurnost međutim nije mogla ostvariti, jer je državi nedostajalo ratno brodovlje koje bi bilo

kadro zaštititi trgovačke brodove. Stoga su brodovlasnici nastavili s naoružanjem svojih brodova, kako je to već spomenuto. Austrija je, međutim, nastavljala ugovarati mir s piratskim narodima, plaćajući velike iznose u novcu, a posebno dajući mito u dragocjenostima.

Ali ni to nije koristilo. Svjedoči o tome sudbina brodova grofa Vojina Vojnovića iz Trsta o kojemu je već bilo opširno govora. Dobro nisu prošli ni trgovački brodovi s područja Rijeke i ostalog Hrvatskog primorja.

Godine 1762. kapetan riječke luke izvješćuje o gusarskom napadu na brod Ivana Tomašića, nosivosti 150 tonelata. »Ugrabljen od gusarskog broda pod alžirskom zastavom, ovaj je brod odveden u Tunis, gdje ga je zajedno sa četiri člana posade zaplijenio naš carski konzul. Gusari su ostalu posadu odveli u Alžir. Odanle se javio jedan mornar izvjestivši da su svi lancem okovani odvedeni u ropstvo. Pošto je međutim i posada oslobođena, vlasnik broda moli da mu se vrati brod i naknadi šteta, jer je ugrabljen izdajom i zlobom.«⁶⁷

Usprkos obećanjima bečki dvor se teško odlučuje na bilo kakvu naknadu za ugrabljene ili opljačkane brodove. Obično se izgovara time da kapetan broda nije pravilno postupao i da se predao bez potrebe.

Kada je npr. senjski kapetan Ivan Simić (Giovanni Simich) kod Otranta u gusarskom napadu izgubio brod, utvrđuje se da je on sam skrivio gubitak broda.

Tako se i prije postupalo. Što više, već godine 1756. izdana je naredba da se svaki kapetan koji bez opravdana razloga napusti brod kazni i pozove da naknadi štetu, a posada takva broda da se također kazni, i to prema težini krivnje i *smrtnom kaznom*.⁶⁸

Pokušaji da se brodarstvo na Jadranu aktivira u korist slobodne pomorske trgovine naoružavanjem trgovačkih brodova, samo je jedna od mjera koje se poduzimaju radi osiguranja plovidbe na Jadranu, jer je u to doba već započela gradnja ratnih brodova.

⁶⁴ KAW Hofkriegsrath, 27. Septemb. 1765, Nr. 431. — KAW Commercialia Fasc. 114, 112/33.

⁶⁵ Intendenza Commerciale Busta 405, Senj 3. veljače 1766.

⁶⁶ I. Vaniček. Specialgeschichte der Militärgrenze. Bd. II (Wien 1875), str. 658. Naoružanje dobivaju brodovi: Marka Susanija, Antuna Dragančića, braće Demelli, Marg. Bubčić, Paskvića, Ive Lukanovića i udovice Rubčić.

^{66a} O tom v. osobito djelo Schweighofera »Versuch über den gegenwärtigen Stand der österreichischen Seehandlung« (Wien 1782, str. 3). Autor tu ističe da je velik broj trgovačkih brodova naoružan i to s 24, 30 pa i više topova. Njihov ratni izgled je značajno obilježje tadašnjeg austrijskog brodarstva. Mnogi od njih su jednaki fregatama. Često se pokazalo da topovi na njihovim palubama nisu tu da bi se pozdravljale luke pri dolasku i odlasku, nego da bi se odbila svaka sila koja bi htjela spriječiti slobodnu plovidbu. Ovi su brodovi tajna austrijska mornarica. Sigurniji su od ratnih brodova i fregata, usidrenih u lukama.

⁶⁷ HKAW Kommerz Litorale rote Nr. 621.

⁶⁸ Rechberger, str. 80.

III POGLAVLJE

OSIGURANJE I ZAŠTITA OBALE

Pomanjkanje ratne mornarice koja bi štitila obale Jadrana od neprijateljskih napadaja s morske strane osjećalo se osobito u početku 18. stoljeća. U to doba bila je obala izložena napadajima francuske flote od kojih se nije mogla obraniti. Od svih luka Senj je bio najbolje zaštićen, a donekle i Rijeka. Za osiguranje Trsta erar je trošio svake godine znatna sredstva, ali ona nisu bila dovoljna. Zbog pomanjkanja sredstava pitanje osiguranja obale se nije moglo prikladno riješiti, iako za to postoje obrazloženi prijedlozi. Među njima je pobudio pažnju prijedlog iz godine 1752. da se što brže sastavi posebna »obalna straža« (guardia marina, Seeküstenwacht), za koju su najpodesniji Senjani s obzirom na to što su stoljećima uspješno branili svoju obalu.¹

Tada je otpisom od 29. XII 1752. izdan nalog Komercijalnom direktoriju da poduzme potrebno za osnutak dvaju odreda mornara koji će biti sastavljeni od stanovnika grada Senja.² Već 30. prosinca 1752. izdane su za rad kapetana-namjesnika u Senju Nikolu Marotija Privremene upute u kojima se (točka 12) određuje osnutak nekoliko odreda mornara.³ Izdana je odredba da se najprije popišu svi senjski brodovi po vrstama i mornari koji su potrebni za te brodove, a zatim da se izradi i popis preostalih vrsnih mornara.

Izdane su i odredbe o sastavu jednog odreda mornara za službu na moru.

Trst je međutim trebalo žurno zaštititi i osigurati od napada. U tu svrhu je određena gradnja malog stražarskog broda. Kraljevskim reskriptom od 10. svibnja 1753.⁴ određeno je da se taj brod osposobi za plovidbu. Posada će mu uz zapovjednika biti: nadglednik broda,⁵ kormilar, drugi nadglednik koji će ujedno biti i topnik te 24 veslača (!). Taj brodic ili feluka koja se naziva i galijica (»galiota«) ima služiti ne samo kao stražarski brod, nego se ima brinuti i za red među brodovima u luci,⁶ a nazvan je »La Vigilanza« (ili na-prosto, Vigilanza). Sličan brod postoji u to doba i u Rijeci.⁷

Kako je austrijska vojska uvijek pridavala veliku važnost odorama, tako je i prilikom opremanja stražarskog broda »La Vigilanza« donijeta odluka o odorama posade.⁸

»Vigilanza« ostaje jedina zaštita obale Austrijskog primorja sve do godine 1774. Komercijalna intendantca izdaje, doduše, već 11. lipnja 1765. nalog

da se umjesto tog broda izgradi novi brodić koji se po svoj prilici nije mnogo razlikovao od starog stražarskog broda.⁹ Izgradnja toga brodića povjerenjena je brodograditelju Nocettiju, pri čemu je trebalo upotrijebiti drvo koje će preostati od gradnje fregata u Kraljevici.¹⁰

»Vigilanza« ipak još i godine 1771. obavlja stražarsku službu. Zapovjednik joj je tada Vincenz Vukasović.¹¹

Godine 1773. lučki zapovjednik u Trstu major Struppi predlaže Dimitrija konta Vojnovića za zapovjednika te feluke koja se u to vrijeme spominje kao brod za sanitetsku službu. Kako je na drugom mjestu spomenuto, taj je prijedlog odbijen s obrazloženjem da je Vojnović već umirovljen.¹²

Godine 1771. sagrađen je novi brodić (»galeotta«) koji je trebao zamijeniti stari stražarski brod. Trošak gradnje tog malog broda iznosio je samo 573 forinti i 14 krajcara. Naoružan je bio samo s jednim topom.¹³

Godine 1774. raspoređena je feluka »Vigilanza« i dana na dražbu. Početna joj je cijena bila 200 forinti, a prodana je ipak za 950. Raspoređena oprema procijenjena je s 1485 forinti i 50 krajcara.¹⁴

Već je godine 1773. pokrenuto pitanje da li sagrađenu »galeotu« treba naoružati, opremiti i tako osposobiti da zamijeni feluku »La Vigilanza«, jer su se u međuvremenu austrijska i toskanska ratna mornarica sjedinile. Lučki kapetan u Trstu Giovanni Pietro Mayr sastavio je predračun za to naoružanje. On predlaže da lučki kapetan bude i zapovjednik toga brodića i to bez plaće, dok bi mu posada imala 70 momaka, od toga 40 mornara. Cijeli trošak uzdržavanja i plaće iznosio bi godišnje 10.610 forinti.¹⁵

Savjetnik Komercijalne intendance Ricci je mišljenja da je »galeota« za Trst jako potrebna i to opširno opisuje. On predlaže da se ne prihvati

¹ HKAW Kommerz Litorale Fasc. 111, rote Nr. 625, 29. XII. 1752.

² Ibid.—Reichberger str. 71.

³ HKAW Kommerz rote Nr. 483, 30. prosinca 1752. v. prilog »Zanimljivija i važnija dokumentacija« pod toč. 4.

⁴ HKAW Kommerz Litorale Fasc. 116, rote Nr. 645.

⁵ Schiffmeister, nostramo.

⁶ HKAW Kommerz Litorale Fasc. 116, rote Nr. 645.

⁷ Ibid. Nr. 56 od 17. listopada 1755. — Fasc. 116, rote Nr. 645, 10. srpnja 1758. — O tom stražarskom brodu v. i Reichberger str. 72, i dalje.

⁸ HKAW Kommerz Litorale Fasc. 116, rote Nr. 645, 10. V. 1753. Odora časnika imala je biti zelene i crvene boje s bijelim pojasom. Kaput crven s bijelim gajtanima.

⁹ U izvorima »caichio«. — Boerio: caichio, barcheta a remi ad uso di vascello o gallea. — Stulli: caicco, vascelletto da remo, ladica, plavka. U Parčića: čamac, čun. Klajić ima kaik i kaic, što izvodi od turskog »kajik«. Isto Skok koji riječ kaik i kaic dovodi u vezu i s talijanskim »caicchio« s time da je ta riječ izvedena od turskog »kayik«.

¹⁰ HKAW Kommerz Litorale rote Nr. 645, 11. VII. 1765.

¹¹ Ibid. rote Nr. 645, Nr. 40/Febr. 1771. — Vukasović je rodom iz Senja.

¹² Ibid. rote Nr. 543, Nr. 11 ex Novembri 1773.

¹³ HKAW Kommerz Litorale Fasc. 116, rotc. Nr. 623, Nr. 14 ex Febr. 1774.

¹⁴ Ibid. Nr. 45 ex Novemb. 1774.

¹⁵ Ibid. Fasc. 111, rote Nr. 625, Nr. 68 ex Martio 1773.

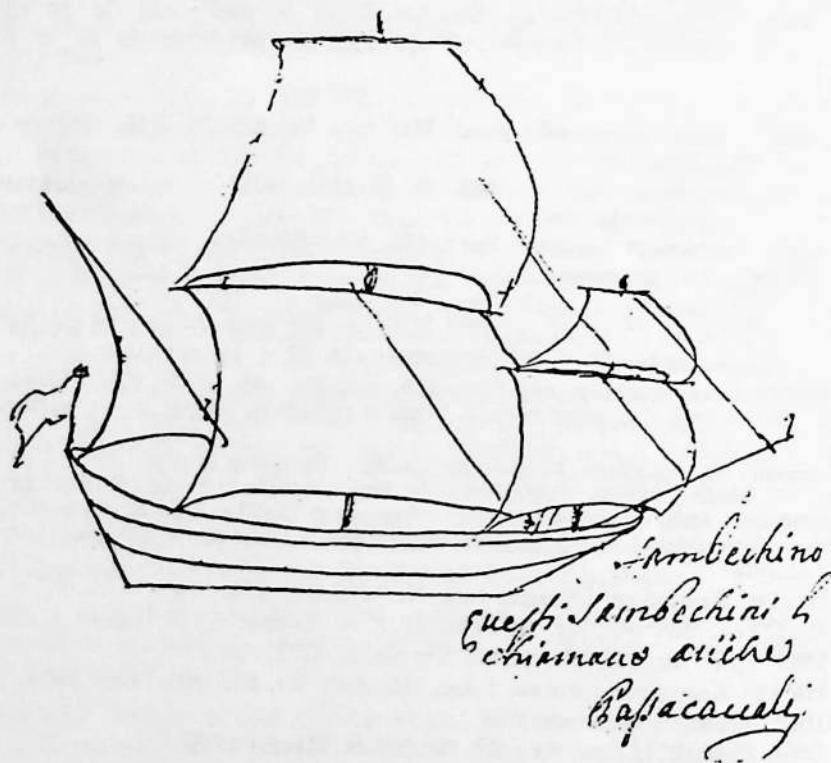
prijedlog lučkog kapetana Mayra, nego da se za kapetana brodića mjesto Vukasovića postavi Dimitrije Vojnović. O tom je na drugom mjestu više govora, a ovdje dodajemo samo to da je i taj prijedlog odbijen.¹⁶

Sagrađena »galeota« međutim nije opremljena. Lučki kapetan Pietro Mayr podsjeća godine 1779. na taj brod koji je izgrađen u sklopu »ujedinjene austrijsko-toskanske mornarice«. Postavlja i pitanje, što će biti s dvije fregate koje još stoje neiskorištene.¹⁷

Prilike su se u to doba potpuno izmijenile. Obrana obale stavlja se na druge temelje i veže postepeno s izgradnjom ratne mornarice. Obalnom se stražarskom brodu više ne posvećuje pažnja.

¹⁶ HKAW Kommerz Litorale Fasc. 111, rote Nr. 625, Nr. 68 ex Martio 1773. — Ibid. rote Nr. 645, Nr. 42, ex Decemb. 1775.

¹⁷ HKAW Kommerz Litorale Fasc. 111, rote Nr. 645, Nr. 69 ex Augusto 1779.



IV POGLAVLJE

TRST ILI KRALJEVICA?

Već početkom šezdesetih godina 18. stoljeća proučava se mogućnost uređenja stalnog brodogradilišta za ratne brodove. Već tada se, naime, pokazalo da naoružanje trgovačkih brodova nije dostatno za osiguranje slobodne plovidbe brodova iz Primorja, ali su se mišljenja o tom brodogradilištu, a u prvom redu s obzirom na luku u kojoj bi se ono izgradilo, razilazila.

Mjerodavni krugovi u Trstu bili su osvjedočeni da to može biti samo Trst. Kada se godine 1764. počela spominjati *Kraljevica* kao preodređeno brodogradilište, nastojalo se to spriječiti. Službeno i neslužbeno isticane su prednosti Trsta. Nabrajale su se zasluge koje je Trst stekao, posebno u 18. stoljeću.¹ Mora se priznati da povijest tršćanske brodogradnje nije mala, pa ni s obzirom na gradnju ratnih brodova. Evo nekoliko podataka o tome:

1. Godine 1724. Orijentalna kompanija izgradila je dva broda (»Il Primogenito« i »Santa Theresia«).
2. Godine 1726. dovršena su i u prisutnosti kralja Karla u more spuštene dva broda (»Karlo VI« s tri palube i »Trst«).
3. Godine 1734. ponovno su izgrađena dva broda (»S. Leopoldo« i »S. Elisabetha«).
4. Godine 1745. sagrađen je brod »Archiduchessa Teresa«.

U početku vladanja Marije Terezije u Trstu postoje dva brodogradilišta: jedno podržava »Scuola di S. Nicolo«, a drugo Orijentalna kompanija.²

Orijentalna kompanija ima jak utjecaj na usmjerivanje brodogradnje, a ima oslon u brodograditeljima koji su u okviru njezina rada stekli potpune kvalifikacije. Kada se godine 1762. pristupilo konkretnom rješavanju pitanja gradnje ratnih brodova, odlučeno je da bi bilo najpovoljnije gradnju ratne mornarice predati kompaniji koja je za takav rad osposobljena.^{2a}

Ističe se i to da je Trst veliko trgovačko mjesto, a od godine 1719. i slobodna luka s velikim trgovačkim prometom kojeg treba zaštititi.

Za Kraljevicu govori u prvom redu činjenica da je već kralj Karlo VI, nakon posjeta Kraljevici, 1729. odredio da se u Kraljevici izgradi brodogradilište i arsenal, o čemu je bilo na drugom mjestu opširno govora. Prednosti koje i sada za Kraljevicu govore su slijedeće:

¹ AT Intendenza Commerciale Busta 413. S tim podacima služila se Kompanija i kasnije, kada je nudila svoje usluge za gradnju ratne mornarice.

² Ebner v. Ebenthal, Maria Theresia und die Handelsmarine, Triest 1888, str. 57.

^{2a} HKAW Kommerz Litorale rote Nr. 621, a. 1762.

1. U Kraljevici postoje dva solidno građena kaštela koji do tog doba nisu dovoljno iskorišteni, a koji se mogu uz mali trošak osposobiti za stanovanje, radionice i skladišta.

2. Radna snaga je jeftina u usporedbi s Trstom.

3. Blizina bakarskih i riječkih šuma omogućuje brzu i jeftinu nabavu građevnog drva.

4. Istočna obala Jadrana bolje je zaštićena od zapadne. Karlovački generalat se i do tada brinuo za posadu u Kraljevici, pa će to i nadalje raditi. Sama Kraljevica lako se zaštićuje i brani s kopna.

5. Uzduž cijelog Hrvatskog primorja ima mnogo vrsnih mornara koji su nezaposleni, a koji će dobro poslužiti u času, kada se budu određivale momčadi za ratne brodove koji će se u Kraljevici graditi.

6. U Kraljevici je već smješteno vojno slagalište oružja, pa i topova i municije.

Uz to treba naglasiti da su u Kraljevici iz doba Karla VI postojale kamene obale, privezi i propusti u kamenim obalama za navoze brodogradilišta.

Bit će da svi ovi razlozi za Trst ili protiv njega, pa za Kraljevicu i protiv nje, nisu pri donošenju konačne odluke bili važni. Kada je godine 1764. Alžir prekinuo mirovna utanačenja s Austrijom, u Beču je već pala odluka: kraljica Marija Terezija reskriptom od 30. listopada 1764. *proglašuje Kraljevicu ratnom lukom*, a već otpisom od 10. studenoga određuje da se u Kraljevici grade dvije fregate. Kraljevica postaje tako kraljevsko brodogradilište a na njezinim obnovljenim škverovima grade se prvi ratni brodovi nove austrijske ratne mornarice.

Nekoliko mjeseci kasnije na uređenom brodogradilištu u Kraljevici grade se dva ratna broda, dvije fregate »Aurora« i »Stella mattutina«. Trebalo je da to bude samo početak, jer se u brodogradilištu namjeravalo nastaviti s radom.

Do toga, međutim, nije došlo,³ ali to ne znači kraj kraljevičkog brodogradilišta. Tu nije ostalo samo slagalište ratne opreme za trgovačke brodove, nego su se i nadalje gradili brodovi.

R. Barbalić navodi⁴: »Na navozima arsenala nastavlja se gradnjom brodova za ratnu mornaricu uglavnom tipa feluka oboružanih za obranu obale, a 1788. godine u Kraljevici grade se tri šambeka koji su vršili patroliranje na plovidbenim pravcima u Jadranskom moru«.

Nešto dalje: »Propašću mletačke Republike, kada je 1797. godine mirom u Campoformiju Venecija pripala Austriji, premještena je baza mornarice u Veneciju, pa time i sva brodograđevna djelatnost u Kraljevici prestaje. Time, dakle završava i prvo razdoblje djelatnosti brodogradilišta u Kraljevici...«

³ Jedan od glavnih razloga tome je činjenica da sve više prevladava mišljenje o prikladnosti Trsta za brodogradnju. Godine 1767., (dakle u doba, kada se još radilo na opremanju netom sagrađenih fregata u Kraljevici), u Trstu se javlja »Compagnia per la costruzione de vascelli de fabbricarsi« koja nudi da će u roku od 10 godina izgraditi 17 većih brodova, što je prihvaćeno i ugovorom od 20. kolovoza 1767. potvrđeno (KAW Commercialia Fasc. 13, 111/114—1767. — HKAW Kommerz Litorale Fasc. 109, rote Nr. 621).

⁴ Barbalić, str. 121—122. — Rauchmüller v. Ehrenstein (Uebersicht der dem Ungarisch Adriatischen Meerhandel dienenden Land und Wasserstrassen und der dazu gehörigen Seehaefen, 1829, III. Theil, str. 52) pribilježio je da je god. 1801 u Kraljevici sagrađena fregata nosivosti 1000 tona (po 20 centi, dakle svega 20.000 centa ili 1,120.000 kg = 1.120 metričkih centi i to na račun Istočnoindijske kompanije, ali je gradnja brodova u Kraljevici i nadalje nastavljena.

V POGLAVLJE

PRIJEDLOZI ZA GRADNJU RATNIH BRODOVA U KRALJEVICI

Već od polovice 18. stoljeća množe se zahtjevi da se nešto poduzme radi zaštite trgovačkih brodova. Najpovoljnije rješenje toga pitanja vidjelo se u osnivanju vlastite ratne mornarice. Ratno vijeće u Beču nije bilo tome sklono, jer je bilo zaokupljeno održavanjem kopnene vojske koje nije nikada bilo dovoljno, a Državno vijeće se protivilo takvom rješenju zbog pomanjkanja potrebnih sredstava.

Ipak je već godine 1763. od mjerodavnih krugova zatraženo da se što brže izrade prijedlozi i osnove za osnivanje manjeg državnog brodogradilišta i male ratne mornarice.

Mnogobrojni prijedlozi koji su tada izrađeni dokazuju da je već tada prevladalo mišljenje kako je neophodno potrebno da se žurno pristupi gradnji vlastitih brodova.

U to doba već je mnogo trgovačkih brodova bilo naoružano i to na trošak brodovlasnika, jer se u mjerodavnim krugovima još uvijek vodila rasprava kako naoružati trgovačke brodove na račun erara i uz koje uvjete. Svrha takva naoružanja bila je, u prvom redu, da se takvi trgovački brodovi u ratnim prilikama mogu upotrijebiti kao ratni brodovi. Uz to namjeravalo se eraru osigurati što veći udio u plijenu do kojeg bi takvi brodovi došli u okršajima s piratima i barbareskama. Rizik je, međutim, bio velik jer je erar morao preuzeti izvjesne obveze u pogledu naknade štete koju bi vlasnici takvih brodova pretrpjeli bilo njihovim gubitkom bilo oštećenjem.

Kada se pristupilo rješavanju pitanja izgradnje ratne mornarice, javila se misao da se dotadašnji sustav naoružanih trgovačkih brodova zamijeni novim, u sklopu kojega će državni ratni brodovi biti prilagođeni za prijevoz robe i tako poslužiti u trgovačke svrhe. Na taj je način trebalo osigurati njihovo uzdržavanje i njihovu amortizaciju bez angažiranja državnog erara. Ne zna se tko je prvi takav prijedlog stavio, ali da je ta misao bila od mnogih prihvaćena, dokazuju nadležnim oblastima dostavljeni prijedlozi, od kojih neke ovdje saopćujemo.

a) Osnova tajnika poslanstva Malteškog viteškog reda

Među prijedlozima i osnovama za podizanje državnog brodogradilišta i osnivanje ratne mornarice Ratno vijeće poklanja pažnju osnovi koju je

u srpnju 1764. dostavio tajnik poslanstva Malteških vitezova. Njegovo je mišljenje da bi trebalo osnovati malu mornaricu s dvije »galijice« (galeotte), svaka nosivosti od 50 do 60 tonelata, i s 20 klupa. Dužina bi im bila 118 stopa od krme do pramca, širina 17 1/2 ili više, konstrukcija jaka, visina od dna broda do palube 5 1/5 i širina kod krme 7 1/2 stopa.¹

Za gradnju takva broda potreban je iznos od 8.000 forinti.² Za posadu od 35 ljudi, računajući i kapetana sa 4 časnika, potrebno je 400 do 500 forinti mjesečno.

Predlagač među prvima navodi da bi se časnici a djelomično i mornari mogli izabrati među stručnjacima s Malte, ali bi se za to moralo tražiti odobrenje velikog meštra Malteškog reda.

Predloženi brodovi treba da se prilagode plovidbi na vesla i na jedra, i da mogu služiti za trgovačke i ratne svrhe. Njihova posada mogla bi se u ratu udvostručiti ili utrostručiti hrvatskim mornarima.

Ti brodovi, natovareni trgovačkom robom, mogu izvršiti tri ili četiri plovidbe na godinu. Od toga bi se dobila brodarina za polazak i povratak do 4000 forinti godišnje. Dobitak od prodaje robe služio bi pak za pokriće troškova posade.

»Galijice« bi krstarile od Trsta do Malte i natrag i tako osiguravale plovidbu na Jadranu. Predlagač dalje razlaže koristi svih stanovnika Primorja — Austrijanaca i svih *Hrvata* — koji se u kratko vrijeme mogu izvežbati za vrsne mornare, veslače i kormilare, te korist trgovaca, posebno onih iz Trsta koji će spoznati prednosti koje im pružaju ti brodovi.

Osim općenitih pohvala vlastitom projektu i isticanja njegovih prednosti predlagač ne iznosi ništa konkretnog, pa je težište te osnove u preporuci da se predloženi mali brodovi upotrijebe ne samo kao ratni brodovi za pratnju trgovačkih brodova i osiguranje njihove plovidbe, nego i za trgovačke svrhe.

Nadležni krugovi dostavljaju taj prijedlog Generalnoj komercijalnoj intendanci u Trstu a ova ga šalje u Rijeku.

b) Riječki lučki kapetan G. G. Gerliczi daje mišljenje o gradnji ratnih brodova

Prijedlog tajnika poslanstva Malte dobiva na razmatranje Giovanni Giuseppe Gerliczi, lučki kapetan u Rijeci.³ Njegovo mišljenje o tom prijedlogu je negativno, jer mornarica sastavljena od dva mala broda, svakog s posadom od 35 ljudi i naoružanjem od 3 topa, ne može ništa postići.

Ne mogu se ostvariti ni temeljni zadaci, zbog kojih treba osnovati mornaricu, a to je da se kraljevskom stijegu osigura poštovanje, posebno od strane barbarskih vlada koje ugrožavaju austrijsku trgovačku plovidbu, i da se trgovačkim brodovima dade potrebna zaštita i pratnja koja će ih osigurati od napada barbareska.

Gerliczi drži da bi to morali biti veći i jači brodovi. Za prvo vrijeme trebalo bi izgraditi dvije fregate, svaku s posadom od 55 ljudi i s 26 topova. Takvi bi brodovi bili u stanju pribaviti carskoj zastavi potrebno poštovanje i zaštititi trgovačke brodove na dugoj plovidbi. Gerliczi je također izradio proračun troškova za izgradnju i održavanje predloženih dviju fregata. Grad-

nja i oprema svake od tih fregata stajala bi po njegovu mišljenju 28.878 forinti, a za godišnje uzdržavanje svake fregate bio bi potreban iznos od 9.126 forinti.

S obzirom na kasniji realniji pregled troškova gradnje takvih fregata zanimljiv je i Gerliczijev proračun, jer je on kao lučki kapetan svakako morao biti upućen u cijene tadašnjeg doba.

Evo njegova proračuna troškova gradnje svake od spomenutih fregata:

	forinti
Porinuće u more	12.000
jarboli	1.200
užad i sidrenjak (gumena)	6.000
jedra	1.000
5 sidara	1.000
stijeg, ⁴ kompas i naprave za upravljanje	120
burad	150
kuhinjski pribor	50
antena s pripadnostima	150
alat kalafata	20
20 topova	3.600
6 isto takvih od 3 (funte)	300
stalci za njih	40
1000 topovskih taneta po 8 funti	640
500 topovskih taneta po 5 funti	72

¹ Sastavljač piše »de largeur du — Dragant.« — Riječ »dragant« uzeta je iz mletačkoga. — Boerio (str. 247): dragante, l'ultimo de'sbagli o l'ultima latta del vascello, che serve a tener salda tutta l'opera della poppa. — Sbaglio, baglio, nome, che si da ad alcune travi alquanto curve, disposte per tutta larghezza del vascello per sostenere le traverse e stabilire il bordo.

Tj. dragante je najdonji potporanj ili najdonja greda (sbaglio) koja služi za spajanje cijelog građevinskog sastava krme. — Sbaglio, naziv koji se daje izvjesnim savinutim gredama koje su raspoređene uzduž cijele širine broda, zbog držanja prečnica i učvršćenja bokova broda (točnije: onog dijela brodskih bokova koji je izvan vode)

² Proračun je i za tako mali brod vrlo nizak. V. u prilogu važnija i zanimljivija dokumentacija A/2.

³ AT Intendenza Commerciale Busta 411, fol. 104—110. — Kobler (III, str. 164) navodi da je Giovanni Giuseppe Gerliczi rođen 1721. i da je oko god. 1760. lučki kapetan u Rijeci.

⁴ »Paviglion«. Boerio (str. 484): pavion, bandiera. Drappo d'ordinario di stamigna, che secondo i paesi ha una forma differente, a che s'inalbera nella parte superiore degli alberi della nave, o sopra il bastone di dietro o della poppa, per far conoscere la qualità del commandanti de'vascelli e la nazione a cui appartengono.

Tj. Zastava, stijeg. Komad tkanine od kostrijeti koji ima različit oblik prema zemlji (kojoj brod pripada) i koji se stavlja na gornji dio jarbola broda ili na stijeg izvana ili na krmi, i to zbog raspoznavanja položaja (ranga) zapovjednika broda i narodnosti kojoj pripadaju.

36 pušaka i bajuneta	288
36 sabalja	108
62 trombona (pušaka širokih cijevi)	120
5000 funti baruta za topove	1.500
500 funti baruta za puške	160
2.000 olovnih taneta za puške i naboja za topove	180
ostalo	180
Ukupno	forinta 28.878
(tj. za 2 fregate)	57.756

Očito je da nije iscrpljena cijela potreba materijala za gradnju i opremu fregata, a posebno su na popisu upadljive cijene koje nikako ne odgovaraju. Ipak je popis zanimljiv s obzirom na potrebe koje su u njemu navedene, a koje nisu suglasne s onim potrebama što su ih naveli Dimitrije Vojnović i Giulio Nocetti.

Zanimljiv je i Gerliczijev popis posade tih fregata. Za svaku od njih traži: kapetana, potkapetana, peljara, vođu palube, kapelana, stražara, kuhara, tesar-skog majstora, kalafata, 28 mornara, 4 mlađa mornara, 12 vojnika i jednog časnika. Za cijelu se posadu zajedno s troškom prehrane (= 3.294 forinte) predviđa godišnji izdatak od 9.126 forinti.

Gerliczi tvrdi da je to samo prethodno opterećenje državne blagajne, ako se fregate ispravno iskoriste. Glavni im je cilj da osiguraju plovidbu trgovačkih brodova, ali se one mogu pored toga upotrijebiti za prijevoz robe. Pri tom prešućuje da to nije njegova originalna zamisao. Treba upozoriti Temišvarsku kompaniju da se posluži tim fregatama za prijevoz svoga žita, bilo u Livorno, bilo na Maltu, ili u bilo koji drugi kraj, a ako ona to ne bi htjela, tada se mogu za to uzeti u obzir i trgovci iz Primorja. Pri povratku može se pak tovariti sol za državne solane.

Budući da svaka fregata ima nosivost oko 400 tonelata, to se može na svaku tovariti oko 7.000 stara žita. Brodarina do Malte, Livorna ili Genove plaća se za 100 stara sa 40 dukata, pa ta brodarina iznosi za svaku plovidbu 3.275 forinti i 20 krajcara.⁵

Za tovar pri povratku neka se računa samo 2/3 te brodarine, dakle 2.183 forinte i 43 krajcara, pa ako se računa da će svaki od brodova godišnje tri puta poći na put, tada izlazi da će se za njihove prevozne usluge godišnje

⁵ Gerliczi računa svaki dukat sa 6 libara 4 soldina tj. 124 soldina. Njegovih 2800 dukata čini dakle 347.200 soldina. Budući da taj iznos odgovara po njegovu računu vrijednosti od 3275 forinta i 20 krajcara, svaka forinta računa se sa 106 soldina, a to je tečaj ranjskog florena toga doba u Rijeci. — O tom v. »Građa« pod »Dukat«, »Florenus« i »Libra«.

⁶ Kobler (II, str. 16) navodi se riječka »Luogotenenza« nazivala i »assessorio commerciale«. On spominje i njezin sastav godine 1754., predsjednik Giovanni Felice Gerliczy, prisjednik o. Francesco Sav. de Orlando, referent za političko-upravne predmete, za gospodarstvo i policiju; prisjednik Giuseppe Ign. Rastelli, referent za crkvene stvari i zdravlje; prisjednik Martin de Terzi, referent za trgovinu i pravosuđe, te prisjednik Claudio de Benzone koji vodi kancelarske poslove.

ubрати svega 16.377 forinti 9 krajcara (tj. 3.275 forinti 20 krajcara + 2.183 for. 43 krajcara za svaku vožnju = 5.459 for. 3 krajc. $\times$ 3 vožnje = 16.377 for. 9 krajcara).

	forinti
Uzevši troškove godišnje, kako je naprijed rečeno s	9.126
i dodavši troškove uzdržavanja i popravka s	1.000
te 6% kamata na uloženu glavicu s	1.732
cijelo godišnje opterećenje iznosi	10.858
odbivši taj iznos od onog što se može ubrati, tj. od	16.377
ostat će dobitak od	5.519

Gerliczi iznosi to kao svoje mišljenje s uvjerenjem da bi se na taj način Austrija mogla odmah suprotstaviti barbareskama i ostalim piratima, ali da će se to povoljno stanje porastom mornarice još većma popraviti i pribaviti puno poštovanje kraljevskom stijegu, a i potpunu sigurnost trgovačkoj plovidbi.

Pregledavši taj prijedlog i mišljenja, tadašnji predsjednik Komercijalnog namjesništva u Rijeci Giovanni Felice Gerliczi ocijenio ga je vrijednim i dobrim pa je 5. rujna 1764. na sjednici toga Namjesništva, na kojoj su sudjelovali Francesco Sav. de Orlando, Gi. Tortta de Grienthal, Luigi de Orlando, Giullio de Benzoni i Sigmundo de Zanchi, predložio da se on usvoji.⁶ Nakon provedene rasprave oni su se potpuno suglasili s prijedlogom i mišljenjem lučkog kapetana i s njegovim proračunima. Posebno su pohvalili njegov prijedlog da fregate uz njihov glavni zadatak da osiguraju trgovačku plovidbu, i same posluže za prijevoz trgovačke robe, u prvom redu žita Temišvarske kompanije. Svoje mišljenje dostavljaju s preporukom za uvaženje Komercijalnoj intendanci u Trstu, a prilažu i izvorni prijedlog i proračune koje je sastavio Gerliczi.

Sigurno je, međutim, da su proračuni, koje podnosi Gerliczi, krnji i da su sve cijene prenisko kalkulirane, ali najviše zbunjuje činjenica što je Komercijalno namjesništvo u Rijeci prihvatilo i preporučilo prilično naivno sastavljen a i nedovoljno obrazložen prijedlog o prijevozu trgovačke robe kojim bi se ne samo pokrili troškovi uzdržavanja fregata, nego i postigao znatan višak.

c) Još jedan prijedlog da se ratni brodovi grade u Kraljevici

Među mnogobrojnim prijedlozima za gradnju ratnih brodova Komercijalnom vijeću podnesen je 1. srpnja 1764. iz Trsta prijedlog koji nosi naslov »Nemjerodavni prijedlog«, ali koji se dovoljno proučavao, o čemu svjedoče i prijepisi toga prijedloga.⁷ Ovaj prijedlog sadrži mišljenje kako najbrže osposobiti malu ratnu mornaricu za zaštitu trgovačkih brodova koji plove pod austrijskom zastavom, posebno od barbareska. Cijeli prijedlog podijeljen je

u tri glavna naslova koji govore: 1. o arsenalu, 2. o gradnji brodova i 3. o mornarima, njihovoj opremi i uzdržavanju.

U prvom dijelu ističe se potreba osnutka arsenala, jer se ne može pristupiti gradnji brodova, a da se ne osigura potrebna građa, posebno drvena, željeznarija, užad, jedra, topovi i municija. Taj arsenal zahtijeva veći dobro osiguravan prostor, pa je stoga potrebno da se mjesto za takav arsenal pomno izabere. Ono mora biti blizu brodogradilišta na kojemu mora biti više mjesta, nego što je to potrebno za gradnju ona 4 broda koji se sada namjeravaju graditi. Predlagač je mišljenja da za to nema podesnijeg mjesta od *Kraljevice* i to s razloga što:

1. mjesto za arsenal mora biti potpuno zaklonjeno od vjetra i mora imati izgrađenu luku, a *Kraljevica* potpuno odgovara tim zahtjevima,
2. u *Kraljevici* već postoji prostrano brodogradilište (škver) koje se može i proširiti,
3. za mnogobrojne obrtnike mora se naći smještaj. U *Kraljevici* je takav smještaj već osiguran u kaštelima koji pripadaju kralju, što znači veliku uštedu za državnu blagajnu,
4. u *Kraljevici* su živežne namirnice vrlo jeftine,
5. to je, uostalom, mjesto u kojem postoji i dobar smještaj za osoblje mornarice.
6. Arsenal u *Kraljevici* ne može smetati narodnim brodovima *Rijeke*, *Bakra* i *Senja*, pa ni u zimi kada će ona četiri broda, koja se namjeravaju graditi, ležati rasporemljena u *kraljevičkoj luci*, a to više, što uz njih ima još dovoljno mjesta i za druge brodove.
7. Pregledi šuma uzduž primorja dokazali su da se za brodogradnju u *Kraljevici* može uvijek dobiti dovoljno građevnog drva iz susjednih bankalnih i vojnih šuma.
8. Izdaci za ravnatelja arsenala i ostalo osoblje neće biti veliki. Uz ravnatelja predviđaju se dva pisara, blagajnik, dva skladištara, brodograditelj s teoretskim i praktičnim znanjem, zapovjednik mornara, šest mornara, šest tesara, kovač i njegov pomoćnik, dva kalafata, stolar i tokar s pomoćnikom, 12 nadničara sa stalnim uposlenjem. Za sve osoblje bio bi potreban godišnji izdatak od 8.068 forinti. Sada postoje u *Trstu* i *Rijeci* momčadi feluka koje bi se mogle napustiti, a to je ušte-da od 6.000 forinti, prema čemu bi cijeli novi izdatak za *kraljevički arsenal* iznosio 2.068 forinti.

Predlagač dalje razlaže način kako se ima postupati pri gradnji arsenala. Za to je potrebno dovoljno mjesta, a to je u *Kraljevici* osigurano. Potrebne su prizemne radionice i stanovi za osoblje, a sve to postoji u kaštelima u *Kraljevici*. Potrebna je i dvorana za savjetovanja i za rad brodograditelja. Ne treba zaboraviti na kapelicu za bogoslužje. Ima i prostora za slagalište drva i za slagalište za brodske potrepestine.

Nedostaje doduše vode, ali se za to mogu urediti dvije cisterne. Za sve to postoje obrazloženi prijedlozi i nacrti. Arhitekt *Fusconi* je cijeli taj trošak ocijenio s 38.170 forinti.

U drugom dijelu prijedloga govori se o gradnji brodova. Na prvom mjestu se ističe korisnost i potreba da država trajno podržava ratnu mornaricu i prednosti koje gradnja brodova pruža. Spominje se nedavna prošlost kada je brodovima bilo zabranjeno isploviti iz Trsta, prije nego su platili posebnu carinu Kopru, a posebno se predlagač osvrće na barbareske koje naziva »gamadima«. One su nanijele i nanose velike štete našoj plovidbi. Predlagaču nije poznato koliko stoji održavanje bar nekog mira s tri afričke vlade, ali sa sigurnošću tvrdi da ne bi bila tako skupa protuteža, koja bi se stvorila jakom snagom za zaštitu trgovačkih brodova. Austrija ima morske luke, a nikakvu morsku silu, što dokazuje najbolje činjenica da brodovi Turaka, Barbara i Ulcinjana svakodnevno dolaze u naše luke, a da im se nikada nije ništa dogodilo, jer ona feluka (u Trstu) sa svojih 30 momaka posade ne znači upravo ništa.

Postoji tvornica jedara i brodskih konopa, a ima i željeza u dovoljnim količinama. U Štajerskoj postoji lijevaonica željeza, a ne oskudijevamo ni u potrebnom drvu.

Ako, dakle, država nešto izdaje za brodogradnju, time ne gubi ništa, jer sve što je izdano ostaje u državi a stotinama omogućuje zaposlenje. Aktiviranje rada tvornica za jedra, konope, drvenu građu, brodskih čavala, sidara i ostalog dovest će do usavršavanja rada tih tvornica koje će se moći dobro takmičiti s inozemnim tvornicama, ne samo radi njihova isključenja pri domaćim nabavkama, nego i s obzirom na izvoz njihovih proizvoda što će narodnom gospodarstvu donijeti velike koristi.

U Mlecima se grade brodovi za strance. Poznato nam je da je tek pred kratko vrijeme *Senjanin Susanni* tamo izradio veliki brod, pa što više i Dubrovčani daju prednost mletačkom brodogradilištu pred svojim vlastitim.

Do toga dolazi s razloga što Mleci raspolažu s najspremnijim brodograditeljima koji su pripralni da za strance grade brodove uz razmjerno malu naplatu.

S obzirom na koristi od brodogradilišta, ne bi se smjelo izbjegavati izvjesne izdatke u vezi s njegovom gradnjom.

Ako se želi izgraditi narodna mornarica, ona mora biti dostojna i primjerena. Stoga bi bilo bolje mjesto jednog ili dva šambeka (*Schebeque*) graditi 2 fregate, svaku sa 60 topova i 2 fregate sa 30 topova. Ako se uz to iz Livorna može nabaviti isto toliko naoružanih i brzih brodova, tada bi takva mornarica bila na čast kraljevskom stijegu.

S obzirom na troškove trebalo bi konzultirati jednog vrsnog brodograditelja ili više njih. Predlagač se, međutim, zanimao za te troškove, pa je utvrdio da gradnja i oprema jedne fregate ne bi mogla biti skuplja od 100.000 forinti, tj. za potrebno drvo, jarbole i jedrilja, plaće zaposlenih, katan, užad, željezo, sidra, topove i druge potrepštine.

Trošak za sve to bio bi otprilike oko 300.000 forinti. Prve i druge godine moglo bi se započeti s opremom brodogradilišta i skladišta oružja, te nabavom potrepština za brodogradnju, dok bi se četiri broda mogla sagraditi

⁷ KAW Commercialia 1764, Nr. 111/6. — AT Intendenza Commerciale Busta 411/63—79.

u četiri naredne godine; u svemu bi, dakle, trebalo 6 godina, pa bi na svaku godinu otpalo oko 56 do 60.000 forinti.

U trećem dijelu prijedloga govori se o posadi i naoružanju brodova. Prema kraljevskoj rezoluciji od 31. prosinca 1755. trebalo je osnovati nekoliko pomorskih odreda za čuvanje obala. Prijedlog je tada bio da se ispituju ljudi da li bi takvu službu obavljali bez plaće. Pri tome nije uzeta u obzir prehrana ljudi koja također stoji novaca. Izvještaj od 8. studenoga 1757. dokazuje da su takva nastojanja na žalost ostala bezuspješna.

U prijedlogu se ističe da su uprava Senja, a zatim i Komercijalna intendanca već tada predlagale da se dio primorja odijeli od Karlovačkog generalata i podredi Intendanci.^{7a} Takav je prijedlog bio koristan, jer gubitak nekoliko kompanija ne bi mnogo značio za Karlovački generalat. S druge strane potrebno je brojno stanje mornara povećati, a naravno je da se za to uzmu u obzir oni koji su u Primorju rođeni i koji su za to zvanje naj-spremniji.

Kraljevskom rezolucijom od 6. prosinca 1763. taj je prijedlog, doduše odbijen, ali tada još nije bilo govora o osnutku mornarice. Za to je potrebno da se takav prijedlog ponovi. Ako bi se dio Primorja odijelio od Karlovačkog generalata, bakarsko vlastelinstvo moglo bi sa svojim viškovima maltarine i solne daće naknaditi troškove Komercijalnoj intendanci. Prihode bi moglo povećati i dobro korištenje tamošnjih šuma.

Što se tiče potrebne momčadi, korisno bi bilo da se osnuje mornarska pukovnija s 2000 ljudi koji bi bili dovoljni ne samo za zaštitu obala, nego i za posadu kraljevskih brodova.

Poznato je da narod Dalmacije ima mnogobrojne vrsne pomorce pa ne bi bilo teško za posade brodova naći dovoljan broj mornara. Za svaki od većih brodova potrebna je posada od 400, a za manje brodove po 200 mornara koji bi se s vremenom mogli uzeti iz spomenute mornarske pukovnije, što bi bilo jeftinije nego uzdržavanje tako velikog broja mornara.

Trebalo bi podržati sustav Karlovačkog generalata da se ljudi mornarske regimente izmjenjuju. Oni su određeni za čuvanje brodova, pa nisu potrebni kroz sedam mjeseci u godini, kada mogu poći kući i baviti se poljoprivredom ili ribarstvom.

Predviđeno je da bi troškovi te mornarske pukovnije (računajući i stalne plaće časnika, liječnika, kapelana i ljekarnika) iznosili 162.636 forinti godišnje. S tim razmjerno malim troškovima uzdržavala bi se mornarica koja bi bila dovoljna moćnoj monarhiji.

d) Prijedlog Senjanina Franje Mihovila Staubera iz listopada 1764. godine

Među ostalim predlagачima zanimljiv je i Franjo Mihovil Stauber. U listopadu 1764. taj senjski plemić podnosi prijedlog,⁸ kako najkorisnije i najlakše smiriti barbarske gusare iz Afrike, da bi se mogla nastaviti započeta trgovina u Primorju i olakšala potrebna pratnja brodovima. On naziva svoj prijedlog »Sistema marino«. Nakon opširnog uvoda o siromaštvu primorskog stanovništva koje bez potrebne sigurnosti plovidbe na moru, propada, on obrazlaže potrebu za izgradnjom mornarice koja bi plovidbu zaštitila od barbareska. Najprije bi po njegovu mišljenju trebalo izgraditi dvije fregate

svaku od njih naoružanu sa 40 topova, tako da mogu obavljati prijevoz trgovačke robe. S vremenom bi se mogli naoružati svi brodovi na području Primorja i tako osposobiti da se odupru navalama barbareska.

On sam za sebe moli da ga postave ne samo za direktora gradnje fregata, nego i cijele plovidbe, čime bi mu se omogućila provedba njegova sustava.

Dalje opisuje kako zamišlja opremu dviju fregata sa 40 topova. U Senju ima 30 i više brodova koji se mogu naoružati sa 10, 14, 16 ili 20 topova, a ima i drugih boljih brodova koji to mogu učiniti s 24, 30 ili 40 topova, a od ovih 7 ili 8 njih mogli bi služiti za obranu obale i za pratnju brodova a istodobno baveći se i trgovinom. Mali brodovi bi, nasuprot tome, bili naoružani samo za svoju obranu.

U Rijeci postoji 7 do 8 brodova povlaštene tvornice šećera koji su već naoružani. U Trstu se nalazi 10 do 12 brodova koji bi potpuno naoružani bili dovoljni za obranu.

Posada svake fregate, naoružane sa 40 topova, morala bi u svom sastavu imati: kapetana ili direktora, pilota, kapelana, mladića koji uče nautiku, nadglednika palube (nostroma!), stražara na palubi, 4 kormilara, 20 mornara i 2 momka za posluhu (more⁹ o putti). Posada bi ukupno imala 31 čovjeka, k tome treba pribrojiti i dva poslužitelja za brodske časnike. Sve to po proračunu predlagatelja čini mjesečni trošak od mletačkih dukata 361:30 po 4 »petica«,¹⁰ a to je 409 njemačkih (tj. austrijskih) forinti i 25 krajcara.¹¹

Za pokriće gubitka na lučkim daćama, za diono pokriće izdataka za jarbole, užad, sidra i za osiguranje rizika predlagatelj predviđa mjesečno iznos od

^{7a} Ibid. »Kompanije« koje bi se imale izdvojiti iz Karlovačkog generalata i pripojiti Primorju su: Ledenice, Sv. Juraj, Jablanac i Trstenica. Njihova veličina bila je po prilici ova:

Sjedište kompanije	Broj kuća	Broj vojnika	Preko-brojnih	Invalida	Jutara (giorni d'aratro)
Ledenice	234	236	130	151	500
Sv. Juraj	157	113	138	122	450
Jablanac	170	161	130	34	240
Trstenica	96	136	38	44	197
Ukupno	657	646	436	351	1.387

⁸ AT Intendenza Commerciale Busta 441, Fol. 136—139.

⁹ Boerio navodi pod morè: Ragazzo da scopa. Chiamasi il servo o garzone, che in una naviglio s'impiega in qualsivoglia fatica o particolarmente nel nettare il bastimento o nel servir l'equipaggio.

¹⁰ »Petiza« ili hrv. »petica« ovdje se računa s 1/4 dukata tj. s 30 soldina.

¹¹ Ovdje se mletački dukat računa sa 120 soldina, prema čemu račun glasi na 43.350 soldina. Svaki njem. ili rajnski forint računa se sa 106 soldina, dakle: $43.350 : 106 = 361,25$ dukata ili 361 dukat 31 soldin. — O tom v. Herkov, Građa, I, str. 364 i dalje.

Težište je prijedloga u mogućnosti da posada dio godine boravi kod kuće i da se bavi poljoprivredom (i ribarstvom). (HKAW Kommerz rote Nr. 453).

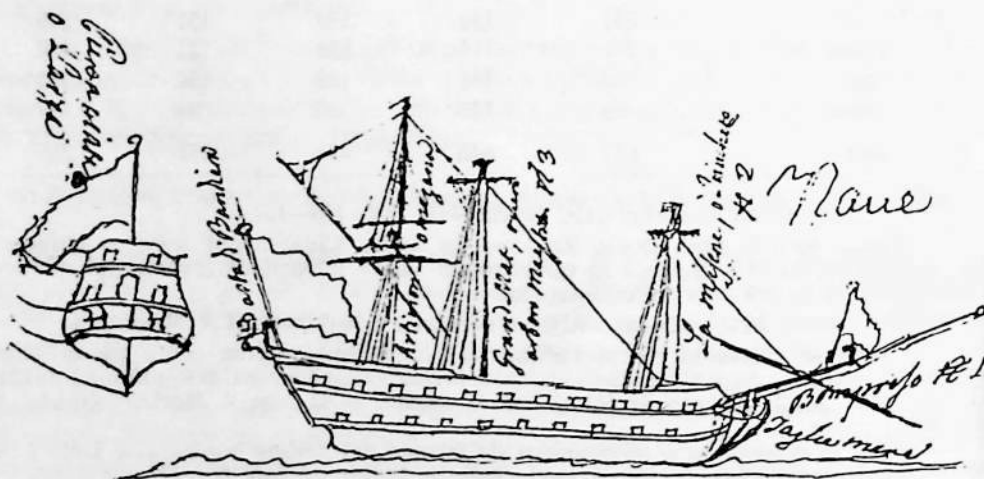
1000 forinti po fregati, prema čemu ukupni mjesečni trošak po fregati iznosi 1.409 forinti i 25 krajcara.

Kao naoružanje predviđaju se ovi topovi: 4 topa po 4 funta («caciatori»), 20 topova po 8 funti, 10 topova po 6 funti, pa onda 20 kamenobacača.

Vojna posada imala bi ovaj sastav: kapetan, potkapetan, stražmeštar, 4 kaplara, 2 bubnjara, 8 potkaplara, 85 vojnika, 6 topdžija, i kapelan.

Predlagač navodi i množinu naboja i municije te potrebe za prehranu vojnika, uz ostalo i 120 barila vina (= oko 7,600 litara), 6 barila rakije (oko 380 litara), 3.360 kg riže i isto toliko usoljenog mesa, 6.700 kg dvopeka, 5.600 kg graha i masnoća, oko 200 kg ulja i 56 kg loja!

Ratno vijeće dostavlja taj prijedlog Komercijalnoj intendanci koja bez ikakve rasprave i daljnjeg postupka na njega stavlja svoj poznati »aa«, tj. odlaže ga u arhiv. U to je doba, naime, gradnja fregata u Kraljevici već pri dovršenju, pa se Stauberov prijedlog mjerodavnima čini bespredmetnim.



VI POGLAVLJE

FREGATE »AURORA« I »STELLA MATTUTINA«

Fregate se javljaju u 17. stoljeću kao brzi brodovi. Prvobitno su to trgovački brodovi, naoružani s najviše 30 topova.

U početku 17. stoljeća Engleska gradi ratne fregate s 10 do 15 topova, nosivosti 100 do 300 tona.

Oko polovice 18. stoljeća grade se fregate dužine 40 do 44 m sa 40 topova. Ti brodovi služili su posebno u borbama protiv gusara.¹

U 18. stoljeću nazivaju se fregatama različiti niski i brzi brodovi, obično s dvije palube, različitim jedrima, koji se služe i veslima

Iz godine 1769. imamo slijedeći opis takvih brodova:² Fregata je na oceanu ratni brod niskog boka, malo opterećen drvom, lakih jedara, u pravilu s dvije palube. Na Sredozemnom moru to je dug brod na jedra i na vesla,

¹ B. W. Bathe, G. B. Rubin de Cervin, E. Taillemite, *Der Segelschiffe grosse Zeit* (Berlin 1973), str. 151.

² Dizionario storico, teoretico e pratico di marina, di monsieur Saverien. Tradotto dal Francese. Venezia, 1769. str. 230.

Dobar opis fregata ima i S. Stratico (*Vocabulario di Marina in tre lingue*. Tomo primo. Milano, 1813. pag. 199): Fregata, Frécate. Nave di guerra guernita con le navi linea, che somiglia ad esse in sue tutte le sue manovre, e non se differisce se non che essere più piccola, e perchè ha una sola batteria. Le fregate hanno per lo più da ventisei a quarta cannoni del calibro da dodici e diciotto nella batteria, e di sei ad otto nei castelli di prua e di poppa. Con venti cannoni o meno non chiamansi più fregate, ma corvette.

Stratico navodi da linijski brod ima 80 topova.

Dalmatien (str. 14): Fregata ima dvije vrste: fregate koje su osposobljene za plovību Sredozemnim morem i fregate koje služe za plovību oceanom. Prve su manje od brigantina, ali su duže. Nisu visoke, obično imaju po dvije palube, manje imaju u pravilu samo jednu palubu, služe za zaštitu luka i za pratnju trgovačkih brodova.

Rechberger (str. 18) ima sličan opis prema prednjem izvoru.

manji od brigantina. Ima jednu palubu a bok mu je viši od boka galiје. Na boku ima otvore za vesla. Proporcije su mu obično slijedeće:³

	stopa	unča	m
Dužina od prove do krme	85	=	29,50 (27,77)
Dužina »kolombe« ⁴	70	=	24,30 (22,80)
Visina glavne grede krme	14	8	5,13 (4,79)
Stježište (pennachio) glavne grede krme	2	=	0,69 (0,653)
Širina ili dužina unutarnjih greda		22	7,63 (7,29)
Dubina		11	3,817 (3,59)

Takve fregate su obično naoružane sa 61 topom, ali i s više.

U osnovi tajnika malteškog poslanstva za gradnju fregata iz srpnja 1764.⁵ nalazimo također proporcije veličine fregata, koje po njegovu mišljenju dolaze u obzir pri gradnji austrijskih ratnih brodova.⁶

	stopa	metara
Dužina tih fregata imala bi biti	118	41
Širina	17 1/2	6
Visina od dna do palube	5 1/2	1,90
Širina »draganta« ⁷	7 1/2	2,60

Nosivost takvog broda bila bi 50 do 60 tona, a uz jedra bio bi opskrbljen i veslima.

U siječnju 1765. izrađeni su nacrti za fregate koje će se graditi u Kraljevići. Po uputama Giulija Nocettija nacrtao ih je Vincenzo Dini. Iz tih nacrtu doznajemo točnu veličinu kraljevičkih fregata:

	stopa	metara ⁸
Dužina im je	120	41,64
Širina (po sredini)	34	11,80
Visina podbrođa (prostora određenog za tovar)	11	3,80
Visina hodnika	6	2,08
Visina gornjeg dijela krme ⁹	6	2,08
Visina pramčanog nadgrađa (kaštela) ¹⁰	6	2,08
Visina dijela broda koji je iznad vode ¹¹	5 1/2	1,90

Prema nacrtima kapetanova je odaja nad krmom (camera) s vanjske strane bogato rezbarena i oslikana a dijelom i pozlaćena. Iz Vojnovićeva obračuna izlazi da se u tu svrhu kupovalo lomljeno zlato od dukata. Namještaj te odaje bio je iz orahovine i raskošno opremljen.

Kraljevičke fregate imale su tri jarbola s kosnikom, a svaki jarbol imao je puno jedrilje (takelažu).

Svaka fregata imala je po 30 topova, promjera za tane od 15 funta, i 32 manja topa za okršaje izbliza (cannoncini). U naoružanje je spadao i velik broj pušaka i trombona (tromblona), tj. pušaka sa širokom cijevi, koje su udešene za izbacivanje granata.

³ Dužina u metrima računana je ovdje kao mletačka stopa (zaokruženo 0,347 m). Moguće je da se ovdje radi o francuskoj ili engleskoj stopi (= 0,32676 m, odnosno 0,3047945 m) što donekle mijenja ovdje proračunate dužine (dodane u zagrada), ali proporcije ostaju iste.

⁴ »Colomba«. Njem. Kiel: osnovna greda na dnu broda iz koje izlaze rebra, kobilica, kilj.

⁵ KAW Commercialia 111/5-182.

⁶ Stopa je ovdje računana s 0,347 m.

⁷ Boerio (str. 247): Dragante, T. mar.

⁸ Ovdje je u obzir uzeta mletačka stopa koja je zaokruženo 0,347 m duga.

⁹ »Altezza del cassero«, Boerio (str. 146): cassaro, la parte superiore de l'vascello in poppa vicino al fanale, in cui e la camera ad uso del capitano, e su cui resta l'albero di mezzana e la ruota del timone. Njem. Der obere Hinterteil eines Schiffes. — Stulli: cassero, gornja strana krme.

Dakle, prema Boeriju: Cassaro, gornji dio broda na krmi blizu brodske svjetiljke u kojem je komora za kapetana, a ispod kojeg svršava srednji jarbol i kotač kormila.

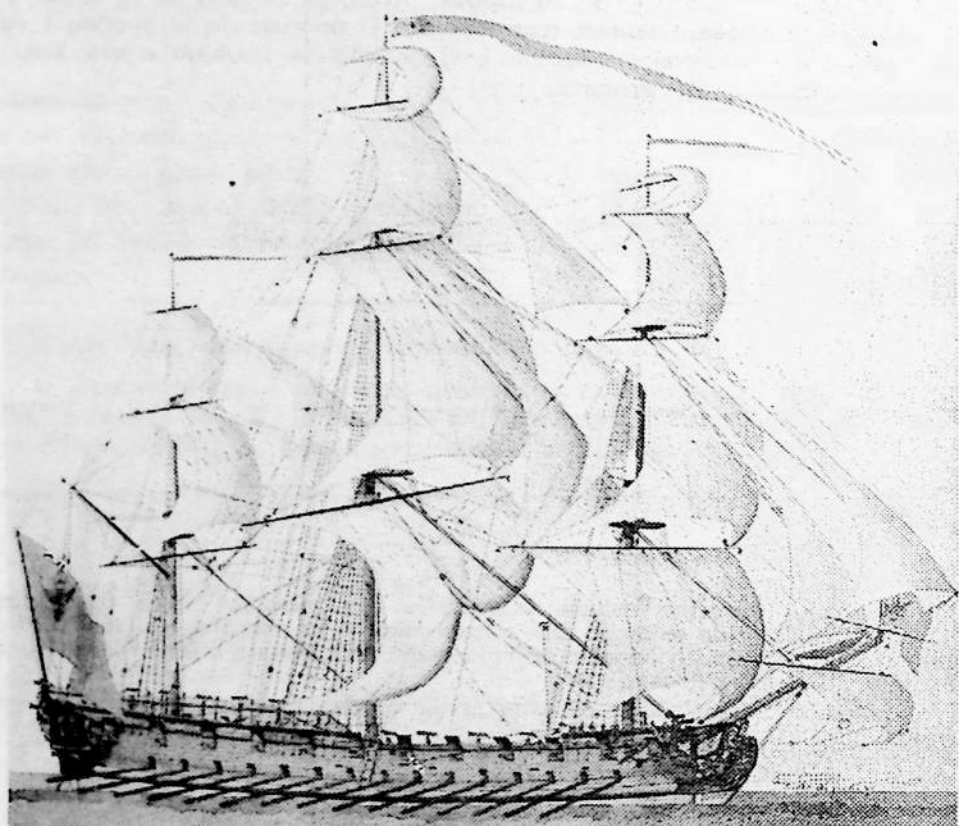
¹⁰ »Altezza del castello di prova.« — Boerio (str. 147): Castello d'un bastimento. Castello, elevazione sopra i ponti o sopra porzione de' ponti, che sono nella prua o nella puppa d'ogni vascello, che anche dicesi accastellamento e quindi Accastellato si chiama un vascello che ha castelli.

Boerio prema tome opisuje brodsko nadgrađe ili kaštel: brodsko nadgrađe je uzdignuto mjesto iznad palube ili iznad dijela palube, koja postoji nad provom ili nad krmom svakog broda, a koja se naziva i »accastellamento«. I zbog toga se brod koji ima nadgrađe (ili kaštel) naziva »accastellatto«.

Klaić: kaštel, pramčano nadgrađe broda ili čamca.

¹¹ »Opere morte«. — Boerio (str. 453): T. di marina, sono tutte le parti d'un bastimento che trovansi fuori dell'acqua. — Opere vive, quelle che sono nell'acqua.

Prema tome: »opere morte« zovu se svi dijelovi broda koji su izvan vode. »Opere vive« su pak oni dijelovi broda koji pod vodom.

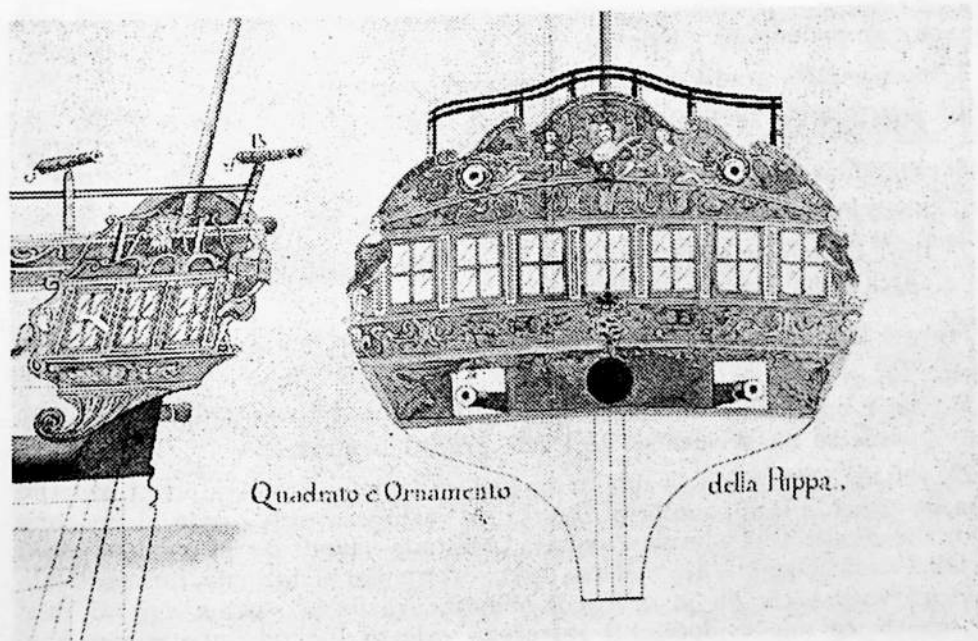


Con questa la fregata delle Anarche Velica di Indragaria con abbondanza proporzionata alla medesima Velle. Cannone per la
 Penna con della sua. Stile di più vascelli

*Slika fregata i krune kraljevičkih fregata »Aurore« i »Stelle mattutine«
 iz godine 1765.*

Dimensione della nuova Fregata

Lunghezza da R. a P. di piedi	120.
Larghezza da M. a M nel mezzo di piedi	34.
Altezza di Stiva in mezzo da N. a O. di piedi	11.
Altezza di Corritajo da Oa E. di piedi	6.
Altezza del Calsero di piedi	6.
Altezza del Castello di prova di piedi	6.
Altezza dell' Opera Morta da E. a F. di piedi	5. i polzali.



VII POGLAVLJE

O RAVNATELJU BRODOGRADILIŠTA I O GRADITELJIMA KRALJEVAČKIH FREGATA

1. NATJECATELJI ZA NAMJESTENJE U KRALJEVICI

Čim je otpisom kraljice Marije Terezije od 30. listopada 1764. Kraljevica proglašena austrijskom ratnom lukom, načelno je zaključeno da se tamo pristupi gradnji ratnih brodova. Neposredno po tom javljaju se natjecatelji za mjesto zapovjednika brodogradilišta i arsenala u Kraljevici. Među njima nalazi se i graditelj Antonije Cenковиć (Czenkovich) koji traži mjesto glavnog zapovjednika¹ s obrazloženom molbom u kojoj obećaje:

1. da će u Kraljevici izgraditi brodogradilište;
2. da će tamo organizirati poduku iz znanosti brodogradnje te da će sam u tom podučavati mladež;
3. po narudžbi gradit će brodove za svakog interesenta i
4. pobrinut će se i za nastambe i za skladišta.

Sve to učinit će uz ove uvjete:

1. traži plaću od 1000 forinti godišnje,
2. traži da mu se stavi na raspolaganje 200 kola građevnog drva iz Bakarca i 300 dasaka te 200 mosnica.

Fregate koje će izgraditi imat će dužinu od 70 do 80 stopa (= oko 23,25 do 25,5 m).

Molba je odbijena s obrazloženjem da molitelj nije dorastao tom zadatku, a upućuje se na privatnike koji žele graditi brodove.²

27. veljače 1765. podnosi molbu za lučkog kapetana u Kraljevici Mihajlo Antun de Zanchi.³ U toj molbi poziva se na zasluge svojih pređa, a posebno na oca Giovannija Giacoma de Zanchija.⁴ Molitelj navodi da je bio kraljevski stipendist za vrijeme studija u Beču, da govori njemački, latinski, hrvatski, talijanski i francuski te da je u Rijeci obavljao različite službe; sve to daje mu nade da će mu se dodijeliti zatraženo mjesto lučkog kapetana u Kraljevici.⁵

Za to mjesto natječe se i zdravstveni skrbnik u Kraljevici Nikola Andrija Jaketić.⁶ Natječe se i Josip Bono iz Rijeke, svršeni student pravnog fakulteta u Beču,⁷ pa onda i Francesco Saverio Voxilla de Wüstenau koji se sam naziva »nautice praticante«. Završio je nastavu iz teorije nautike o praktičnoj plovidbi kroz tri godine. Sada plovi na brodu »Susanni de Segna«.⁸

Za lučkog kapetana izabran je Nikola Jaketić koji uz to obavlja još i službu zdravstvenog skrbnika te blagajnika brodogradilišta, a za ravnatelja brodogradilišta i arsenala u Kraljevici bio je već davno prije određen *Dimitrije konte Vojnović*. Istodobno su za brodograditelje u Kraljevici određeni Giulio i Pietro Nocetti.

2. DIMITRIJE VOJNOVIĆ — RAVNATELJ BRODOGRADILISTA U KRALJEVICI

a) Dolazak Vojnovića u Trst

Gospodarska politika austrijskih vladara u 18. stoljeću pod jakim je utjecajem ekonomista toga doba. To se jasno odražuje i u patentu kralja Karla VI od 2. lipnja 1717. o slobodnoj plovidbi na Jadranu. Istim patentom proglašuje on i slobodnu trgovinu i poziva strane trgovce, stručnjake i obrtnike bez obzira na vjeru da se nastane u austrijskim nasljednim zemljama. Kraljica Marija Terezija polazi također smjernicama koje je Karlo VI udario slobodnoj trgovini. Dijelevći znamenite trgovačke povlastice u Trstu, u svojem patentu od godine 1747. ona izričito navodi da su strani trgovci i brodovlasnici koji se nastane u Trstu potpuno izjednačeni s domaćima. Te odredbe ona ponavlja i godine 1749.

Strani su trgovci u tim povlasticama očito vidjeli mogućnost za svoje uspješno poslovanje, jer se već u trećem desetljeću 18. stoljeća počinju doseljavati u Trst.

Među njima u Trst dolaze i bogati trgovci iz Boke kotorske, ali su se u prvo vrijeme ovdje zadržavali samo da dovrše svoje poslove. S njima je bio i Vojin konte Vojnović i Giovanni konte Vojnović, oba iz Herceg-Novoga.

Kratko vrijeme nakon proglašenja spomenutih povelja Marije Terezije mnogi članovi obitelji Vojnović dolaze u Trst da se ovdje trajno nastane. Prvi dolazi godine 1750. Vojin konte Vojnović, pa onda godine 1752. unuk njego-

¹ »Ammiraglio«: Boerio tumači da je isto kao »admirante« i »almirante« i daje točan tumač te riječi u doba mletačke vladavine. Parčić: ammiraglio, pomorski vojvoda, admiral. Slično i Stulli (classis praefectus).

² KAW Kommerz Litorale, Fasc. 109, rot 621, Nr. 119.

³ AT Intendenza Commerciale Busta 411, Fol. 207.

⁴ Kobler (III, str. 194 i dalje): Obitelj Zanchi doselila se u Rijeku početkom 16. stoljeća. Otac molitelja Giovanni Giacomo de Zanchi umro je 1746.

⁵ Molitelj je bio 1750. gradski vijećnik u Rijeci. Umro je 1801.

⁶ AT Intendenza Commerciale Busta 412, Nr. 31, a. 1765.

⁷ HKAW Kommerz Litorale Fasc. 114, rote Nr. 643, Nr. 83 (14. V 1765.)

⁸ AT Intendenza Commerciale Busta 441, 2. VIII 1765. Riječ je o brodu »Sacra Familia« Marka Susannija iz Senja, o kojemu je na drugom mjestu govora.

va brata Dimitrije konte Vojnović, godine 1753. njegov sin Giovanni konte Vojnović mlađi, a slijedili su i drugi članovi te obitelji.¹

Na čelu te obitelji je svakako Vojin Vojnović koji dolazi u Trst kao bogati trgovac. U izvorima ga nalazimo pod imenom »Voin«, ali i »Voin Giovanni«. Naselivši se u Trstu, on se počinje baviti izvozom i nabavlja velike brodove s kojima prevozi robu i na Levant. Godine 1754. dobiva on »patent«² za dva broda.

1. Brod »La Madonna dell'Assunta e S. Giovanni Baptista«, nosivosti 230 tonelata i s posadom od 14 momaka. Kapetan broda je Giacomo Rusconi iz Trsta.

Prema potvrdi magistrata u Anconi od 2. srpnja 1754. taj je brod kupio Zuanne (= Giovanni) Voinovich, sin oca istog imena iz Herceg-Novog. Brod je bio vlasništvo Karla Antonija Gombija, a nosio je prije ime »La Madonna dell'Assunta, S. Giovanni Baptista e S. Triffone«.

Kupac broda je ujedno označen kao kapetan, a vlasnik broda je Voin Voinovich, podanik »carsko-kraljevski« (!), koji je taj brod o vlastitom trošku naoružao s 8 topova i 6 kamenobacača (Steinkanonen).³ Taj je brod ubrzo nastradao.

2. Manji brod »S. Giovanni« od 48 tonelata i posadom od 8 momaka.⁴

Godine 1755. spominje se, da Gio(vanni) Voinović iz Dalmacije posjeduje jednu pinku (pinzo) kojoj je kapetan Tomaso Carpato.

Giovanni, zapravo Vojin Vojnović je najveći brodovlasnik Trsta onoga doba. Godine 1758. nalazimo ga kao vlasnika broda »La Madonna dell'Assunta« od 200 tonelata nosivosti, a iz podataka za godinu 1759. saznajemo da taj brod ima posadu od 16 članova. Godine 1761. zabilježeno je da je brod naoružan sa 14 topova i 6 kamenobacača.⁵

Uz Vojnovićev brod od 200 tonelata nosivosti godinu dana kasnije javlja se Rossettijev veći brod od 300 tonelata s posadom od 27 članova, naoružan sa 26 topova.

Godine 1764. Giovanni Vojnović uz suvlasnika Giovannija Kurtovića posjeduje i »keč« (chechia) »S. Nicolo e Spiridione« od 145 tonelata i s posadom od 11 ljudi. Naoružan je sa 4 topa.⁶

I godine 1765. i 1766. nalazimo taj brod, ali je kao vlasnik i kapetan označen Giovanni Vojnović.

Iste godine dobiva patent brod »Santa Madonna dell'Assunta«, 200 tonelata nosivosti s posadom od 16 ljudi, naoružana sa 14 topova i 6 kamenobacača, a kapetan broda je Dimitrije Vojnović.

Godine 1767. taj je brod zabilježen uz oznaku »levata«, dok ga u popisima od godine 1768. više ne nalazimo.

Godine 1767. vlasnici su broda »S. Nicolo e S. Spiridione« Giovanni Vojnović i Giovanni Kurtović. Nosivost mu je označena sa 185 tonelata, posada s 20 ljudi, a naoružan je s 18 topova.⁷

U popisu brodova godine 1771. više ne nalazimo Giovannija Vojnovića kao brodovlasnika.

Već mnogo prije, godine 1765. Giovanni Vojnović moli da mu se dade mjesto zapovjednika jedne od fregata koje se grade u *Kraljevici*.⁸

Vojin Vojnović je brodom »La Madonna dell'Assunta« obavljaao prekomorsku trgovinu bez obzira na ogromne opasnosti od pirata. O tim putovanjima je dosta toga zabilježeno. Npr. 1. svibnja 1755. došao je taj brod iz Trsta u Smirnu s raznovrsnom robom, a 10. svibnja krenuo je u Livorno. — Konzul u Napulju javlja 5. ožujka 1757. da je taj brod stigao natovaren voćem i da je 21. ožujka 1757. otplovio u Tripolis,⁹ itd.

Prema saopćenju Vojina Vojnovića brod »S. Giovanni« je potonuo u Dalmaciji 12. ožujka 1757. On stoga vraća patent.¹⁰

Iz izvještaja austrijskog konzula na Malti saznajemo, međutim, da je 6. ožujka 1757. kapetan Giovanni Vojnović dao pred njim izjavu, kako mu je brod 25. veljače 1757. u vodama Moreje napao engleski brod koji je najprije plovio pod francuskom zastavom te da ga je opljačkao bez obzira na to što je plovio pod carsko-kraljevskom zastavom i što je imao brodski patent. Engleskim je brodom zapovijedao Englez Samuel Smitt.¹¹

Protest austrijske vlade nije koristio, jer je engleski poslanik napustio Beč bez uobičajene oprostajne audijencije.

Već dvije godine kasnije dogodio se sličan napadaj. Vojin Vojnović nabavio je drugi brod također s imenom »Madonna dell'Assunta«, koji je plovio pod zapovjedništvom njegova unuka Giovanija Vojnovića i njegova bratića

¹ O dolasku obitelji Vojnović i o nekim zanimljivim podacima o toj obitelji v. M. Curković, *Istorija Srpske pravoslavne opštine u Trstu* (Trst, 1960) po kazalu. Npr. str. 26: U popisu Srba g. 1752. zabilježen je Jovan conte Vojnović koji ima dva sina kapetana koji vode trgovinu uz cesarski »patenat«. Str. 30: U popisu Srba od godine 1766. nalazi se isti Jovan s oznakom da se njegova imovina cijeni na 30.000 forinta. Str. 49: Žena Jovana je Tatjana, a sin Marko mu je u ruskoj službi, itd. — Ovaj Jovan Vojnović (Giovanni Vojnovich) je unuk Vojina Vojnovića.

² Boerio pod »patente«: Patente si dice in Termine marinaresco a quel passaporto o permissione del Sovrano, che autorizza un bastimento mercantile della sua nazione a far il commercio, e lo fa riconoscere da per tutto. Quindi deve dirsi Patentato il bastimento munito di patente.

³ »Stinkanone« = mletački: »petriera«. Boerio: Petriera, petriero o petrero. Mortaio meno carico di metallo del mortaio ordinario, e di cui si fa uso negli assedii per gettar pietre negli approcci degli assediati. Questa specie di cannone si usa anche sui legni armati in mare, e serve per far qualche scarica da vicino e nell'abbordaggio.

⁴ HKAW Kommerz Litorale Fasc. 113, rote Nr. 642. Patent je dobio 22. lipnja 1754., a obnovljen mu je 21. rujna 1755. — Također Protokoll »Flaggenpatente«, Fasc. 113, rote Nr. 629.

⁵ AT Intendenza Commerciale Busta 539.

⁶ Ibid. Busta 540.

⁷ Ibid. Busta 540.

⁸ Ibid. Busta 414, fol. 2.

⁹ HKAW Kommerz Litorale Fasc. 113, rote Nr. 655 (Kommerz-Relationen der k.k. Konsuln 1752—1813).

¹⁰ HKAW Kommerz Litorale Fasc. 113, rote Nr. 629, fol. 224, 247. — U popisu »Flaggenpatenta« od godine 1757. nalazimo taj brod, a kao vlasnik je označen Gio. Conte Voin Voinovich (HKAW Fasc. 538, rote Nr. 644).

¹¹ Ibid. Fasc. 135, rote Nr. 689. — Rechberger (str. 77) navodi da se engleski brod zvao »Dauphin de Landres«.

Dimitrija Vojnovića kojega Vojin također naziva svojim unukom. U prosincu 1759. napali su taj brod pruski »korzari«, premda je plovio pod austrijskom zastavom. »Dalmatinac« Vojin Vojnović traži da se taj brod dovoljno naoruža bilo na državni, bilo na njegov vlastiti trošak.¹²

b) Dimitrije Vojnović

Dimitrije konte Vojnović, ili kako se on sam kroz cijeli život naziva i piše »Demetrio conte Vojnovich«,¹³ rodio se u Herceg-Novom 1722. U Trst je došao 1752. Po prvi put ga nalazimo godine 1759. kao suzapovjednika na brodu Vojina Vojnovića »Madonna dell'Assunta«.

Kada je godine 1760. Vojin zatražio dozvolu za naoružanje toga broda, naveo je kao kapetana svog pranećaka grofa Dimitrija Vojnovića.¹⁴

Dvorsko ratno vijeće nije međutim, sklono naoružanju Vojinova broda, strahujući da bi on napadao engleske brodove, jer je Vojin Vojnović tvrdio da se »engleski banditi« kriju pod pruskom zastavom. Stoga su za naoružanje njegova broda date posebne upute a zatraženo je i jamstvo. Nadalje on i njegov kapetan treba da svečano obećaju kako će se strogo držati primljenih uputa. Kada je tome 9. veljače 1760. udovoljeno, dana je dozvola za naoružanje broda i izdan patent.

Kratko vrijeme potom pokazalo se da je Vojin Vojnović ispravno ocijenio mogućnosti plovidbe brodova pod austrijskom zastavom, zapravo mnogo bolje, nego bečko Ratno vijeće.

Već 7. svibnja 1760. brod »Madonna dell'Assunta« pod zapovjedništvom Dimitrija Vojnovića susreće engleski brod »Lancashire Witch« kojim je zapovijedao Carlo Retkliff. Taj je brod u vodama kod Modone (Methoni-a) napao Vojnovićev brod. Došlo je do žestoke borbe koja je trajala više od 4 sata. Dimitrije Vojnović je neobičnom hrabrošću pobijedio engleskog napadača i prisilio ga na predaju.¹⁵

Vlasnik broda Vojin Vojnović odmah je zatražio od erara naknadu za oštećeni brod, ali i za gubitak koji je pretrpio zatezanjem davanja patenta, jer je dugo vremena morao uzaludno plaćati brodsku posadu. Ta je molba odbijena, a Vojinu Vojnoviću je kao neka naknada odobreno da može 5 godina besporezno uvoziti vino sa svojih dobara u Kotoru (zapravo u Herceg-Novom).

Dimitriju Vojnoviću je za iskazanu hrabrost podijeljena zlatna medalja težine 24 dukata tj. u današnjoj mjeri 84 g,^{15a} a to je u ono doba najveće odlikovanje koje se davalo osobama izvan vojske.

Odlikovanje je bilo vezano na suglasnost Vojina Vojnovića da mu se mjesto naknade za pretrpljenu štetu odobri besporezni uvoz vlastitog vina iz Herceg-Novog. Tako je to veliko odlikovanje uručeno Dimitriju Vojnoviću tek u veljači 1764.¹⁶

O toj pobjedi Dimitrija Vojnovića bilo je dugi niz godina govora i to ne samo u Trstu, nego i u najvišim bečkim krugovima, ali ona znači i prekretnicu u njegovu životu.

Još neko vrijeme ga nalazimo kao kapetana. U popisu kapetana i mornara u Trstu od godine 1762. zabilježen je i Dimitrije Vojnović kao kapetan

s oznakom, da je rođen u Herceg-Novom u Kotoru, da je *mletački podanik* i da služi 10 godina.¹⁷

Godine 1763. Dimitrije traži »patent«. Tom zgodom utvrđuju mjerodavni krugovi da je to kapetan koji je stekao 1760. slavu u boju protiv engleskih korzara.¹⁸

Ta je čast uglavnom razlog što je Dimitrije Vojnović godine 1764. *određen za direktora brodogradilišta u Kraljevici*.

U to doba više nema Vojina Vojnovića u Trstu. Već godine 1761. zabilježen je Giovanni conte Vojnović kao vlasnik i kapetan broda »La Madonna dell'Assunta« s 200 tonelata nosivosti (14 topova i 6 kamenobacača)¹⁹, a 10. srpnja 1762. unesen je u popis vlasnika brodova kao vlasnik broda »S. Spiridione e S.

¹² Ibid. fol. 60.

¹³ On se tako uvijek potpisuje sve do smrti. »Statuti e regolamenti della Nazione Illirica« (novi sastav od g. 1793) završuje potpisima, među njima je i »Demetrio conte Vojnovich«. Iznad njega latinicom »Marco conte Woynovich«. To je sin Giovannija Vojnovića st. koji je kao ruski admiral 1788. pobijedio tursku flotu u Cрном moru.

¹⁴ HKAW Kommerz Litorale Fasc. 135, rote Nr. 689, fol. 101, 160 i dalje.

¹⁵ Ibid. fol. 101, 160 i dalje — Gogg (str. 62) navodi da je brod »Madonna dell'Assunta« 15. prosinca 1759. unajmljen da služi kao korzarski brod protiv Prusa, da je naoružan sa 6—8 topova, pa da je u boju godine 1760. oštećen i poslije toga vraćen vlasniku Vojnoviću. Za te navode nema potvrde jer arhivski dokumenti dokazuju ono što je ovdje rečeno.

^{15a} O spomenutoj borbi s engleskim brodom saznajemo i iz reskripta kojim je Vojnoviću podijeljeno odlikovanje. O tom v. HKAW 6 ex Maji 1786, Nr. 180, Fol. 241. Iz prijepisa reskripta o odlikovanju:

»Sua Sacra Cesarea e Regia Apostolica Maestà avendo graziosissimamente considerato, che egli Sig. Capitano conte Demetrio Voinovich nell'Aprile dell'Anno 1760. per Sostenere il Decoro e convenienza della Navigazione Austriaca turbata e infestata nel Mediterraneo da Corsari Prussiani, e con Bandiera e Patente Prussiana Mascherati aveva con proprio Dannaro armato in Corso la sua Nave La Madonna dell'Assunta coperta con Gloriose Sovrane Insegne, e munita d'... Passaporto, in corso da questa Suprema Intendenza qual Consesso d'Ammiragliata, e animato dallo Zello di Fedele Suddito, e Cittadino, nel 5. Maggio del medesimo Anno dato abbia una Prova de Singolar Valore ne' Mari di Smirne, dove Solicito Specialmente del decoro della Ces. Regia bandiera, e delle Prerogative a quella competenti, incontro, e Sostenne *lungo Conflitto di quattro ore* con la Checcia Inglese armata in Corso del Capitano Carlo Ratalif (!), recusando di prestarli con la sua Nave quell'Ubbidienza, che il Capitano Ratalif pretendeva, e consegntemente abbia esposta la detta Sua Nave e Vita a Pericolo, del quale però sia... disimpegnato felicemente con aver anzi riportata *una gloriosa Vittoria*, e sottomesso il Bastimento del Capitano Ratalif e Condotta a Smirna«.

¹⁶ N. Ebner v. Ebenthal, Maria Theresia und die Handelsmarine (Trst 1888), str. 4.

Vaclav Měříčka, Orden und Ehrenzeichen der Österreichisch—Ungarischen Monarchie (Wien u. München 1974, str. 212) navodi da su prva odlikovanja (kolajne) za spomen, čast i zasluge s pšvetom Josipa II izdane 1764—1766. To prvo izdanje izradio je A. Widemann. Ta odlikovanja nazivaju se »Medaille virtute et exemplo«, a težina mu je 24 dukata, tj. današnjih 84 g.

R. Prochazka, Österreichisches Ordenshandbuch (München, 1974, str. 27).

¹⁷ HKAW Kommerz Litorale Fasc. 110, rote Nr. 621, 3. IV 1762, Trst.

¹⁸ HKAW Kommerz Litorale Fasc. 113, rote Nr. 642: 16. VII 1763 (... in dem Seegefechte mit den englischen Korsaren erworbener Ruhm...).

¹⁹ Ibid. Fasc. 103, rote Nr. 621, fol. 25.

Spiridione e S. Nicolo», kapetan mu je šogor Ilija Posević (?) ili Prodano(vić).²⁰ Prije se taj brod zvao »S. Giuseppe e S. Antonio«. Imao je 140 tonelata nosivosti i 10 momaka posade, a bio je oboružan sa 4 topa i 4 kamenobacača. U kolovozu 1762. brod je izmjeren pa je utvrđeno da mu je dužina 68 stopa, širina 18 stopa i dubina 11 stopa, na temelju čega mu je utvrđena nosivost od 145 tonelata.²¹

Bivši vlasnici Giuseppe Belusca i Antonio Rossetti prodali su taj brod za 403 mletačka cekina ili po tadašnjem tečaju 1198 austrijskih forinti i 51 krajcar.²²

Iste godine, 11. rujna Giovanni Vojnović je zabilježen kao vlasnik i kapetan toga broda.²³

Giovanni Vojnović bavi se još neko vrijeme prekomorskom trgovinom. Nastupa kao suvlasnik najvećih brodova u Trstu sa Giovannijem Kurtovićem.²⁴ Kasnije prelazi u rusku mornaricu gdje se kao »colonello« ističe te dobiva naslov »cavalier«. ²⁵

c) Dimitrije Vojnović — ravnatelj brodogradilišta u Kraljevici

Između mnogobrojnih natjecatelja je zapovjedništvo nad gradnjom fregata u *Kraljevici* povjereno u prosincu 1764. Dimitriju Vojnoviću. Utvrđeno je da on s velikom porodicom, bratićima i braćom, već 12 godina živi u Trstu kao austrijski podanik te da ima veliki imetak.

Bečko komercijalno vijeće smatra da bi se posada fregate koja će se sagraditi imala sastaviti od *Pripadnika ilirske narodnosti*. Vojnović dobro poznaje tu narodnost. K tome je dodana bilješka da konte Vojnović može odlično poslužiti s obzirom na svoje sunarodnjake i suvjernike. Zbog ugleda svoje porodice i rođaka on sigurno ne bi svoju čast stavio na kocku, što se kod stranaca lako može dogoditi.

Iz tih razloga Komercijalno vijeće predlaže grofa Vojnovića za ravnatelja gradnje fregata u Kraljevici uz godišnju plaću od 1000 forinti.²⁶

Dimitrije Vojnović preuzet je najprije kao ugovorni namještenik s posebnom odredbom da će se njegov položaj naknadno urediti.²⁷

Već 20. studenog 1764. Marija Terezija postavlja Dimitrija Vojnovića za ravnatelja brodogradilišta s obećanjem, da će prema zaslugama po dovršenju gradnje fregata biti postavljen za zapovjednika tih fregata s odgovarajućim zvanjem i plaćom,²⁸ a otpisom od 8. siječnja 1765. konačno je potvrđen za ravnatelja brodogradilišta.²⁹ Tim je otpisom određeno:

»Njezino Veličanstvo je odlučilo u *Kraljevici* izgraditi nekoliko ratnih brodova i tamo ih opremiti pa je u vezi s time odlučilo da Dimitrija conte Vojnovića, s obzirom na njegovu spremu i dokazano iskustvo, postavi za ravnatelja brodogradilišta u Kraljevici i to s godišnjom plaćom od 1000 forinti. Isplatu će u četvrtgodišnjim obrocima obavljati *Pomorska blagajna* koja se će osnovati u Kraljevici.

Konte Vojnović neka se stoga odmah javi kraljevskoj carskoj Generalnoj komercijalnoj intendanci u Trstu radi polaganja prisege i preuzeća poslova prema posebnim uputama.

Ta svevišnja kralj. car. rezolucija stavlja se na znaje kontu Vojnoviću da odmah preuzme povjereno mu ravnateljstvo brodogradnje i da prema daljnjim uputama i smjernicama Intendance vjerno, marljivo i brzo radi.³⁰

Vojnović ima mnogo protivnika koji traže razloge i način da mu napakoste. Među ovim protivnicima bilo je i takvih koji su prosvjedovali protiv toga da mu se prizna naslov »conte«. Premda je kraljica osobno te prosvjede osudila i utvrdila da ga taj naslov ide, ipak mu je Komercijalna intendantsca u Trstu počela dostavljati dopise i naloge bez toga naslova.

Svojim dopisom od 9. travnja 1765. Vojnović moli da Intendantsca naredi svojoj kancelariji da mu se uvijek uz ime stavlja naslov »conte« koji ga pripada po starim izvornim ispravama, pa je i kraljičnim reskriptima to potvrđeno.³¹

Svojim rješenjem od 18. travnja 1765. Komercijalna intendantsca među ostalim odgovara, da je za priznanje plemićkih naslova mjerodavan Normativ od 19. prosinca 1706. pa neka Vojnović dojavu kada je dobio pravo na rečeni naslov »conte«.³² No kratko vrijeme potom mu je morala priznati taj naslov, koji bez ikakva daljnja prigovora nosi do svoje smrti.

d) Dimitrije Vojnović po povratku u Trst

Prilikom postavljenja za ravnatelja brodogradilišta u Kraljevici Dimitriju Vojnoviću je obećano mjesto zapovjednika fregata koje će se tamo izgraditi. Kada se 1765. dovršavala gradnja jedne od tih fregata, već je bilo izvjesno da to obećanje neće biti izvršeno, jer se oko pitanja zapovjednika tih fregata vodila žestoka rasprava. Prevladalo je mišljenje da bi zapovjednik tih fregata trebao biti ujedno zapovjednik cijele mornarice, te da se na to mjesto može postaviti samo stručnjak s visokim vojnim položajem. Dimitrije Vojnović nije imao vojni položaj i time je bio već unaprijed isključen iz redova onih koji su dolazili u obzir kao zapovjednici mornarice.

³⁰ M. Ćirković ima na str. 30. u popisu Srba u Trstu od g. 1766; Ilija Prodano-
vić, a to će biti navedeni »Prodano«.

³¹ HKAW Kommerz Litorale Fasc. 103, rote Nr. 621: kao kapetan označen
Giovanni Vojnović.

³² Herkov, Građa. Drugi svezak, str. 447.

²³ HKAW Kommerz Litorale Fasc. 113, rote Nr. 624 sub: 11. IV, 10. VII i 11.
IX 1762.

²⁴ Ibid. fasc. 109, rote Nr. 621.

²⁵ Obitelj Vojnović je uopće povezana s ruskim uglednim krugovima. Sin Gio-
vannija Vojnovića Marko je, kako je već spomenuto, godine 1788. kao ruski admiral
pobijedio u Crnom moru tursku flotu.

²⁶ KAW Commercialia Fasc. 12, Nr. 111/26.

²⁷ Ibid. Fasc. 12, 111/12, 11. XI 1764.

²⁸ Ibid. Fasc. 13. 111/52, 1765.

²⁹ Ibid. Fasc. 12. Nr. 111/26.

³⁰ AT Intendenza Commerciale Busta 411, fol. 148.

³¹ Ibid. Busta 412, Nr. 84.

³² Ibid. Busta 412, Nr. 112.

Dimitrije Vojnović je to saznao pa je stoga već 12. studenog 1765. Komercijalnu intendancu u Trstu zamolio da ga postavi za prvog zapovjednika one fregate koja se u Kraljevici upravo dovršava.³³

Godine 1766. odbijena je molba pa i prijedlog da se Dimitrije Vojnović postavi za zapovjednika fregate.³⁴ Ističu se, međutim, njegove zasluge, koje je stekao time što je u toku posljednjeg rata na vlastiti trošak opremio jedan brod. Postoji mišljenje da mu se povjeri zapovjedništvo jedne fregate ali bez vojnog čina.³⁵

Oko pitanja Vojnovićeve budućnosti vode se dugotrajne rasprave. Komercijalno vijeće smatra da je Intendanca u Trstu predložila da se Vojnović otpusti. Ona se ograđuje od toga i naglašuje kako je ona predložila da se Vojnović zadrži kao direktor arsenala u Kraljevici.³⁶ Konačno je odlučeno da se taj prijedlog prihvati pa se Vojnović postavlja za *direktora arsenala i lučkih uređaja u Kraljevici* uz dotadašnju plaću od 1000 forinti, koliko je imao proteklih 6 godina kao direktor brodogradilišta. I to rješenje je privremeno dok se za njega ne nađu druge dužnosti.³⁷

Njegova sudbina ostaje još dugo neizvjesna. Dok je većina mjerodavnih organa smatrala da je on već umirovljen te mu ne treba novo namještenje, drugi su protivnog mišljenja, vjerojatno potaknuti njegovom vlastitom željom.

Već godine 1771. major Struppi predlaže ga za zapovjednika feluke »La vigilanza«, što, također, nije prihvaćeno.

Kada je godine 1771. izgrađena galijica (galijota) koja je imala zamijeniti stražarski brod »La Vigilanza«, ponavlja se takav prijedlog. Referent Generalne intendance Valentino de Modesti navodi da je Dimitrije Vojnović dolazio u obzir za zapovjednika jedne kraljevske fregate. Ako ga se postavi za kapetana te galijice, koja ima služiti mjesto jednostavne feluke to bi za njega bilo veliko poniženje. Osim toga tada bi nastalo i pitanje što će biti s Vincenzom Vukasovićem koji je sada zapovjednik feluke.³⁹

Savjetnik (Pasquale) Ricci je, suprotno tome, smatrao da je Vojnović vrlo prikladan za zapovjednika te galijice. On je iskusan u brodarenju, a osim toga ima potrebne sposobnosti za gospodarska pitanja i za održavanje potrebne discipline posade. Osim toga, on prima 1000 forinti mirovine, koja neće biti potrebna, ako mu se odredi dionica plaća.⁴⁰ Tek 11. studenog 1773. odlučeno je da se odbije prijedlog da se konte Vojnović postavi na mjesto Vukasovića.⁴¹

Godine 1773. Dimitrije Vojnović podnosi molbu da mu se prizna mirovina i to u visini nekadašnje plaće od 1000 forinti. Podsjeća na svoje zasluge, posebno na zasluge kod gradnje fregata u Kraljevici.⁴²

2. rujna 1773. postavljen je na brodu »Felnova« »feldwebel« Vukasović u Kraljevici namjesto Vojnovića koji je umirovljen. Njegovo je mjesto suvišno, pa se dokida.⁴³

U popisu plaća službenika u Trstu od godine 1776. nalazimo i »nekadašnjeg i nakon napuštanja ratne mornarice suvišnog ravnatelja brodogradnje« Dimitrija Vojnovića s plaćom od 1000 forinti.⁴⁴

Nakon mnogobrojnih pokušaja da se namjesti kod mornarice kao zapovjednik pa i najmanjeg broda, Dimitrije Vojnović dobiva mjesto lučkog kapetana u Trstu, za koje mjerodavni smatraju da odgovara položaju nekadašnjeg direktora gradnje fregata u Kraljevici i njegovim zaslugama.

Na toj dužnosti nalazimo ga i godine 1787. iz koje su sačuvane različite potvrde o veličini brodova i njihovu kretanju koje je izdao Dimitrije Vojnović.⁴⁵

Dimitrije Vojnović i u toj dužnosti obavlja mnogobrojne važne i odgovorne poslove. Kada se npr. odlučilo da se oba, iz austrijske Nizozemske nabavljena kutera »Le Justa« i »Le Ferme« pošalju na kružno putovanje do Livorna, Dimitrije saziva za 17. veljaču 1791. sastanak⁴⁶ na kojemu su uz njega sudjelovali i zapovjednik kutera »Le Juste« Thomas Botte i njegov zamjenik Jacques Williams, brodograditelj Pietro Nocetti i pristav lučke kapetanije Giuseppe Posar. Tada je utvrđeno da su ti brodovi sposobni za takvu plovidbu, ali da ih je potrebno popraviti, a zato je potreban iznos od 500 forinti za svakog od njih. Taj je iznos veći od uobičajenih izdataka, jer je potrebno mnogo nadničara. Dalje se nabrajaju radovi koji se imaju obaviti. Za svaki brod je potreban kapetan, njegov zamjenik, zapovjednik palube i 22 morara.⁴⁷ Takvi brodovi nisu građeni kao teretni brodovi i ne mogu se robom opteretiti. Za dovršenje radova bit će dovoljno mjesec dana.

Već 18. veljače 1791. Dimitrije Vojnović podnosi izvještaj Guberniju s točnim proračunom osposobljavanja brodova za plovidbu i troškova putovanja, što u svemu iznosi 4761 forint i 12 krajcara.⁴⁸

Iste godine, 26. studenoga, Dimitrije je član povjerenstva za prodaju i dražbu jedne topnjače. Uz njega su članovi povjerenstva zapovjednik kutera

³³ Ibid. Busta 414, fol. 2.

³⁴ KAW Commercialia Fasc. 13, 111/102—1766.

³⁵ Ibid. Fasc. 13, 111/110—1767.

³⁶ Ibid. Fasc. 13, 111—139, 15. travnja 1769.

³⁷ Ibid. Fasc. 13, 111—160.

³⁸ HKAW Kommerz Litorale Fasc. 116, rote Nr. 643, Nr. 11 ex Novembri 1773.

³⁹ Ibid. Fasc. 111, rote Nr. 625, Nr. 68 ex Martio 1773.

⁴⁰ Ibid.

⁴¹ Ibid. Fasc. 111, rote Nr. 645, 11. XI 1773.

⁴² Ibid. rote Nr. 625, fol. 157.

⁴³ Ibid. fol. 157.

⁴⁴ AT Intendenza Commerciale Busta 86/23r—1776.

⁴⁵ HKAW rote Nr. 629: Vojnović potvrđuje 5. veljače 1787. da je u luci u Trstu brod Karla Franceska Mauroviča dužine 55 stopa, širine 19 stopa i visine dubine dna broda 7 stopa, što odgovara nosivosti oko 80 tonelata. — Ibid. 2. svibnja 1787: Vojnović potvrđuje da brod Giovanni Kurtovića ima nosivost od 240 tona. — 23. kolovoza 1787: slična potvrda, itd.

⁴⁶ HKAW Kommerz Litorale rote Nr. 626, Nr. 818 ex Apr. 1791.

⁴⁷ Giuseppe Posar (Požar?) bio je već 1782. pristav (»Adjunkt«) lučke kapetanije. Pri sastavu pregleda o trgovini u Trstu od te godine iskazao se potpunim neznanjem. Npr. on navodi da se duhan izvozi iz Njemačke, a radi se o izvozu iz Mađarske, i sl. (v. Rechberger, str. 119).

⁴⁸ HKAW Kommerz Litorale rote Nr. 626, Nr. 818, 16. Aprili 1791.

O posadi tih brodova v. Rechberger str. 164—165. Određene su i odore cijele posade. Nakon dugih rasprava, car Josip II je odredio da hlače i prsluci tih odora budu plave boje koja je već dugo uvedena kod *graničara*, kaputi neka budu smeđe boje s modrim ovratnicima i »aufslagima« na rukavima. Time je ponovno odora naših graničara (Ličke i Otočanske regimente) potvrđena za odoru posade austrijskih brodova.

»Le Ferme« Georg Simpson⁴⁹ i Pietro Nocetti. Brod je prodan Filipu Nocetti za 701 forint.⁵⁰ Isto povjerenstvo prodaje na dražbi 1792. godine kuter za 6500 forinti. Kupac je i ovaj put Filip Nocetti.⁵¹

Dimitrije conte Vojnović je 13. listopada 1794. izdiktirao svoju oporuku iz koje mnogo ne saznajemo, jer se u njoj poziva na drugi pismeni sastav koji je vlastoručno napisao 14. srpnja 1794. u tri primjerka. Jedan primjerak ima njegova žena Maria r. Cardonici, drugi njegov brat Giorgio, a treći primjerak Spiridion Angelicopoli, carski kancelar »ruskog konzulata u Trstu«⁵² koji je i pisao ovu oporuku. U oporuci se izričito potvrđuje da vrijedi ono što je napisano u navedenom pismu.⁵³

Dimitrije je umro 8. studenoga 1794, dakle kratko vrijeme poslije sastava oporuke.⁵⁴

⁴⁹ AT Gubernium, 2. XII 1791.

⁵⁰ O njemu v. Rechberger, str. 165.

⁵¹ HKAW Kommerz Litorale Fasc. 111, rote Nr. 626, Nr. 20 ex Jan. 1792.

⁵² AT Testamenti 1794. Nr. 530.

⁵³ Spiridione Angelicopoli napisao je 6. prosinca 1790. i oporuku Dimitrijevog bratića, koji se u toj oporuci naziva »Cavaliere Giovanni conte Vojnovich, Collonello al servizio di sua Maestà Imperiale di tutte li Russie« (AT Testamenti 1790. Nr. 380). U to doba postojao je ruski konzulat u Trstu. Löwenthal (str. 192) navodi da je prvi ruski konzul bio Anton Papa iz Janine koji je bio vrlo bogat i koji je utrošio velike svote novca za uljepšavanje Trsta. Za vrijeme cara Josipa bili su u Trstu već otvoreni mnogobrojni konzulati (Danska, Engleska, Francuska, Genova, Malta, Modena, Napulj, Bavarska, Portugal, Prusija, Dubrovnik, Rim, Rusija, Sardinija, Švedska, Toskana, Turska i Mleci). — Nav. djelo II, str. 11).

⁵⁴ Matica umrlih parohije grada Trsta, red. broj 85.



3. GIULIO I PIETRO NOCETTI — BRODOGRADITELJI U KRALJEVICI

Giulio Nocetti došao je g. 1746. iz Francuske u Livorno, gdje je već godinu dana kasnije dobio položaj kraljevskog brodograditelja. Tada je dobio besplatni prikladan stan i razne skladišne prostorije s pravom da gradi brodove i za svakog privatnika koji bi za to imao interesa.¹

Giulio Nocetti bio je već u to doba poznat kao vrstan brodograditelj i osobito kao stručnjak za gradnju ratnih brodova.

Njegov rad u Toskani trajao je blizu 20 godina, a prekinut je godine 1764, kada mu je, na molbu bečkog dvora, vojskovođa (Feldmarschal) markiz de Botta dao nalog da odmah pođe u Trst.² Za izvršenje toga naloga dat mu je rok od tri dana tako da nije mogao likvidirati svoje poslove u Livornu ni unovčiti svoju imovinu. U Trst je otišao sa sinom Pietrom koji mu je bio suradnik ali i poznat kao samostalni stručnjak za brodogradnju.³

Dolazak Giulija Nocetti i njegova sina u Trst smatra se početkom nove ere u tamošnjoj brodogradnji.⁴

Giulio i Pietro Nocetti bili su već prije svog dolaska u Trst uključeni u osnovu za podizanje austrijske ratne mornarice. Kada je 10. studenog 1764. izdan nalog za gradnju dviju ratnih fregata u *Kraljevici*, već je tada bilo predviđeno da će nacrti za te brodove izraditi Giulio Nocetti, dok će gradnju voditi njegov sin Pietro.⁵ Prema naredbi bečkog dvora Komercijalna intendantica u Trstu 4. siječnja 1765. izdaje dekrete Giuliju i Pietru Nocetti za gradnju fregata u *Kraljevici*.⁶ Prvi kao brodograditelj dobiva plaću od godišnjih 1.200 forinti i naknadu troškova koji će se posebno obračunati. Pietro Nocetti dobiva dekret asistenta brodogradilišta u *Kraljevici* uz plaću od 600 forinti. Izdavanju tih dekreta prisustvuje i konte Dimitrije Vojnović koji se već tada označuje kao ravnatelj brodogradilišta.⁷

Giulio Nocetti dovršio je gradnju jedne fregate, ali je već godine 1766. umro, ne doživjevši porinuća u more druge fregate. Za nedovršenu fregatu odobrena je njegovoj obitelji renumeracija od 1.200 forinti, a na njegovo je

¹ KAW Commercialia, Fasc. 12/1766; Nr. 111/89.

² KAW Commercialia, Fasc. 12, 111/11: Toscanische Hofkanzlei 22. XI. 1764.

³ AT Intendenza Commerciale Busta 411.

⁴ Ebner, str. 57.

⁵ KAW Commercialia, Fasc. 12, 111/12, 10. XI. 1764.

⁶ AT Intendenza Commerciale Busta 414, Fol. 82.

⁷ KAW Commercialia, Fasc. 13, Nr. 111/64—1765. Giulio Nocetti dobiva i naknadu za putne troškove, budući da stalno boravi u Trstu. No, on misli da s time nije njegovo potraživanje potpuno podmireno. U podnesku od 26. VIII 1766, pisanom u *Kraljevici*, on navodi da je 1746. iz Francuske došao u Livorno, gdje je postao kraljevskim brodograditeljem. Sada kada je kraljica odlučila graditi 2 fregate u *Kraljevici*, ostavivši u Livoru u kratkom roku od tri dana domovinu, obitelj i poslove, donio je u *Kraljevicu* samo ono što je potrebno za gradnju spomenutih fregata, od kojih je jedna ovih dana sretno puštena u more.

Moli da mu se uz odobrenu mjesečnu plaću prema dekretu od 15. ožujka 1766. odobri mjesečno 100 forinti dok traje njegov boravak u ovim krajevima, kao i putni troškovi. (HKAW Kommerz Litorale, 111, Nr. 89, 1766).

mjesto postavljen za državnog brodograditelja njegov sin Pietro Nocetti s plaćom od 1.200 forinti. On to ostaje dugi niz godina uz istu plaću.⁸

Zanimljivo je da on godine 1773. sudjeluje u gradnji riječnih fregata u karlovačkom brodogradilištu.⁹

Već nakon kratkog vremena Pietro se vraća u Trst gdje radi kao državni brodograditelj. Po odobrenju mjerodavnih organa Pietro Nocetti gradi brodove i za privatnike i to često po vlastitim nacrtima i po vlastitom izumu («di sua invenzione»).

Pietro Nocetti je umro oko godine 1798. kao (plaćeni) državni brodograditelj u Trstu.¹¹

⁸ Drugi sin Giulija Nocettija Josip podnio je poslije smrti svojega oca molbu da se uposli kao poručnik na dovršenoj kraljevičkoj fregati, ali mu je ona odbijena (KAW Commercialia, Fasc. 13, 111/97—31. XII 1766).

Pietro Nocetti dobiva redovito plaću iz državne blagajne. Godine 1776. nalazimo ga npr. u popisu s plaćom od 1.200 forinti (AT Intendenza Commerciale Busta 86, fol. 23r — 1776).

⁹ Sačuvan je njegov podnesak od 5. siječnja 1773. kojim Komercijalnu intendancu moli da mu odobri dvomjesečni dopust radi putovanja do Karlovca kako bi obavio neki privatni posao. 25. veljače 1773. Nocetti se javlja Komercijalnoj intendanci iz šuma kraj Karlovca s napomenom da mu je odobren dopust dva mjeseca radi obavljanja privatnog posla u blizini Karlovca. Javlja da ga je prijatelj Giuseppe Gianelli, koji je u cijelom Primorju dobro poznat, zamolio da izgradi jednu lađu s kojom bi po njenu dovršenju trebao ploviti do Dunava, a za to je potrebno po prilici 6 mjeseci pa moli da mu se to dozvoli (AT Intendenza Commerciale Busta 414, fol. 41).

Kako je na drugom mjestu opširnije razloženo, Karlovac je u to doba poznato brodogradilište. Brodovi se grade kraj samog grada, u blizini šuma iz kojih se izravno dobiva građevno drvo. Godine 1773. bečki dvor gradi ovdje veliku riječnu fregatu na vesla i jedra, uz sudjelovanje najboljih brodograditelja. Iz molbe Pietra Nocettija saznajemo da je tu uposlen i Giuseppe Gianelli, a djelimice i on sam. Saznajemo i to da se jedan tako veliki brod gradi oko šest mjeseci.

U isto doba u Karlovcu postoji još jedno veliko brodogradilište koje je smješteno blizu Dubovca kraj trgovačkog skladišta. Vodi ga poznati brodograditelj bečkog dvora Matija Hepp.

Među privatnicima koji u to doba grade brodove u Karlovcu spominje se i senjski brodovlasnik i trgovac Marko Suzani.

¹⁰ HKAW Commerz Litorale, Fasc. 109, Nr. 28 ex 1795.

¹¹ Pietro Nocetti nije bio zadovoljan u Trstu pa nastoji otići. 14. III 1786. on npr. podnosi molbu za mjesto poručnika na jednom od kutera koji su tada nabavljeni. Obećava da će mladiće na brodu podučavati, čemu je i dorastao s obzirom na svoje poznavanje matematike, nautike i ostalog (HKAW Commerz Litorale Fasc. 111, rote Nr. 625, Nr. 111/58 ex Majo 1786).

VIII POGLAVLJE

O BRODOGRADITELJSKIM I NAUTIČNIM ŠKOLAMA NA SJEVERNOM JADRANU — POKUŠAJ DA SE TAKVA ŠKOLA OSNUJE I U KRALJEVICI

Oko pitanja izobrazbe stručnjaka za nautiku i brodogradnju u 18. se stoljeću mnogo raspravlja. U tom su se stoljeću još uvijek najviše gradili riječni brodovi, a stručnjaci za tu gradnju pozivali su se iz inozemstva.

Još u početku druge polovice 18. stoljeća poduka iz teoretske nautike bila je prepuštena inicijativi pojedinaca. I prvu nautičku školu toga vremena u Trstu nisu pokrenuli za to pozvani državni organi. U kolovozu 1753. dolazi u Trst Riječanin Isusovac Franjo Ksaver Orlando i podnosi molbu za otvaranje nautičke škole. Kao dokaz svoje spremne predlaže rukopis »Scientia nautica«.¹ Kraljevskim otpisom od 28. kolovoza 1753. dato mu je dopuštenje da otvori nautičku školu početkom 1754. Škola je zaista otvorena, ali su predavanja počela tek 15. lipnja. Iz Trsta se javilo 20 slušača, dok se iz Rijeke nije javio nijedan. Svi slušači završili su osnovne studije. Među glavnim predmetima je nautika. Bio je predviđen i završni ispit uz obvezatno tiskanje teza.

Uz stručne predmete predaje se i matematika, a u njenom sklopu posebno »Il ragguaglio delle monete, pesi e misure di tutte le piu rinomate piazze dell'Europa.«

Praktične vježbe vrše se na trgovačkim brodovima koji primaju apsolvente nautičke škole kao praktikante.

Godine 1756. Komercijalna intendantca određuje da se nitko ne može primiti u državnu službu, ni civilnu ni vojnu, ako prije toga ne svrši Orlandov nautički studij koji je već tada uživao posebni ugled. Godine 1757. nautička škola ima 17 slušača, a isto tokilo i 1760. Jedan od njih je iz Rijeke.

Orlandova predavanja doživjela su zapaženi uspjeh, tako da su kraljevskim otpisom od 24. siječnja 1764. mladićima koji se posvete nautičkoj izo-

¹ Podaci o nautičkoj školi u Trstu crpljeni su iz spisa HKAW Kommerz Litorale Fasc. 27/2, rote Nr 507. O toj školi v. i Ebner, str. 66 i dalje.

brazbi obećane pogodnosti,² dok im je već prije bila odobrena novčana pomoć od 100 forinti.

Ipak ima i mišljenja da Orlandova nastava nije dostatna. Nekadašnji zapovjednik mornarice Pallavicini predlaže da se odmah iz inozemstva pozove vrstan stručnjak brodogradnje,³ a u listopadu 1763. pomišlja se na slanje nekoliko mladića u Francusku da se tamo usavrše u brodogradnji. O tome su 15. studenog 1763. zatražena i mišljenja savjetnika Pasquala Riccija i Franje Ksavera Orlanda, koji već 11. prosinca iste godine dostavljaju Komercijalnoj intendanci u Trstu opširni izvještaj. Iz njega saznajemo da se radilo o slanju u Francusku mladića koji su završili matematičko-nautički studij u Trstu. Izvjestitelji ističu da su najprije pregledali popise sviju slušatelja da bi utvrdili koji su najpogodniji za daljnju izobrazbu, pri čemu se, uz ostalo, tražilo i znanje francuskog jezika. Bez poznavanja francuskog jezika, misle oni, bilo bi beskorisno slati mladiće u francuske škole. Samo dvojica bi za to došla u obzir: Giovanni Baptista Epis, tadašnji pristav lučkog kapetana, i Giuseppe Posar, koji već nekoliko godina služi u lučkoj kapetaniji a uz to obojica dobro poznaju teoriju brodogradnje. Upitavši prvoga, što on o tom misli, dobili su odgovor da je voljan otići u Francusku na godinu dana, ako mu se plate putni troškovi u iznosu od 1.292 forinta. Posar se, naprotiv, zado voljava s godišnjom pomoći od 600 forinti uz putni trošak od 150 mletačkih cekina.

S obzirom na te troškove i potrebe za izobrazbu većeg broja kandidata, predlagači smatraju da bi se u Trstu mogla osnovati teoretsko-praktična škola za brodogradnju i opremu brodova, na koju bi se pozvao jedan vrstan i iskusan Francuz, po mogućnosti iz Livorna.

Takva bi nastava služila na čast i slavu Trstu, a stajala bi manje nego slanje dvojice stručnjaka u Francusku. Moglo bi je pohađati više slušača, a da to ne bi išlo na štetu individualne nastave. Budući da se matematičko-nautička nastava drži ujutro, nastava iz praktične brodogradnje mogla bi se održati navečer, čime bi se slušačima dala mogućnost da istodobno posjećuju i ta predavanja. Konačno postoji i osnova za gradnju državnog arsenala i podizanje gradilišta ratnih brodova za što bi trebalo što prije pozvati vrsnog poslovođu.

Time je načeto pitanje škole za brodogradnju, ali Orlandova nautička škola radi i dalje ispunjavajući osjetljivu prazninu.

Godine 1764. mole primitak u Orlandovu nautičku školu, uz pripomoć od 100 forinti, Igacije Mitler iz Rijeke, Nikola Mavrić iz Senja, Antun Orebić i Josip Krtica iz Bakra i drugi.

Petar Orlando drži svoja predavanja 20 godina. Odlazi s visokim odlikovanjem, primivši medalju od 12 dukata.

Godine 1774. vraća se u rodnu Rijeku gdje osniva Pomorsku školu i vodi je do 1778.⁴

Njegov nasljednik u Trstu je Luigi de Capuano koji je već prije kao Orlandov asistent predavao nautiku u Rijeci. Rijeka je protiv toga da odstupi ovoga predavača ali je njen protest uzaludan. Mjerodavni, naime, misle da je jedna nautička škola dovoljna za cijelo Primorje.

Postoje popisi slušača i iz kasnijeg doba. Godine 1784. bilo ih je npr. 20, od toga 2 iz Lienza u Tirolu, 1786. samo 7 redovitih slušača i 7 izvanrednih, a godine 1787. 8 redovitih i 7 izvanrednih.

Godine 1788. ima 10 redovitih slušača i »više« izvanrednih, a godine 1789. 9 redovitih uz 4 »pridošla« i više izvanrednih.

Godine 1796. (29. siječnja) Gubernij u Trstu donosi važnu odluku da se matematika i nautika predaje »in ihrer wälschen Sprache« jer je to ne samo korisno nego i potrebno.

Luigi Capuano umro je u studenom 1795. Privremeni mu je nasljednik Andrija Stadler koji već godine 1796. postaje stalni nastavnik.⁵

Treba spomenuti da se iz godine 1797. sačuvala teza sedmorice slušača koja je tiskana pod naslovom »Saggio de geographia e d'idriographia« uz oznaku da je pisana prema predavanjima Mihajla Andrije Stadlera, profesora matematike i nautike, člana više akademija, itd.

Vrijedno je spomenuti da je u Senju nastava iz nautike u 18. stoljeću tradicionalna. Godine 1786. ovdje se spominje nastavnik nautike Maskarić (Mascarich) koji je zamolio da mu se dade mjesto brodograditelja (maestro di nave) u Trstu. Molba mu je odbijena s obrazloženjem da bi time prestala obuka iz nautike u Senju koja je neophodno potrebna.⁶

Maskarić se iste godine natječe i za časnika na jednom od nizozemskih kutera koje je bečka vlada nabavila za obranu Austrijskog primorja. U izvještaju Tršćanskog gubernija Maskarić (Macheritz, Machgeritz, Maschgoritz) se naziva »profesor nautike« i »profesor praktične nautike«. Navodi se kako se on ponudio da će kao časnik na jednom od nabavljenih kutera obavljati nastavu iz praktične nautike i time doprinijeti odgoju većeg broja kapetana, pomorskih časnika i mornara koji su za obranu jadranske obale vrlo potrebni. Gubernij drži da bi molitelj bio dorastao dužnostima za koje se nudi ali se njegova molba ipak ne može preporučiti jer posadu tih kutera sačinjavaju Englezi, a on ne zna engleski.^{6a}

Senjski su brodari i mornari u 18. stoljeću vrlo traženi. To posebno vrijedi u doba kada se jača brodogradnja uzduž obala Jadrana, naročito u Rijeci i u Trstu. Kod sastavljanja brodskih posada uvijek nailazimo na stanovnike Senja, Sv. Jurja i Jablanca, pa i Kraljevice, Bakra i Rijeke. Pri sastavu mornarskih odreda Karlovački generalat također uzima u obzir stanovnike Hrvatskog primorja.

Iz jednog izvještaja poznatog brodovlasnika Marka Susannija saznajemo da su brodari i mornari napuštali svoje brodove, čim bi im se pružila prilika za boljom zaradom. Opaža se velika nestašica stručno osposobljenih brodara i mornara. Susanni smatra da bi trebalo što više takvih kadrova izobraziti i izrađuje za to prijedlog. Pomorske oblasti u Trstu, Rijeci i Senju tre-

² HKAW Kommerz Litorale Fasc. 107, rote Nr 621.

³ Rechberger, str. 81.

⁴ Kojić-Barbalić, str. 109.

⁵ O njemu v. Andrea Stadler di Breitweg, professore all'Accademia di Trieste (Oserv. Triestino, 1838. Nr 155).

⁶ HKAW Litorale Fasc. 111, rote Nr 625, Nr 24 ex Majo 1786.

^{6a} Ibid. Fasc. 111, rote Nr. 625, Nr. 6 ex Maio 1786.

bale bi popisati po 100 mladića u dobi od 12 do 15 godina, koji bi se uputili na brodove na praktičnu izobrazbu. Ta izobrazba trajala bi tri godine, a tek tada bi se između najboljih i najbistrijih mladića izabrali oni koji bi se slali na praktično doškoloвање u nautičke škole.⁷ Kako se vidi ni ovaj prijedlog ne razlikuje se bitno od drugih mišljenja o nautičkom, teoretskom i praktičnom školovanju i ne sadrži nove bitne elemente za rješavanje uspješnog školovanja u nautičkim školama.

Jednako je važno i pitanje izobrazbe stručnjaka za brodogradnju koje se od 1763. više ne skida s dnevnog reda.

Potpukovnik Brodarskog ureda u Trstu Ludwig Rudolf predlaže 23. kolovoza 1764. da se nekoliko mladića pošalje u Nizozemsku da tamo izuče brodogradnju. Dvorsko ratno vijeće nije skloni tom prijedlogu nego zaključuje da se reflektanti zaposle pri domaćoj brodogradnji, pa tek kad se pokažu vrijednim i sposobnim da se raspravi pitanje njihove daljnje izobrazbe.⁸

Kada se početkom g. 1766. započelo radom u brodogradilištu u Kraljevici, komercijalni savjetnik Maksimilijan Fremaut predlaže, da se 12—18 mladića pošalje u Kraljevicu kako bi kod brodograditelja Nocettija izučili nautiku i brodogradnju.⁹ Taj je prijedlog dostavljen na mišljenje ravnatelju brodogradnje u Kraljevici Dimitriju Vojnoviću i spomenutom Nocettiju, koji dopisom od 15. siječnja 1766. daju svoje obrazloženo mišljenje o tom pitanju¹⁰:

1. u obzir dolaze mladići od 15 do 16 godina
2. na izobrazbi bi morali ostati najmanje 6 godina,
3. u toku prvih triju godina dobivali bi honorar od 20 solda na dan,
4. preostale 3 godine honorar bi iznosio 30 solda na dan,
5. 6 godina dostatno je za izobrazbu iz brodogradnje,
6. kandidatima je potrebno dati oruđe i sprave,
7. predloženi honorar iznosi za prve tri godine za svakoga mjesečno 8 forinti i 30 krajcara, a za svih 18, 1224 forinte na godinu ili za 3 godine 3672 forinte.
8. za slijedeće 3 godine honorar iznosi za svakoga mjesečno 8 forinti i 20 krajcara, odnosno za sve godišnje 1836 forinti ili za tri godine 5508 forinti,
9. cijeli trošak za svih 18 mladića iznosio bi za 6 godina 9180 forinti
10. treba riješiti i pitanje njihova smještaja, jer kaštel nije dostatan ni za majstorske radionice i mornare.

Taj odgovor dostavljen je ponovno savjetniku Fremautu na mišljenje što govori o krutosti tadašnjeg administrativnog aparata zbog koje i najbolji prijedlog može biti odbačen ili zastarjeti.

Savjetnik Fremaut odgovara već 21. veljače 1766. na Vojnovićevo i Nocettijevo mišljenje o primanju vježbenika u brodogradnji.^{10a} Sigurno je vrlo korisno da država ima vrsne brodograditelje. Ravnateljstvo Kraljevice iznijelo je u 10 točaka svoje mišljenje o odredbi Komercijalne intendance od 25. siječnja 1766. Fremaut se slaže da odabrani početnici budu u dobi od 15 do 16 godina, ali mu se za naukovanje 6 godina čini predugačkim. Hrvati i Kranjci se žene s 20 ili 22 godine i ne mogu živjeti bez stalne određene plaće, dok ne steknu zvanje brodograditelja.

Dnevnica od 20 solda na dan odgovara za prve dvije godine, a isto tako je dovoljna dnevnicu od 30 solda za daljnje dvije godine, dok bi se za zadnje

2 godine školovanja mogla povisiti dnevnicu na 40 ili 50 solda. Razumije se da treba prihvatiti i prijedlog o davanju potrebnog oruđa i instrumenata. Fremaut najviše prigovara tvrdnji da za te vježbenike nema mjesta u Kraljevici.

Prijedlozi o brodogradilišnoj školi u Kraljevici nisu realni s obzirom na to što je za gradnju dviju fregata određeno vrijeme od najviše dvije godine, dok je za školovanje predloženo 6 godina. Već tada bilo je vrlo dvojbeno da li će se u Kraljevici nastaviti s gradnjom ratnih brodova. Prevladalo je, naime, mišljenje da je gradnja takvih brodova u Trstu jeftinija, a osim toga postavljeno je i pitanje njihove korisnosti.

Usporedo s pokretanjem nautičke škole u Primorju javlja se i nastojanje da se izobrazе vrsni stručnjaci i za riječnu brodogradnju.

Najviše se na tome radilo u Ljubljani, gdje je već godine 1765. pokrenuto pitanje stručnog školovanja zidara i tesara. Ta su predavanja povjerena Isusovcima s time da se ona drže nedjeljom i praznicima. Deželno glavarstvo 21. kolovoza 1766. poziva Isusovce da takvu obuku što prije organiziraju. Za profesora mehanike određen je *Gabrijel Gruber* koji je 3. srpnja 1768. došao iz Beča gdje je rođen 6. svibnja 1740. Radi organiziranja predavanja Gruber najprije nabavlja potrebne knjige i instrumente i počinje s predavanjima 8. travnja 1769. Svoja je predavanja držao u gimnaziji i to: crtanje, geometriju *hidrauliku* i inženjerske znanosti.^{10a} U vezi s time naučavao je i brodogradnju.¹¹

Iz jednog izvještaja iz godine 1779. saznajemo da mu je uspjelo unajmiti vrsnog stručnjaka za brodogradnju koji je izradio više *brodskih modela*. Jedan model predstavlja linijski brod sa 106 topova, drugi mali ratni brod s 80 topova, nadalje jednu galiju s 34 veslačke klupe i jedan brod s dva jarbola, podešena za riječnu plovidbu.¹²

Haquet piše da je sam plovio u takvoj lađi i da ima o njoj loše mišljenje. Smatra da će se takve lađe uskoro povući iz prometa.¹³

Na kraju je vrijedno spomenuti riječkog trgovca Jakova Bradičića koji godine 1787. predlaže da će sam *na svoj trošak* izgraditi šest trgovačkih brodova, unajmiti 80 domaćih mornara i u *Rijeci osnovati teoretsku i praktičnu nautičku školu*. Kao i mnoge druge ideje i ta je propala zbog pomanjkanja potrebnih novčanih sredstava. Erar se nije mogao upustiti u financiranje Bradičićeva prijedloga.¹⁴

⁷ Erceg I., str. 412—413.

⁸ KAW Kriegsraht, 23. VIII. 1764, Nr 600.

⁹ HKAW Kommerz Litorale rote Nr 621 (1675).

¹⁰ Ibid. fol. 230—240.

^{10a} Slikar Ivan, Zgodovina obrtnega šolstva v Ljubljani do leta 1860: I. Mehanška šola v Ljubljani 1764—1784 (Zgodovinski časopis Ljubljana, XII—1963).

¹¹ Serajnik Vavken Juše, Stavni razvoj Gruberjeve palače v Ljubljani (Kronika, Leto VII—1959, str. 184). — V. i V. Steska, Graditelj Gruber (Izvestja Muzejskog društva za Kranjsku XV, sv. 1—2, str. 41—46).

¹² Danas se ti modeli nalaze u Pomorskom muzeju »Sergej Mašera« u Piranu. Slike tih modela objavili Kojić-Barbalić, str. 110, 125

¹³ Argo. VIII Jhg. 1900, str. 90. Belsazer Hazquet, r. u Bretagni 1739, umro 1815. u Beču. Važan i za naše brodarstvo.

¹⁴ Rechberger str. 134. — Kabinets-Archiv, Staatsrath 1787.

IX POGLAVLJE

GRADNJA FREGATA »AURORA« I »STELLA MATTUTINA« U KRALJEVICI

1. Nalog za početak gradnje fregata u Kraljevici

Kako je već spomenuto, Marija Terezija je svojim otpisom od 10. studenoga 1764. načelno odlučila da će se dvije fregate graditi u Kraljevici, čime je konačno napuštena misao da bi se ti brodovi gradili u Trstu. To uostalom odgovara otpisu od 30. listopada 1764. kojim je Kraljevica proglašena za austrijsku ratnu luku. Pošto su uklonjene posljednje zapreke, otpisom od 8. siječnja 1765. izdane su upute za početak gradnje u Kraljevici.¹ Tada je stavljeno na znanje da će se izgraditi nekoliko ratnih brodova. U Kraljevici početak će se gradnjom dviju fregata, od kojih će svaka biti naoružana s 50 topova. Bakarski upravitelj kapetanske uprave Anton Zandonati treba da Kraljevicu sa svim zgradama odmah preda Komercijalnoj intendanci zajedno s vinotočjem, ali bez ribolova. Prihodima od vinotočja treba djelomično pokrivati plaću kapelana, a tu isplatu preuzet će od 1. siječnja 1765. Komercijalna intendantica. Odredit će se povjerenstvena predaja Kraljevice, o čemu treba podnijeti pismeni izvještaj. Intendantica se ima pobrinuti i za opskrbu vojne straže u Kraljevici.

Ravnateljstvo gradnje i opreme tih fregata povjereno je Dimitriju konte Vojnoviću koji je ujedno postavljen za ravnatelja brodogradnje s plaćom od 1.000 forinta godišnje, koja mu se ima isplaćivati u četvrtgodišnjim obrocima počevši od 1. siječnja 1765. U okviru svojih dužnosti, kao ravnatelj brodogradnje Vojnović se ima pobrinuti za smještaj građe i namirnica za prehranu, pa sklopiti shodne ugovore i odrediti isplate iz *Pomorske blagajne*, koja je u povodu gradnje fregata osnovana u Kraljevici. Njegova je dužnost da se brine i za zapt zaposlenih osoba i uopće za red pri gradnji brodova. On treba da se pobrine i za smještaj opreme, za posadu brodova s mornarima, vojnicima i drugim osobljem, a i za red među njima te za prehranu i isplatu plaća. Za sve treba da podnosi prijedloge, o kojima će odlučivati Komercijalna intendantica ravnajući se prema onome što se u Mlecima u takvim slučajevima poduzima. Vojnović će odmah po primitku tog otpisa poduzeti sve što je potrebno za izvršenje ovih dužnosti. On će se, osim toga, pobrinuti i za nabavu građevnog drva i to iz bankalnih šuma kraj Bakra i Rijeke. U tom pogledu obratit će se upravitelju kapetanske uprave u Bakru, odnosno šumskom prihodnom uredu u Rijeci, koji su već primili potrebne naloge. On će

zajedno sa stručnjakom za drvenu građu u tim šumama izabrati i obilježiti 1000 stabala i, nakon potrebnih priprema, otpremiti ih u Kraljevicu.

Kraljevska bankalna deputacija dobila je nalog da Upravi prihoda u Kranjskoj dade potrebne upute ne samo za nabavku i dopremu drvene građe, potrebne za gradnju tih dviju fregata, nego i za osiguranje izvjesnih zaliha takva drva, te njihovu dopremu u Kraljevicu. Kako je, međutim u Trst stigao i brodograditelj Giulio Nocetti, treba ga uputiti da sudjeluje pri sječi potrebnog drva. Njegov sin Pietro, koji se i onako nalazi na području Primorja, treba da se uposli sa stalnom godišnjom plaćom.

Prijašnji lučki kapetan u Trstu Epis neka se privremeno postavi za kraljevičkog kapetana luke i neka mu se dade u pomoć jedan nadzornik blagajne ili građevni pisar kojega treba Komercijalna intendanca sama izabrati uz godišnju plaću od 300 do 400 forinti. Pomorska blagajna ima se čuvati uz suključarstvo, a pod nadzorom Vojnovića. Tršćanski komercijalni blagajnik treba da na račun Glavne pomorske blagajne isplati iznos od 15000 forinti, i to prethodno 1/3, tj. 5000 forinti. Isplata neka se izvrši lučkom kape-tanu Episu.

Osim drvosječe za brodogradnju potrebni su i popravci dvaju kaštela kod Kraljevice, uređenje nekoliko magazina i prostorija za blagajnu i rad-nike te za građevni materijal. To će predložiti ravnatelj Vojnović.

Na temelju ovih iz Beča stiglih odredaba i dekreta Komercijalna inten-danca sa svoje strane izdaje potrebne upute koje se ne razlikuju od primlje-nih naloga.¹ Isto tako izdaje 9. veljače 1765. dekret Giuliju Nocettiju i nalog da sudjeluje pri sječi drva za gradnju brodova.² Kraljevica se ima zajedno s dva kaštela predati Komercijalnoj deputaciji.³ U vezi s tim Bankalna depu-tacija u Ljubljani naredbom od 18. siječnja 1765. poziva bakarskog namjesni-ka Antonija Zandonatija⁴ da preda kraljevičke kašte i sve ostalo Komer-cijalnoj intendanci u Trstu i da izvijesti, da li za to postoje kakve zapreke.

U svom opširnom izvještaju Zandonati saopćuje Komercijalnoj intendan-ci da se predaja može izvršiti. Navodi da vinotočje u kaštelu i ribolov neće smetati brodogradnji, ali treba uvažiti da zakupnina vinotočja služi za dje-lomičnu isplatu kapelana uz 30 forinta koje on prima od kameralne bla-gajne.⁵

Podsjeća i na to da je 22. veljače u Bakar doputovao namjesnik Rijeke Giovanni Felice de Gerliczi s velikom pratnjom, u kojoj su bili savjetnici Intendance de Raab i Fermaut uz druge stručnjake za brodogradnju. Cijeli

¹ AT Intendenza Commerciale Busta 411, Fol. 146—150.

² Ibid. Busta 411, Fol. 168—171.

³ V. i KAW Commercialia Fasc. 12, 111/12—1764.

⁴ KAW Fasc. 12, 111/12—1764.

AT Intendenza Commerciale Busta 412, Fol. 9—13; Fol. 58—60.

⁵ Antonio Zandonati rođen u Rijeci, po smrti oca Silverija 1726. postaje vijeć-nik u Rijeci, a poslije godine 1760. nalazimo ga kao namjesnika u Bakru.

V. Kobler III, str. 197.

⁵ AT Intendenza Commerciale Busta 412, Fol. 9—13, Fol. 58—60.

dan oni su pregledavali luku i dva kaštela. Namjesnik mu je dao nalog da sastavi potpuni inventar i da ga predloži nadležnim organima. Posebno je izvijestio o predaji luke i kaštela. Topovi koji su se nalazili u Kraljevici prethodno su bili vlasništvo Bankalne deputacije, no kako ih je godine 1692. kupio fisk, moraju mu se i oni predati.

Što se tiče kapelana, on prima u ime plaće 20 forinti od zakupnine vinočojca, i 30 forinti od Carinskog ureda u Ljubljani. On je na taj način primio plaću do kraja godine, a od 1. siječnja 1765. dobiva plaću od Komercijalne intendance. Sastavljen je i inventar predmeta koji se nalaze u kapeli.

Kašteli su doduše predani, ali oni za sada ne mogu služiti za stanovanje. Njihovo krovište bilo je dobro sačuvano do oluje u studenom protekle godine, kada je oštećeno, a oštećenje se nije moglo popraviti zbog vrlo oštreme zime u prosincu.

Cim nastupi bolje vrijeme, dvije pulake otpremit će vesla koja se nalaze uskladištena u dvije sobe kaštela.

2. Pripremni radovi — uređenje kaštela

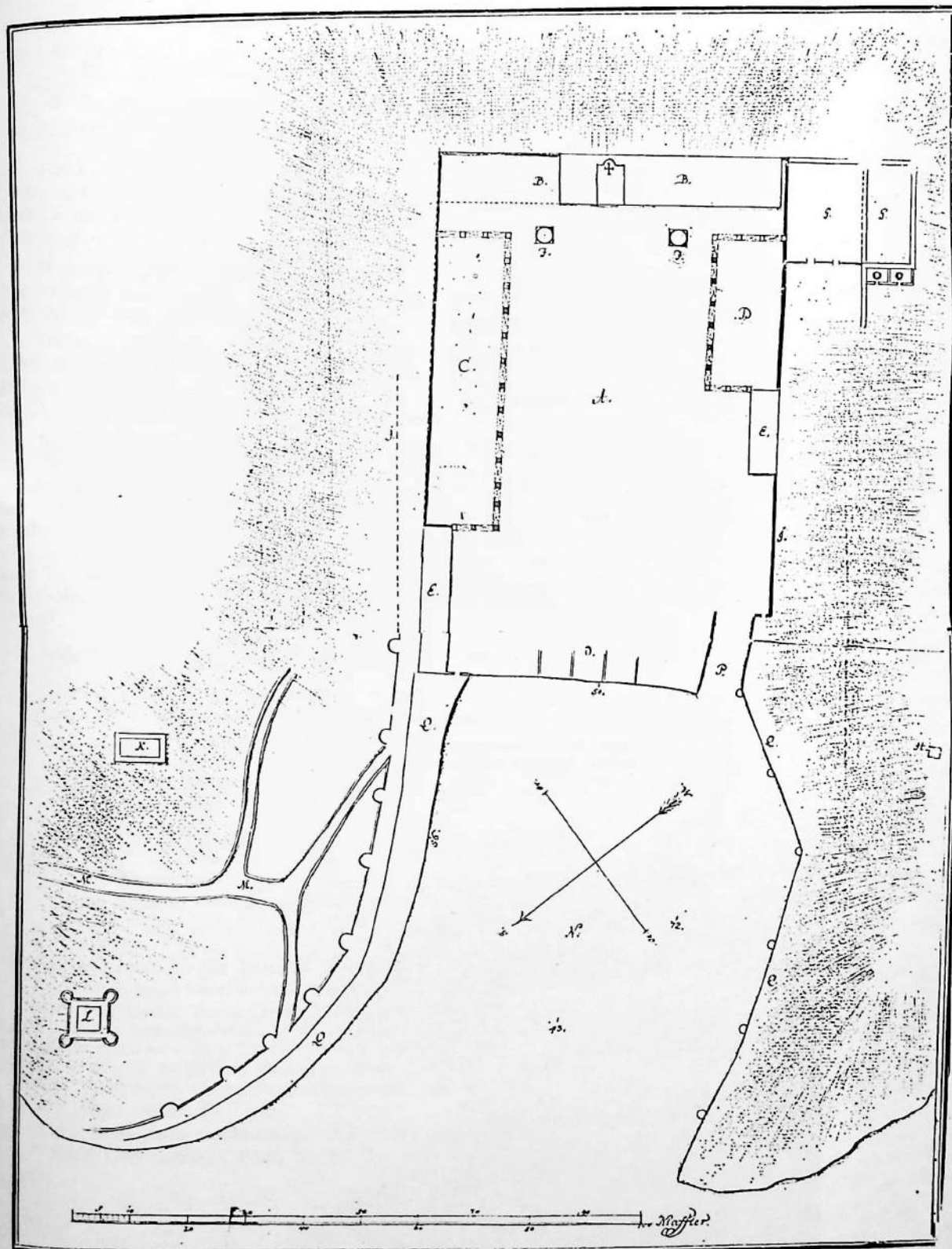
Kada je u listopadu 1764. Kraljevica određena za ratnu luku i arsenal za naoružavanje trgovačkih brodova, oba su kaštela ruševna i ne mogu služiti kao nastambe.⁶ Ipak je u tom času već mnogo toga ovdje uskladišteno. Tako se tu nalazi 18 topova i 1566 topovskih kugala. U prosincu iste godine ta je zaliha bila mnogo veća: uz 56 topova nalazimo ovdje 504 različite puške, 1344 topovska taneta (!), 526 funti baruta, 1000 kresiva za puške itd. Posadu su tada činili: časnik, 2 kaplara, bubnjar, 22 vojnika, 6 potkaplara i 1 puškar.⁷

Kako je poznato, Kraljevica ostaje i za vrijeme gradnje fregata, pa i po njezinu dovršenju ratni arsenal iz kojega su se opremali i naoružavali trgovački brodovi.⁸

Budući da se početak gradnje fregata požuruje, Kraljevicu obilaze stručnjaci radi utvrđenja stanja u kojemu se kašteli nalaze i radi predlaganja mjera za brzo osposobljenje Kraljevice za brodogradilište.

Među njima javlja se i građevni stručnjak Komercijalne intendance Fusconi, koji već 1. siječnja 1765. podnosi proračun, (popraćen preglednim nacrtom), za gradnju novog arsenala u Kraljevici.⁹ Svoj prijedlog podijelio je u četiri dijela, raščlanjujući svaki dio pregledno radi obrazloženja troškova koji će biti potrebni za predložene gradnje, odnosno pregradnje. Po njegovu obrazloženju bit će potrebni ovi izdaci :

	forinti
1. Za temelje arsenala, skladišta za rad i boravak te dovršenje crkve ili kapele koja se nalazi u sredini te gradnje	23.532
2. Za skladišta koja imaju služiti za spremište drva za gradnju brodova	5.411
3. Za drugo skladište za drvo i to veličine kao pola skladišta pod 2.	2.700



Piano geometrico col quale si dimostra che
apartiene per formare un'Arsenale, nella
situazione di Porto Re

- A. Campus o sia la Piazza dell'Arsenale
B. Fabbrica per li Magazeni, in'apreso di ciò che risente,
„mente si ritrova, e di allongare il rimanente come
dimostra il color giallo, che sarà comodo per trarre
gliar li Bastimenti con i loro Quartieri, Sella per
li Comissioni, tranne gli affari dell'Arsenale, e tale
metà di detta Fabbrica sarà aperta per sentire li Bastimenti
C. Magazeno laterale della Piazza aperto sostenuto da Bastimenti
servirà per conservare li legnami da costruire li Bastimenti
D. Altro simile Magazeno per metà delle pruvate, che
servirà due per conservare anco il legname d'altro
genere, pure per la costruzione de' Bastimenti
E. Due altri Magazeni chiusi con la loro soffitta, per
tenere in deposito separatamente più sorta di Bastimenti
F. Due sistemi d'acqua
G. La fabbrica per trauagliar li Ferramenta de' Bastimenti
H. Magazeno per la polvere, quale sarà in questo luogo
I. recinto dell'Arsenale
K. Castello Vecchio serviva di Quartiere agli Italiani
L. altro Castello più moderno potrà servire per altri
quartieri d'ufficiali, Capitanie
M. Strada conduce a Roma
N. Il Porto
O. Squero o sia cantiere per costruire li Bastimenti di più sorta
P. Canale attualmente per condurre con facilità l'acqua
„me al Squero ed alli Magazeni
Q. Gallia intorno il Porto

- | | |
|--|-------|
| 4. Za daljnja skladišta koja će služiti za spremanje jedara, užadi i drugih brodskih potrepština | 2.255 |
| 5. Za slično skladište za brodske potrepštine koje će biti smješteno s druge strane | 1.353 |

Na kraju svog proračuna troškova predlagač dodaje i trošak za dvije cisterne i trošak zidane ograde oko cijelog arsenala pa za izgradnju arsenala dobiva ukupnu svotu od 38.170 forinta. Svojem proračunu prilaže i tlocrt (piano geometrico).¹⁰

Najprije je izdan nalog za obnovu kaštela u Kraljevici, radi najnužnijeg preuređenja za smještaj posade. Već 17. veljače 1765. jedan je kaštel toliko popravljen da se u njemu mogla smjestiti posada od 80 ljudi.¹¹

Daljnji radovi na obnovi kaštela polagano napreduju. Kada je 7. srpnja 1765. odlučeno da se 150 vojnika odredi za posadu Kraljevice, utvrđeno je kako za njihov smještaj nisu pripremljene prostorije. Tada se ponavlja nalog da se prostorije potrebne za smještaj vojnika što brže uredi.¹²

Savjetnik Komercijalne intendance Maksimilijan Fremaut, koji je također bio u Kraljevici da bi iznio svoje mišljenje o najnužnijim radovima i gradnjama koje se moraju izvesti radi omogućenja početka gradnje fregata, ne slaže se, međutim, s proračunima troškova koji su, prema njegovom gledištu, pretjerani. Čini se da se on nije mogao složiti s time da se Kraljevica trajno osposobi za ratnu luku, brodogradilište i arsenal. To jasno dokazuje i njegov prijedlog i proračun troškova za pregradnju i uređenje zgrada u Kraljevici, kojeg je 28. veljače 1765. dostavio Komercijalnoj intendanci u Trstu.

Prijedlog je podijeljen na četiri člana (article):

1. Popravci starog kaštela i njegovo osposobljavanje za smještaj časnika, radna mjesta voditelja gradnje i glavnog graditelja, blagajnika i radnika. U prvom katu predviđen je smještaj Dimitrija konta Vojnovića i njegove obitelji koju namjerava dovesti, zatim za blagajnika i kontrolora, više časnike, stručnjake (kalafate, tesare, itd).

Drugi kat je ostavljen za kapelicu, za smještaj brodograditelja Nocettija i njegova sina i različite druge potrebe.

Za popravak i preudešavanje sviju prostorija starog kaštela predviđa se trošak od 8.053 lira i 10 soldina.

⁶ KAW Commercialia Fasc. 14, 112/7 — 30. X. 1764.

⁷ AT Intendenza Commerciale Busta 411, fol. 231.

⁸ AT Intendenza Commerciale Busta 407, Senj 1766. (3. II.): tada su izdane upute za kapetane trgovačkih brodova koji primaju naoružanje iz erarskog arsenala, pa je naglašeno da u Kraljevici ima dovoljno topova, topovskih kugli, baruta, pušaka i ostalog materijala za naoružanje trgovačkih brodova.

⁹ AT Intendenza Commerciale Busta 411, Fol. 84.

¹⁰ V. sliku iza str. 94.

¹¹ AT Intendenza Commerciale Busta 414, Fol. 97.

¹² KAW Commercialia Fasc. 13, 111/53.

2. Popravak i preudešavanje novog kaštela koji ima služiti za smještaj posade, i to jednog časnika i 120 vojnika. Svi potrebni radovi su ovdje svrstani u 17 točaka. Trošak iznosi samo 760 lira.
3. Uređenje male kovačnice u starom kaštelu s troškom od svega 75 lira.
4. Troškovi arsenala i radionica te troškovi podupirača za dvije fregate s osiguranjem iznose 6.600 lira.

Ukupni troškovi bili bi prema tom proračunu 34.098 lira 10 soldina ili u austrijskom novcu 6.590 srebrnih forinti i 50 krajcara.

Fremaut¹³ dodaje svojem proračunu opširne upute za nadzornika predloženih popravaka i preinaka u Kraljevici.¹⁴

Fremaut nastoji raščlanjivanjem predloženih izdataka dokazati njihovu vjerodostojnost. Pojedine stavke su i za ono doba smiješno niske. Tako npr. za popravak jednih vrata predviđa iznos od 9 lira, a drugih vrata samo 2 lire, za popravak prozora 5 lira itd.

Fremaut je uspio sniziti troškove za adaptaciju kaštela i odbaciti dogradnju novih skladišta. U nacrtu Kraljevice koji nam je sačuvan iz godine 1770. nema traga onim zgradama koje su predložene godine 1765.¹⁵

3. Stanje gradnje krajem svibnja 1765.

Želeći da o napretku gradnje u Kraljevici bude što bolje obaviještena, Komercijalna intendantica u svibnju 1765. šalje u Kraljevicu svoga savjetnika Maksimilijana Fremauta, koji je to putovanje obavio od 19. do 25. svibnja, pa već 28. svibnja podnosi opsežan izvještaj.¹⁶

Na prvom mjestu spominje da je popravak starog kaštela skoro dovršen. Podrum se sastoji od 4 prostorije, jednu od njih je zauzeo ravnatelj gradnje, drugu lučki kapetan i blagajnik Jaketić; treća prostorija je podijeljena na dva dijela, jedan drži kontrolor Verneda, a drugi brodograditelj Nocetti. Četvrtu prostoriju drži g. Arnold za skladište vina kao zakupac, ali tvrdi da je ona za to premalena.

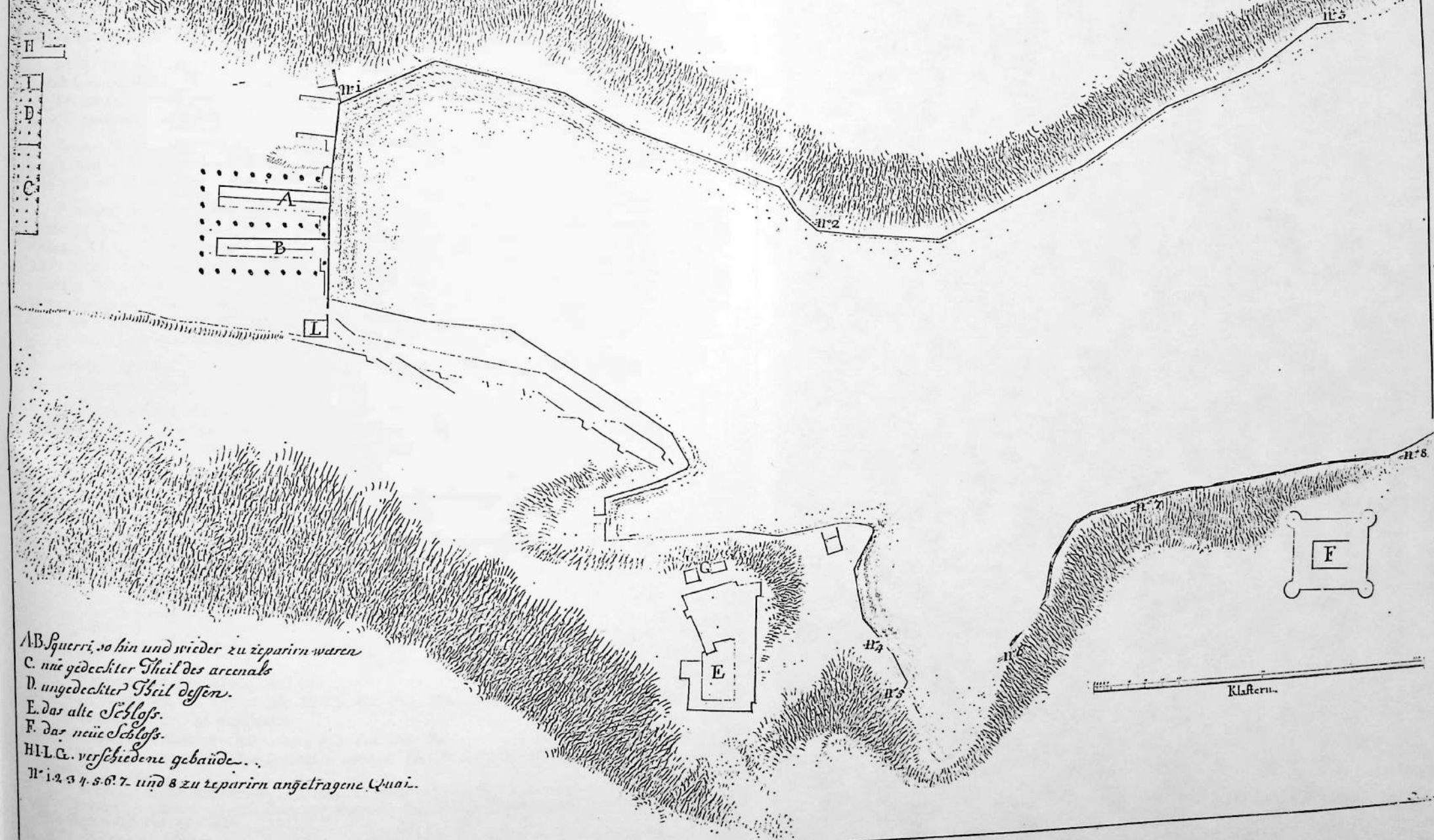
U kapeli je g. de Zandonatti iz Bakra pohranio veliku količinu vesala koje je protekle godine dao izraditi jedan napuljski privatnik. Bilo bi dobro da se zatraži da taj privatnik ukloni vesla iz skladišta.¹⁷

Veliki nedostatak Kraljevice je pomanjkanje pitke vode. Stari kaštel ima jednu cisternu u obliku bunara, ali je ona već sada bez vode i nije nikako u skladu s veličinom zgrade.

Novi kaštel ima vrlo dobru cisternu, ali treba strahovati da to neće biti dovoljno za 120 ljudi koji tu stanuju sa časnicima, pa je već danas sigurno da će ravnatelj brodogradnje za se i za svoje osoblje dovoziti iz Bakra vodu u bačvama, a to će biti skopčano s velikim troškom.¹⁸ Tome se može doskočiti tako da se u dvorištu starog kaštela sagrađi cisterna odgovarajuće veličine. Taj rad bi trajao oko 10 tjedana a stajao bi po prilici 4.500 forinti. Drugi bi način bio, da se dovede voda iz izvora koji je udaljen od kaštela oko 4000 francuskih hvata,¹⁹ (= 7.796 m), ali to bi iziskivalo trošak od oko 22.000

Plan von Portorè.

zum Bericht von 30 October 1770.



forinti. Fremaut je dao tu udaljenost izmjeriti i dobio je točne podatke. *Vodovod* je za kaštel i mornarički arsenal potreban, a gradnja nove cisterne s troškom od 4.500 forinta neće trajno zadovoljavati.

Provizorni arsenal koji se gradi na ostatku starog velikog arsenala bit će dovršen za 8 do 10 dana i dovoljan za potrebe dviju fregata.

Kovačnica je nedavno dovršena i dovoljno je prostrana, izrađena je po nacrtu kovačkog majstora Matije Glavana. Dvršeno je i smjestište za ugljen.

Drugi dio izvještaja tiče se popravka novog kaštela. Tu se imaju uz 120 vojnika smjestiti i časnici: kapetan, prvi i drugi poručnik, kapelan i ranarnik. Ovamo dolazi i kantina, kapela (koja već postoji), bolnička soba, kuhinja za 120 vojnika i oružana. Radovi su još u toku.

Fremaut je treći dio izvještaja posvetio potrebi izgradnje skladišta za barut, koji s obzirom na potrebnu količinu baruta mora biti od kaštela udaljen oko 60 francuskih hvata (oko 117 m).

Fremaut dalje govori i o blagajničkom poslovanju. Iz komercijalne blagajne primljeno je do 8. svibnja 14.800 forinti. Od toga je potrošeno do 23. svibnja 12.120 forinti i 35 krajcara. Ostatak za obračun bio je prema tome 2.679 forinti i 25 krajcara. U nastavku govori i o načinu računovodstva. Isplate obavlja blagajnik Jaketić samo na temelju doznaka ravnatelja Vojnovića. Doznake nose tekući broj. Vodi se i dnevnik isplata, posebna knjiga o izdacima za popravak kaštela, tjednik isplata za gradnju fregata i popis isplata po tjednima te tjedna knjiga za izravne izdatke za gradnju fregata.

Osim toga vodi se posebna knjiga za materijale. U njoj se tereti koliko je g. Verneda dobio i izdao materijala.

Kako je običaj da se brodska kobilica kiti barjakom, potrebno je odrediti kakvom će se zastavom kobilice u Kraljevici kititi: velikom ili malom ili samo zastavicom, kakve boje i s kakvim grbom?

Brodograditelj Nocetti upozorava na običaj da se onomu koji gradi brod za vladara daje odlikovanje, pa moli da Intendencia odredi dva takva odlikovanja u težini od 4 do 5 dukata svako.

Potrebno je da se pošalje zvono za pozivanje radnika na rad teško od 40 do 50 mletačkih funti (= 19 do 23,85 kg).

¹³ Potpis ovdje glasi »Fremann« (!)

¹⁴ AT Intendenza Commerciale Busta 411, Fol. 274—283.

¹⁵ V. tlocrt iz g. 1770. Kraljevica.

¹⁶ Intendenza Commerciale Busta 412, Fol. 268—283.

¹⁷ Ta vesla spominje i Zandonatti u svojem izvještaju o predaji kraljevičkih kaštela.

¹⁸ Voda se zaista dopremala iz Bakra. U obračunu troškova za mjesec srpanj 1765. iskazan je izdatak od 189 lira »per aqua da Bucari« (AT Intendenza Commerciale Busta 413, Fol. 423—424).

¹⁹ »Toise«, po 1,949 m.

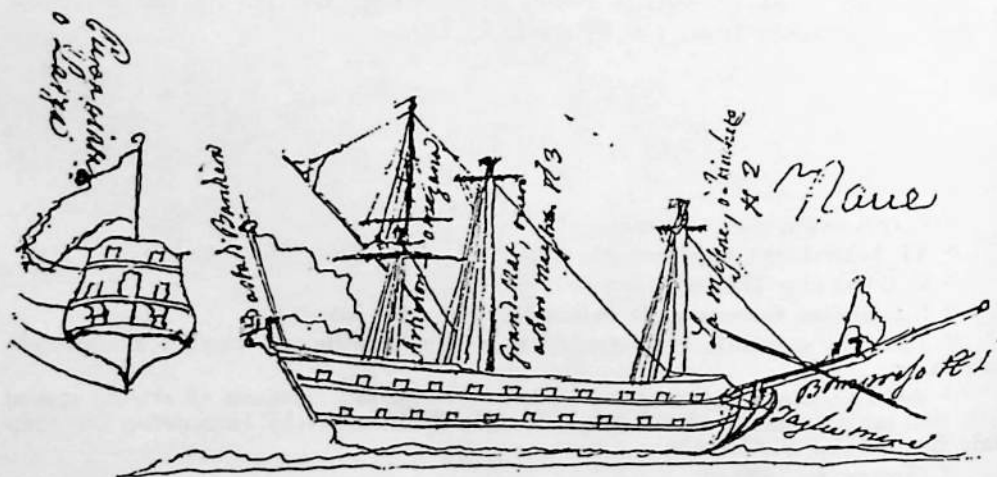
Potrebne su i dvije vage (ballances, Schnellwagen, brzotezi): jedna velika za mjerenje težine do 1000 mletačkih libara težine (= 477 kg) i manja do 100 libara (= 47,7 kg). Treba nabaviti i željeznu blagajnu.

Brodograditelj Nocetti moli Intendancu da iz Livorna dobavi 12 do 15 drvodjelaca, dok ravnatelj traži takve stručnjake, ali ne iz Livorna nego iz Rijeke i Senja.

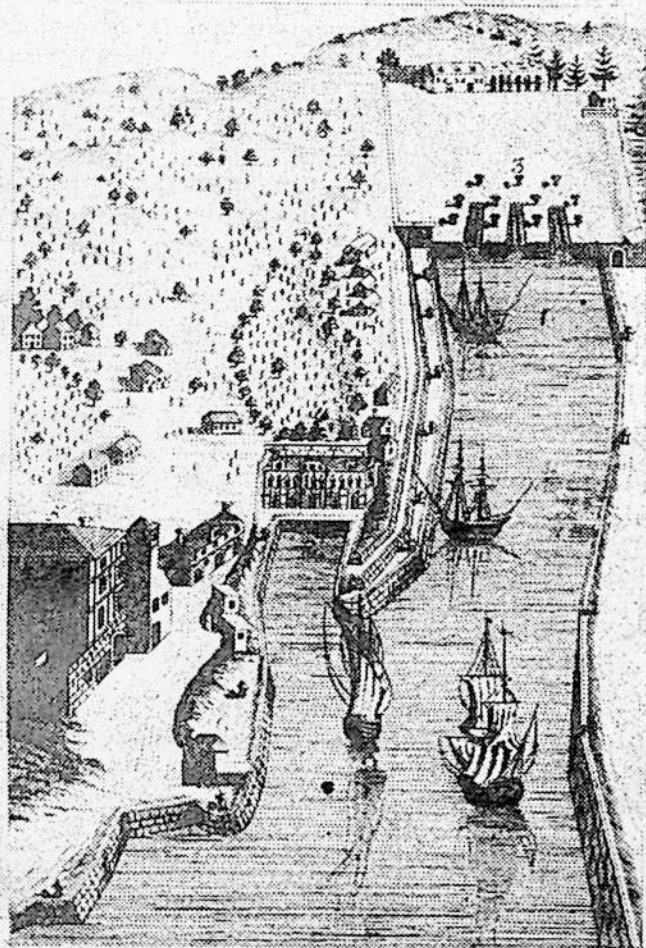
Direktor brodogradilišta prilaže uzorke platna za jedra²⁰ i uzorke za palamar (gomenu) ali ne može dati uzorke za svu užad, jer je ona vrlo različita. Nocetti je međutim tu užad opisao i dao točne mjere (o tom je na drugom mjestu govora).

Izvještaj Fremauta koji je djelimice prikazan daje jasnu sliku o stanju gradnje u Kraljevici u njezinu početku, pa je vrlo zanimljiv s obzirom na razne prijedloge koje sadrži.

²⁰ Ovi su uzorci priloženi uz spise pa su do danas sačuvali potpunu svježinu, djelujući kao da su nedavno izrađeni.



Der Hafen Porto Re.



1. Großer Hafen 2. Kriegsschiffen Magazin
 3. Kleiner Hafen 4. Kaiserlicher Hof
 5. Schiffbauwerkstatt 6. der Handels-Haus

Luka Kraljevice u drugoj polovici XVIII stoljeća

X POGLAVLJE

NABAVA MATERIJALA I PRIBORA ZA GRADNJU FREGATA

1. Nabava građevnog drva

Nakon donošenja odluke da se u Kraljevici sagrađe dvije fregate kao početak osnutka ratne mornarice, najprije se pristupilo predradnjama za nabavu potrebnog građevnog drva. Već otpisom Marije Terezije od 14. siječnja 1765.¹ određeno je da se Dimitrije Vojnović kao ravnatelj brodogradilišta i arsenala u Kraljevici pobrine za nabavu građevnog drva. Za to su u obzir dolazile erarske šume u Bakru i Rijeci. Odobrena je nabava od 1000 stabala što je bilo dovoljno čak i za stvaranje izvjesnih zaliha. O tom su 2. veljače 1765. obaviješteni Riječka kapetanija i upravitelj Kapetanske uprave u Bakru Antun Zandonati i pozvani da pomognu brodograditelju Nocettiju i ravnatelju Vojnoviću pri izboru te građe, njezinoj sječi i otpremi u Kraljevicu.² Prema mišljenju stručnjaka drvo iz riječkih šuma je prikladnije i jeftinije pa se preporuča nabava iz njih. Ubrzo su izabrana stabla i to hrastova, cerova i bukova, različite dužine i debljine, o čemu je sastavljen točan popis i izvršen obračun, kako slijedi:

	forinti	krajčara
800 hrastovih stabala uz ukupnu cijenu od	3.882	54 3/4
297 hrastovih »vrhova«	513	36
9 cerovih stabala	48	46
6 bukovih stabala	32	54
Ukupni izdatak za građevno drvo	4.478	10 3/4

Prigodom nabavke tog drva riječki ubirač daća tražio je uz isplatu ovog računa i naplatu *daće na gradnju brodova*. Računu je priložen i cjenik te daće iz kojega se razabire da se ona plaćala prema dužini sagrađena broda. Najveći brod koji je ovdje predviđen dug je 75 stopa (= oko 26 m), a najmanji 10 stopa (= 3,47 m). Daća se kreće od 45 krajčara do 200 forinti.

Nadzornik šuma Ivan Karlo Franzoni, koji je sudjelovao pri izboru građevnog drva, svojim dopisom od 29. ožujka 1766. potvrđuje da je cijena drva ispravno zaračunata, ali dodaje da se daća na brodogradnju neispravno traži i da je ne treba platiti, s obzirom na to da je kupljeno drvo izvezeno u Kraljevicu.³

Tek 11. svibnja 1766. odobren je taj izvještaj pa je pitanje isplate računa za nabavljenu drvenu građu tako konačno riješeno.⁴

Kako je to drvo trebalo otesati i otpremiti u Kraljevicu, brodograditelj Pietro Nocetti poziva podanike Klane, Gotnika i Kastva da dođu 28. veljače 1765. u Rijeku na dogovor radi izvršenja toga posla. Oni to zaista preuzimaju uz naknadu od 853 dukata (ili 965,66 forinti).⁵ Tom zgodom je izrađen točan opis poslova koje su preuzeli podanici Klane i to: Grgur Lačina, Matija Lačina, Matija Barac, Grgur Starčić, Juraj Starčić i Ivan Rudin zajedno sa svojim drugovima.⁶

2. Nabava drugih potrepština, pribora i opreme

Cim je osigurana nabava građevnog drva i njegova doprema u Kraljevicu, Dimtrije Vojnović dopisom od 6. travnja 1765. dostavlja Komercijalnoj intendanci u Trstu popis svega, što je potrebno za gradnju dviju fregata u Kraljevici.⁷

¹ KAW Commercialia 111/74-1766.

² AT Intendenza Commerciale Busta 411, Fol. 180. Zandonati potvrđuje primitak toga naloga i uvjerava kako će sve što je moguće učiniti da se udovolji traženju.

³ KAW Kommercialia 111/74—1766, Fol. 16.

⁴ Ibid. Nabavljena građa označena je:

njemački	=	talijski
Weiss-Aichen	=	alberi roveri
Weiss-Aichen-Wipfel	=	cima de alberi roveri
Zehr-Aichen	=	alberi cervati
Buchen	=	alberi di foglio

Obračun cijena je pomno izrađen uz uvažanje vrste drva, te prema dužini stabla i njegovoj debljini. To odgovara tadašnjim propisima šumskog gospodarstva za erarijalne šume.

Primjerice ovdje se navodi Šumski red za šume bakarskog vlastelinstva od 16. studenoga 1767. (Wald-Ordnung, Regolamento per li boschi). Na prvom mjestu tu su razrađeni propisi o zaštiti šuma, zatim dolazi cjenik, i to ne samo za debla, nego i jarbole, pa za raznovrsnu manju drvenu građu (šestakinje, gredice, petakinje, mernice, tretake, pa dalje mosnice, raznovrsne daske). Vesla su posebno iskazana. I njima se cijena ravna po dužini koja se kreće od 36 stopa (= 11,376 m) do 8 stopa (= 2,5 m).

Takvo razlikovanje drva je u bakarskom vlastelinstvu u to doba tradicionalno. Spominje se već u bakarskim računima iz godine 1673—9 (Nacionalna biblioteka u Budimpešt sign. Fol. ital. 9, pag. 33/v).

I riječki računi za dobavu drva za gradnju kraljevičkih fregata vrlo su zanimljivi, a tako i cjenik daće za izgradnju brodova koji im je priložen.

⁵ Dukat se računa sa 120 soldina, a forint sa 106 soldina.

⁶ AT Intendenza Commerciale Busta 411, fol. 257—258.

⁷ AT Intendenza Commerciale Busta 412, fol. 230—233.

Taj zanimljiv popis glasi:

1. Željezna i gvozdена roba (osi, lanci za kolature (landa),⁸ željezne ploče, čavli različitih dužina i ostala željezna roba, sve to u ukupnoj težini od 83.515 mletačkih funti (= 39.836,6 kg);

2. smola, katran, loj (20 barila po 250 mletačkih funti);

3. dva velika bakrena kotla, dva manja i jedan posve mali;

4. četiri velika vitla, i dva manja;

5. krmena užad (gomena) 50 stopa dužine, svaki komad debljine 5 unča; svitak takve užadi od 100 stopa, debljine 3,5 unča;

6. četiri sidra »speranza«, svaki težine 2900 mletačkih funti ili ukupne težine 11.600 funti (= 5.532 1/5 kg);

četiri sidra za pristanište težine 2.700 mletačkih funti ukupno 10.800 funti (= 5.151 kg);

četiri mala sidra⁹ težine 1.450 mlet. funti, ukupne težine 5.800 funti (= 2.766 2/3 kg);

dva sidra zvana »andrivelli« (?) težine 700 funti, ukupno težine 1.400 funti (= 668 kg).

Cijela težina iznosi 129.600 mletačkih funti (= 61.819 kg).

Slijedi popis buradi za dvije fregate:

80 velikih bačava po 11 barila, ¹⁰ čini	880 barila (= 57.780 l)
40 takvih bačava po 9 barila, čini	360 „ (= 23.637 l)
40 isto takvih bačava po 7 barila, čini	280 „ (= 18.384 l)
20 isto takvih bačava po 5 barila, čini	100 „ (= 6.566 l)
Više ručnih barila, čini	48 „ (= 3.151 l)
Ukupno	1.668 barila (= 109.518 l) ili točno 109.520 l)

Za vino

20 velikih bačava po 10 barila, čini	200 barila (= 13.132 l)
40 manjih bačava po 5 barila, čini	200 barila (= 13.132 l)
Ručnih barila	60 barila (= 3.939 l)
Ukupno	460 barila (= 30.203 l)

Zanimljiv je i popis platna potrebnog za jedra fregata koje se grade u Kraljevici. Tu se traži slijedeće platno:

a) Za dva jedra velikog jarbola, za tri jedra prednjeg jarbola, za tri jedra srednjeg jarbola, za dva jedra kosnika, za vršna jedra kosnika, za jedno latinsko (trokutno) jedro koje se razapinje na pramcu iznad kosnika.

Za navedena jedra traži se ukupno 6.532 lakta platna.

b) Laganiye platno za dva jedra košnog jarbola, za dva jedra kosnika i za dva jedra jarbola nad srednjim jarbolom.

Za ta jedra traži se 3.520 lakata platna. To je grublje platno kojega treba svega 10.052 lakta.

Uz navedeno platno traži se još lagano platno za jedra stježišta, za jarbol nasuprot stježišta, za dva latinska jedra na pramcu iznad kosnika (za flokove), za dvije vrške, za letna jedra, za jedro koje se veže uz zaštitno uže srednjeg

jarbola i stježišta, za jedro iznad kosnika, za vršnik srednjeg zarbola, za dva manja pomoćna jedra uz jedra velikog i prednjeg jarbola, za dva dodatna jedra uz veće stježište, za dva uz vrh kosnika, za dva stježišta, za dva za gornji jarbol, za dva latinska jedra na prečkama, te platno za tri zastora od sunca.

Za ta jedra i zastore traženo je 4.800 lakata platna.¹¹

Ovaj je popis potvrdio Giulio Nocetti kao konstruktor kraljevskih fregata.^{11a}

Kod sastava popisa prvenstveno je služila mletačka, ali donekle i talijanska terminologija, što govori o jakom utjecaju mletačke brodogradnje.

Boerio (str. 783)¹² navodi da jedra dobivaju ime po jarbolu za koji su određena. On također nabroja jarbole:

1. veliki brodovi imaju četiri jarbola, tj. jedan nasuprot krme koji se zove srednji jarbol (*albero di mezzana o mezzano*);
2. veliki jarbol ili veći jarbol (*albero di maestra, albero grande o maggiore*);

⁸ Boerio (str. 359): *Landa, spranche o catene di ferro, le quali sostengono le bigotte delle sarchie, ritenendole unite al bordo. — Željezne prečnice ili lanci koji služe za pridržavanje kolotura brodske užadi, složene o bok broda.*

⁹ »Ancora di penelli«. Boerio (str. 489): *ancora da penello, piccola ancora che si gitta in mare davanti una più grossa, affinché il vascello sia più in grado di resistere al vento, e la grossa ancora sia meno in pericolo di sfiancarsi. — Malo sidro koje se baca u more ispred većeg sidra kako bi se brod bolje odupro vjetru i kako bi bila manja pogibao da veliko sidro udara o bok.*

¹⁰ Mletački baril = 64,386 l. Stari baril u Trstu = 65,659 l. v. Mjere Hrvatskog primorja, str. 33 i dalje, te Istarske šuplje mjere, str. 360 i dalje, gdje je vidljivo da se na području Istre javlja i jedan i drugi baril.

¹¹ Nije označeno, o kakvoj se mjeri ovdje radi. To bi mogao biti bečki lakat, ali je vjerojatno da je to lakat grada Trsta, jer je predloženo da se platno za jedra nabavi u Trstu. Taj je lakat dužine od 681.6 mm. Prema tome je za jedra svake od rečenih fregata zatraženo:

- | | |
|---|----------------|
| 1. grubog platna za velika jedra 10.052 lakta | ili 6.851,44 m |
| 2. tanjeg platna za ostala jedra 4.800 lakat | ili 3.272.64 m |
| Svega je za svaku fregatu zatraženo više od 10.000 platna ili za obje fregate više od 20.000 m. | |

^{11a} Taj dio zahtjeva za nabavu materijala glasi u izvorniku:

A. In velle basse, cioè: due maestre; tre trincheti; tre mezane; due civade; due trinchetine; una di straglio di mezana

brazza in circa 6.532

Più:

tella suddetta: più leggera per velle due di gabbia; due parocchetie (= paruchetti); due contramezzane

brazza in circa 3.520

Brazza 10.052

B. Tella sottile ad'uso d'Ancona per far due papafighi; due contra papafighi due flochi: due velle straglio di gabbia, cioè: vella di straglio i basatarda e vella di straglio di contromezzana et vella di straglio di papafigo; et una contracivada; et un belveder; due scoamari di Maestra; due scoamari di trincheti; due cortelazzi di gabbia; due detti di parocheto (= parruchetto); due simili delli papafighi; due detti cortelazzi per la contromezzana; due velle per la lancia (lanza); tre tende per il sole

In circa brazza 4.680

Le sudette velle e brazza suddeta servono per una sola fregata.

¹² Dobar tumač vrsta jedara nalazimo u Boerija (str. 783).

3. prednji jarbol, prednjak (albero di trinchetto);
4. kosi jarbol, kosnik (albero di bompresso o bompresso).

Svaki se jarbol dijeli na dva ili tri dijela, od kojih je najdonji nepokretan. Jarbol koji stoji nad srednjim jarbolom zove se »contramezzana«. Treći se zove »belvedere«. Jarbol iznad nepokretnog dijela velikog jarbola zove se košni jarbol (albero di gabbia, gabbiozzo), a treći dio nad tim jarbolom zove se stježište, tj. jarbol na kojem se pričvršćuje stijeg.

Jarbol nad prednjakom je gornji jarbol, nad kojim je »pappafico di trinchetti«, tj. stježište prednjaka.

Konačno, dio kosnika je gornja sljemenača (»parrochetto¹³ di bompresso») a vrhovi toga jarbola su »flokovi« ili »prečke«.

Jedrilje kraljevskih fregata bilo je potpuno, što se jasno razabire iz popisa jedara. Imaju četiri jarbola, srednji, veliki, prednji i kosi jarbol (kosnik), a za svaki od njih je predviđeno puno jedrilje.

U Vojnovićevu popisu od 6. travnja 1765. iza popisa jedara slijedi popis različitih zastava i stijegova koji se traže za fregate. Ima tu austrijskih, engleskih, danskih, nizozemskih pa i švedskih zastava i stijegova, različite veličine i izgleda.¹⁴⁻¹⁶

3. Izvještaj o djelomičnoj nabavi građe i pribora od 9. travnja 1765.

U vezi s izvještajem od 6. travnja 1765. Dimitrije Vojnović 9. travnja 1765. piše Komercijalnoj intendanci u Trstu o utovaru građe koja je potrebna za gradnju dviju fregata u Kraljevici:¹⁷

1. Na prvom mjestu spominje željeznu, odnosno gvozdenu robu koju je izradio kovač Angelo Cestari za cijenu od 52:10 forinti. On je dao svoje željezo i sve dovršio u prvorazrednoj izradbi. Opisujući prednosti te nabave, Vojnović navodi da su s njom osigurana sidra, željeznarija za kormilo i ostalo.

2. Što se tiče užadi, on smatra da bi bilo dobro uzeti u obzir užad iz Bologne, koju treba da ispituju stručnjaci na temelju uzoraka koje će predložiti interesenti na dražbi.

3. Za platno za jedra postoji samo tvornica braće Bozzini u Trstu.¹⁸

4. Vojnović obećaje ostali materijal (kao što je smola, katran, loj, burad i ostalo) nabaviti najpovoljnije prema prilikama.

5. Za rad na gradnji fregata potrebno je pobrinuti se za dva niža službenika koji se općenito nazivaju »nostromo«. Oni će upavljati cijelim brodovljem i dosljedno tome voditi sve plovidbene vježbe. Oni moraju biti savršeni stručnjaci i u trgovačkoj plovidbi, pa je potrebno pisati u Livorno ne bi li se tamo pronašli.

6. Topovi i cijevi topova (canonzini)¹⁹ poslani su u Trst da Intendanca može odrediti potrebne kugle i taneta. Vojnović je zadržao manje oružje kao što su puške, pištolji i tromboni.

Vojnović nadalje podsjeća na podnesak od 24. ožujka u pogledu dopreme omorike i drugog potrebnog drva iz vojnih šuma za gradnju brodova, što još nije učinjeno. Traži da mu se stavi na raspolaganje potreban novac te da se kralj. blagajni u Bakru dade za to nalog, jer se time izbjegavaju opasnosti vezane uz otpremu novca.

Vojnović na kraju upozorava Intendancu neka uputi svoj ured da njemu pripada naslov »conte« koji treba uvijek stavljati uz njegovo ime.

Svojem dopisu dodaje popis novca koji je dao u ime kapare za drvo iz vojnih šuma. Cijela svota iznosi 11 mletačkih cekina, 10:10 lira.²⁰ Novac je isplatio kaplaru Tomi Vuceliću, Ivanu Babiću, Grgi Devčiću, Domjanu Mostriću, Pavlu Vukeliću, Domijanu Biondiću i »ober-knezu« Iliji Vukeliću. Popis je sastavljen u luci Sv. Juraj.²¹

Već 18. travnja 1765. Komercijalna intendanca opširno odgovara Vojnoviću na njegovo pismo od 9. (10.) travnja,²² da treba sastaviti točan popis

¹³ Prema franc. »perroquet«. Putanec (Francusko-hrvatski ili srpski rječnik): perroquet volant, gornja sljemenaca; perroquet fix, donja sljemenaca.

¹⁴ U tom popisu poimence su navedene ove zastave i stjigovi:

Vrsta barjaka ili stijega	Dužina : stopa
2 velike zastave s orlom	6 (= 1,9 m)
2 manje zastave s orlom	3 (= 0,954 m)
2 ukrasne velike zastave (fiamole) s orlom	17 (= 5,4 m)
2 stijega velika žuta	5 (= 1,59 m)
2 stijega mala žuta	2 1/2 (= 0,795 m)
2 ukrasne zastave žute boje	12 (= 3,81 m)
2 velika crvena stijega (cornette)	10 (= 3,18 m)
2 velike kraljevske engleske zastave	6 (= 1,09 m)
2 isto takve male	3 (= 0,954 m)
2 isto takve ukrasne zastave	16 (= 5,088 m)
2 velike kraljevske danske zastave	5 (= 1,59 m)
2 isto takve male	2 1/2 (= 0,795 m)
2 ukrasne kraljevske danske zastave	15 (= 4,77 m)
2 velike kraljevske nizozemske zastave	6 (= 1,9 m)
2 isto takve male	3 (= 0,954 m)
2 isto takve ukrasne zastave	16 (= 5,088 m)
2 velike kraljevske švedske zastave	5 (= 1,59 m)
2 isto takve male	2 1/2 (= 0,795 m)
2 isto takve ukrasne	15 (= 4,77 m)

Ovdje se pretpostavlja da se radi o trščanskoj stopi koja je 0,318 m duga.

¹⁵ Boerio (str. 268): *fiàmola*, banderuolla o pennocello, quelle strisce di drappo, che si pongono ad ornamento delle navi in certa solennità. — Svileni zastava više duga nego široka, koja se meće kao ukras broda u određenim svečanostima.

¹⁶ Boerio (str. 199): *cornetta*. T. mar. dicesi a bandiera quadra, che termina in punta acuta divisa in due. Essa è distintivo del caposquadra e del supremo comandante della squadra. —

— Tako se zove zastava četvrtasta oblika koja je na kraju šiljastog vrha razdijeljena na dvoje. Ona je znamenje vođe eskadre i vrhovnog zapovjednika eskadre

¹⁷ AT Intendenza Commerciale Busta 412, fol. 84—89.

¹⁸ U popisu manufaktura koje postoje 1761. u Trstu, upisana su i Braća Bozzini kao proizvođači »corda da bastimenti« s time da sirovinu nabavljaju u Bologni a imaju 8 radnika (Intendenza Commerciale Busta 389, fol. 12).

Godine 1804. nalazimo dva brata Buzzini, Franju i Tomu, također kao tvorničare užadi, dok je kao tvorničar platna za jedra ubilježena udova Zupati (Beischreibung der Handlung und des Industriefleisses der k. k. Seestädte und Freihäfen Triest und Fiume, Leipzig-Triest 1804).

¹⁹ »Canonzini« ne može drugo biti nego mletačko »canoncin« što Boerio (str. 129) tumači: cannone piccolo o tubo (mali top ili topovska cijev).

²⁰ Mletački cekin u to doba vrijedi oko 22 libre. V. Građa, str. 366.

²¹ »Porto S. Zorzi« Boerio (str. 821): Zorzi: Giorgio (Juraj).

²² AT Intendenza Commerciale Busta 412, fol. 112—113.

željezne odnosno gvozdene robe i da je potrebno raspisati javnu dražbu u Trstu, Rijeci i Senju radi izbora dobavljača koji mora dati jamčevinu.

Što se tiče užadi, treba uzeti u obzir i tvorničara Sinibaldija²³ ali i druge. Ravnatelj Vojnović neka stoga sastavi točan popis potrebne užadi da se može raspisati dražba te da se pozovu i druge tvornice užadi u Trstu i u Rijeci kako bi mogli na njoj sudjelovati.

Dobro je da je s braćom Bozzini sklopljen ugovor o dobavi platna za jedra, ali je potrebno da se Intendanci dostave uzorci i točan popis onoga, što je potrebno kako bi se ugovor mogao potvrditi. Odobravaju se i drugi prijedlozi s izvjesnim opaskama i zahtjevima Intendancie.

Konačno se daje odgovor i s obzirom na titulu »conte«, o čemu je već bilo riječi.

Vojnović mnogo kasnije, tj. 26. srpnja 1765. daje izraditi točan popis užadi potrebne za svaku fregatu, i to s oznakom njene točne dužine i debljine.²⁴

Popis je razdijeljen na nekoliko odlomaka, svaki pod posebnim naslovom, a u svakom odlomku svrstane su različite vrste užadi po njihovoj specifičnoj namjeni i svrsi.²⁵

Taj je popis odobrila Komercijalna intendantca, što je na njemu potvrdio njezin predsjednik Enrico d'Auersperg.²⁶

²³ U popisu manufaktura Trsta od godine 1804. nalazimo tvorničare užadi Antonija Sinibaldija i Nikolu Sinibaldija (Beschreibung, str. 15).

²⁴ Intendenza Commerciale Busta 412, Fol. 299—300. V. prilog red. broj 3 Reprodukcija.

²⁵ U izvoru »guarnimento« = oprema. Budući da se nabraja »užad«, ovdje je u naslovu uzeta ova oznaka.

Ovaj je popis zanimljiv ne samo zbog nabiranja vrsta potrebne užadi, nego i zbog dužine pojedinog užeta.

Te vrste su poimence nabrojene kako slijedi:

a) Užad za brodsko korito, uže za vitlo, kotvenak (ili po Parčiću: kotvokaža), sidrenjak za upravljanje, kolo brodskog užeta za opremu koloturja prove itd.). Dužina pojedinog užeta kreće se od 45 do 130 mletačkih sežanja²⁶ (= 78,2—226 m). (Mletački sežanj je zaokruženo 1738 mm).

b) Užad za kosnik (del bompresso). Dvije vrste dužine, dužine 55 i 60 mletačkih sežanja (= 95,6—104,28 m).

c) Užad za prednji jarbol (di trichetto), svega 8 različitih užadi, dužine od 14 do 146 mletačkih sežanja (= 24,33 do 253,75 m).

d) Užad za sljemenaču (di parocheto). Šest vrsta, dužine od 22 do 116 mletačkih sežanja (38,236 do 201,6 m).

e) Užad za veliki jarbol (per l'albero di maestra). Osam vrsta, od 20 do 140 mletačkih sežanja dužine (= 34,76 do 243,32 m).

f) Užad za košni jarbol (per l'albero di gabia). Šest vrsta dužine od 20 do 123 mletačkih sežanja (= 34,76 do 213,77 m).

g) Užad za srednji jarbol (per l'albero di mezzana). Dvije vrste, jedne dužine 15, a druga 100 mletačkih sežanja (= 26 i 173,8 m).

h) Užad za jarbol koji stoji nad srednjim jarbolom (»per la contramezzana«). Četiri vrste dužine, od 9 do 66 mletačkih sežanja (= 15,64 do 114,70 m).

Slijedi niz od 28 različitih vrsta užeta, dužine od 60 do 120 mletačkih sežanja (= 104,28 do 208,56 m). Na kraju se navode tanji brodski konopi (comando) od 2, 3 i 4, niti vlakna u ukupnoj težini od 3000 funti (= 1.431 kg), uzice jake i izabrane (forzino e merlini) svega 560 funti (= 267 kg) te deblji konopac težine 100 funti (= 47,7 kg).

²⁶ V. bilješku 24.

XI POGLAVLJE

DOVRŠENJE GRADNJE FREGATA U KRALJEVICI I NJIHOVO NAORUŽANJE

1. Radovi na brodogradilištu u Kraljevici u početku siječnja 1767.

U rujnu 1766. fregata »Aurora« dovršena je i spuštена u more. Rad na drugoj fregati nastavio se i nešto otegao. To daje povod Komercijalnoj intendanci da početkom 1767. pošalje savjetnika Maksimilijana Fremauta u Kraljevicu radi uvida u stanje radova i izrade građevne osnove (»Bau-System«) za godinu 1767. Već 10. siječnja iste godine Fremaut saopćuje Intendanci¹ da je u Kraljevici utvrdio da se rad na drugoj fregati nastavlja i da će do skora biti dovršen. Graditelj Pietro Nocetti mu je saopćio da je bilo nekoliko udaraca potresa te da je potrebno sačekati nekoliko lijepih dana, kako bi se brod mogao bez opasnosti porinuti u more. Za dovršenje kovačkih radova treba dati predujam od 9000 lira. Ravnatelj brodogradnje i brodograditelji neka ga zatraže od Komercijalne intendance.

Pietro Nocetti je potpuno dorastao svojim dužnostima koje je preuzeo po smrti oca. Fremaut predlaže da mu se izda dekret za kraljevskog brodograditelja.

Fregata »Stella mattutina« je zaista spuštена u more već 29. siječnja 1767.

Tada je trebalo obračunati utrošak za gradnju fregata i zatražiti nova sredstva za njihovo potpuno dovršenje i opremu.

2. Obračun troškova za gradnju fregata »Aurora« i »Stella mattutina«

Početkom svibnja 1767. obje su fregate dovršene i sve je pripravno da se one opreme i naoružaju. Ravnatelj gradnje Dimitrije Vojnović stoga podnosi obračun za dvogodište, tj. za vrijeme od 3. ožujka 1765. kada je novoosnovana Pomorska blagajna u Kraljevici primila prvi predujam od odobrenih sredstava, pa do kraja travnja 1767.² U tom je razdoblju primljeno svega 160.645

¹ AT Intendenza Commerciale Busta 416, fol. 145—146.

forinti i 53 krajcara, a utrošeno 159. 768 forinti i 48,25 krajcara, pa je ostatak iznosio 877 forinti i 4,75 krajcara.

Obračun je sastavljen u zbitim iznosima za pojedine izdatke koji su sabrani u srodne skupine:

	forinti	krajcara
1. Za gradnju i popravak arsenala, kaštela i polog za barut	15.627	41 3/4
2. Za nabavu hrastovih stabala, njihovu sječu, tesa-nje, piljenje u šumi, za dovoz morem, nabavu sve-ga ostalog drva i drva za jarbole za obje fregate	19.754	57 1/2
3. Za nabavu katrana, pakline, smole, loja i izdaci za burad	2.643	45
4. Za željeznariju i njenu izradu	20.978	34 3/4
5. Za kupnju opreme, jedara, zastava, kućine, platna i izrade	33.892	44 1/2
6. Nadnice radnika na gradnji i drugim radovima na fregatama	40.674	34
7. Različiti troškovi; drveni klinovi, popravak cesta za prijevoz, trošak prijevoza građe, prijevoz topova, topovske kugle i materijal za katranjenje; troškovi putovanja i izvršenje naloga brodograditelja i osta-li izdaci	10.273	4
8. Četvrtgodišnje i mjesečne plaće	15.923	26 3/4
U k u p n o	159.768	48 1/4

Bit će zanimljivo na tom mjestu spomenuti da je u godini 1765. i 1766. za kraljevičko brodogradilište nabavljeno 1000 stabala, dok ih je zaista za gradnju fregata utrošeno samo 346. Na taj je način gradnja opterećena razmjerno velikim izdacima, zahvaljujući čemu je stvorena rezerva za druge potrebe na što se otprije računalo.³

Iz obračuna za mjesec srpanj 1765. saznajemo i to da je Vojnović dao izraditi model jedne fregate⁴ za koji je platio 16 lira i 10 soldina, što je vrlo mali iznos,⁵ ako se uvaži da četvrtgodišnja plaća blagajničkog kontrolora prema tom obračunu iznosi 397 lira, a isto tako i plaća blagajnika. Uzgred spomenimo da je cijeli izdatak u tom mjesecu iznosio 28.505 lira i 16 soldina.

3. Vojnovićev prijedlog za dovršenje i opremu fregata od 9. veljače 1767.

Fregate »Aurora« i »Stella mattutina« u času spuštanja u more nisu bile potpuno ni dovršene ni opremljene. To daje ravnatelju Vojnoviću povod da, uzevši u obzir i Fremautovo mišljenje, 9. veljače 1767. potanko popiše sredstva potrebna za dovršenje gradnje i opremu fregata sve do nutarnjeg

uređenja te iznese koliko je novaca potrebno za isplatu majstora i namještenika do kraja srpnja, do kada se taj rad ima dovršiti.⁶

Vojnović traži 52.949 forinti, i to za pokriće slijedećih troškova:

	forinti
1. Za hrastovo drvo za izradu barki i čamaca za sigurnost fregata i za njihovu izradu	1.800
2. Orahovi stolovi tamne boje, palubne klupe, postolja za topove, također izrada tih postolja	1.240
3. Ostatak isplate izrade jedrilja i vesala	890
4. Još jedan takav ostatak	249
5. Za isplatu kovanih ploča, boje, <i>lomljeno dukatsko zlato</i> , lano ulje i kristalni predmeti za sobe kapetana obiju fregata	1.050
6. Manji ključarski predmeti koji su nabavljeni u Rijeci ili se imaju tamo nabaviti, i izvršeni radovi	1.586
7. Brodska oprema nabavljena u Rijeci za posuđe za jelo i piće	538
8. Za novo željezo za izradu željeznarije i drugih radova za dovršenje fregata	1.000
9. Ostatak računa za izradu željeznarije kovaču Glavanu za već izvršeni rad glasom ugovora	2.280
10. Za uvoz platna i užadi iz Ankone za sva mala jedra	2.175
11. Za grubo platno, loj i druge potrepštine te za opravljanje podvodnog dijela fregata ⁷	500
12. Za uvoz 23 svežnja obruča za burad za obje fregate	1.091
13. Za isplatu ostatka za cijelu opremu koju imaju dobiti Sini baldi i braća Borrini za obje fregate	6.000
14. Za isplatu zaostalog lanenog platna koje imaju dobiti braća Borrini za veliko jedro	680
15. Za četvrtgodišnje plaće do kraja mjeseca srpnja	1.500
16. Za plaće kormilara i mornara za rečeno vrijeme	2.400
17. Plaće za sve obrtnike za isto vrijeme računajući prema dosadašnjim plaćama	11.000
Vojnović nadalje traži potrepštine za pričuvu za obje fregate:	
18. Pokućstvo i potrepštine za službe za obje fregate	400
19. Mjedena zvona za te fregate	220
20. Razne naprave i sve ostalo za brodarenje	300
21. Isto za topništvo, tj. kola, kolica, šipka ili palica za nabijanje topa, ⁸ pergamena za topovske naboje ⁹ i druge potrebe	700

² AT Intendenza Commerciale Busta 416, fol. 35.

³ HKAW Kommerz Litorale Fasc. 109, rote Nr. 621, Nr. 20 ex Iuni 1781.

⁴ S obzirom na svrhu izgradnje nužno se mora pretpostaviti da je taj model sačuvan. Gdje?

⁵ Intendenza Commerciale Busta 413, fol. 423/4.

⁶ KAW Commercialia 111—105/1767.

⁷ «Per ... carenar le dette fregate». Boerio: T. mar. carenare. Dar carena, metter un naviglio alla banda (= jedna strana broda) per visitarlo, ripulirlo, calafatarlo e impeciarlo.—

22. Lanci i okovi ¹⁰ željezni	1.700
23. Sve potrepštine za kuhinju ¹¹ i sve ostalo za nju	600
24. Veliki kistovi iz Londona i ostalo za okatranjenje jarbola i bokova obiju fregata te za svjetiljke na njima	300
25. Pričuvni brodski konopi i užad po vrstama prema prijedlogu tvornice Sinibaldi i Borrini u Trstu	6.000
26. Pričuva velike željeznarije	300
27. Pričuva sitne željeznarije	200
28. Olovo u pločama za zapušače topova i drugo	400
29. Loj i grubo platno za pričuvu	450
30. Katran za pričuvu	150
31. Kože za pričuvu	100
32. Željezni kotlovi za kuhanje smole i druge potrepštine za kalafate i bradve	150
33. Naboji za topove i lancem vezane kugle ¹² koje treba nabaviti u Londonu stajat će po prilici	3.000
34. Za nagradu nasljednicima pokojnog brodograditelja Giulija Nocettija	2.000

Ukupna dodatna svota koja je bila potrebna za dovršenje fregate iznosila je prema tome 35.979 forinti, dok su sredstva za nabavu pričuva i za neke predmete opreme i naoružanja fregata iznosila 14.970 forinti. Ako se tome pribroji 2000 forinti za obitelj pokojnog Giulija Nocettija, proizlazi da je Vojnovićev naknadni zahtjev za dodatna sredstva iznosio 52.949 forinti, a to je trećina sredstava potrošenih za izgradnju fregata.

Vojnović je bio uvjeren da se fregate moraju dovršiti, opremiti i naoružati, dok su protiv toga bili mnogi od najmjerodavnijih faktora, što je dovelo do dugotrajnih rasprava, a posljedica toga bila je da fregate »Aurora« i »Stella mattutina« nisu nikada potpuno ispunjavale svrhu zbog koje su građene.

Vrijedno je ovdje spomenuti proračun troškova za opremu i spuštanje fregate u more i za njezinu daljnju opremu i naoružanje:¹³

	forinti
1. Porinuće u more	12.000
2. Jedrilje (arboratura)	1.200
3. Užad i gumina (palamar)	6.000
4. Platno za jedra	1.000
5. Pet sidara	1.000
6. Zastave, kompasi i instrumenti za upravljanje brodom	120
7. Burad	150
8. Potrepštine za kuhinju	50
9. Čunj i čamac s potrepštinama	150
10. Naprave za kalafate	20
11. 20 željeznih većih topova	3.600
12. 6 željeznih manjih topova	300
13. Naprave za postavljanje topova	40
14. 1000 kugli za veće topove	640

15. 300 kugli za manje topove	72
16. 36 pušaka i bajoneta	288
17. 36 sabalja	108
18. 12 trombona (pušaka širokih cijevi)	120
19. 5000 funti baruta za topove	1.500
20. 500 funti baruta za puške	160
21. 2000 olovnih kugli za puške i naboje	180
22. Pergamenat za izradu topovskih naboja	30
23. Za kapelicu	150
Ukupno	28.878.—

Ako usporedimo sve proračune za gradnju odnosno za opremu i naoružanje fregata, uočavamo goleme razlike. Pojedini nam se proračun čini naivan, kao da je sastavljen bez prethodnog proučavanja potreba i njihovih cijena. Imajući u vidu tadašnju birokraciju to je i razumljivo: pojedini predmet rješava određeni »referent« od čije savjesti ovisi kako će povjereni mu predmet završiti. Radi se na brzinu i površno, a to isključuje dublje proučavanje predmeta a time i suvislih pitanja.

4. Naoružanje fregata »Aurore« i »Stelle mattutine«

Opširnije rasprave vode se o naoružanju fregata. Krugovi koji se protiv njihove gradnje, otežu s rješenjem tog središnjeg pitanja. Da bi udovoljili svojoj namjeni potrebno je da se brodovi nakon svršetka gradnje što prije opreme i naoružaju.

Ravnatelj brodogradilišta Dimitrije Vojnović, svjestan da se pravodobno mora pobrinuti ne samo za opremu brodova, nego i za njihovo naoružanje, odmah na početku gradnje podnosi u svojem izvještaju od 17. listopada 1765.¹⁴ zahtjev da se nabavi sve što je potrebno za to naoružanje. U tu svrhu traži:

- 60 gvozdenih topova, kalibra za kugle težine 10 funti
- 64 manja topa (cannoncini) za boj iz bliza¹⁵
- 4000 topovskih kugli po 10 funti

⁸ »Calcadori«. — Boerio: calcadòr del canòn, asta lunga di legno con grossa capocchia, con cui si calcano la polvere ed il boccone, nel caricar i cannoni.

⁹ »Carta peccora per scartozzi«. — Boerio pod »scartozzi»: scartozzo da canòn, cartoccio, la carica di polvere del cannone stretta e rinchiusa in carta, tela, cartapecora o in un cilindro in latta colla palla o colle palline di mitraglia sopra.

¹⁰ »Manette«. — Boerio: manete, stromento di ferro con cui si legano le mani agli arestati per condurli in prigione.

¹¹ »La batteria di cucina«. — Boerio: batteria di cucina, arnesie attrezzi di cucina.

¹² »Per anzoli e balle cattenate«. — Boerio: anzolo, voce mari. Angelo o angiole, palle di cannone attaccate al duo capi d'una catena o d'una spanga di ferro, ad uso di tagliare il sartame delle nave nemiche.

¹³ KAW Commercialia 111/5—1764.

¹⁴ AT Intendenza Commerciale, Busta 414, fol. 136.

15000 manjih kugli za naboj šprihom

1800 kugli, nazvanih »anzoli«, tj. po dvije kugle spojene lancima.

Malo zatim, 4. studenoga 1765, Vojnović dopunjuje zahtjev s popisom potreština i pribora za naoružanje fregata.¹⁶ Tu se navodi da je za svaku fregatu potrebno:

1. olovnih naboja za obične puške širokih cijevi	komada	50.000
2. željeznih lanaca s dva postolja sa svojim klin- cima i čavlima	„	50
3. isto takvih lanaca sa četiri postolja, snabdjeve- nih na jednaki način	„	50
4. pušaka ili čeličnih mušketa (pušaka na fitilj)	„	200
5. željeznih granata	„	500
6. željeznih okova s polugama i ključem	„	100
7. fitilja ili lunta ¹⁷	funta	800
8. željeznih pijuka s oštricom odozdo i šiljkom odozgo	komada	80
9. kresiva za puške i pištolje	„	6.000
10. pištolja	„	120
11. baruta barila 140, svaki baril po 100 funti, svega	barila	140
12. mačeva ili sabalja, opremljenih s tokovima	komada	200
13. »spontona« ¹⁸ gvozdениh s ručkom od drva	„	100

Komercijalna intendantca nije zadovoljna tim izvještajem pa dopisom od 22. veljače 1766. traži pobliže obrazloženje, na što Vojnović odgovara dopisom od 21. ožujka iste godine. Daje potrebna objašnjenja i prijedloge o nabavi potrebne bojne opreme, smatrajući da bi se sve moglo u Trstu nabaviti, odnosno dalo izraditi. Topovske kugle mogu se nabaviti u Genovi ili Londonu.¹⁹

Iz tog izvještaja razabire se da se popis od 4. studenoga 1765. odnosio samo na jednu fregatu.

Uz svaku stavku svog traženja prilaže točan opis traženog oružja i municije. Pretežni dio traženog oružja odgovara oružju kojim se služi vojska.

Već je prije odredbom od 6. veljače pozvan generalni ravnatelj kraljevske carske artiljerije da se pobrine za topove na fregatama koje se grade u Kraljevici. Za njih treba osigurati: 30 topova kalibra 10 ili 12 funti, 52 topa dužine 7 engleskih cola (= 0.1778 m) i 8 topova dužine 8 engl. cola (= 0,2032 m).²⁰

¹⁵ Cannoncini da rambaggio. Boerio: rambagio, rambo, term. mar. Arrembaggio, L'incontro di due navi che s'accostano per combattere.

¹⁶ KAW Commercialia 111/60—14—1766. Isto Intendenza Commerciale Busta 414, fol. 136.

¹⁷ »Micchia o sia corda cotta«. Boerio: Corda di stoppa di lino concia con salnitro per dar fuoco alle artiglierie.

¹⁸ Boerio: spuntón, spuntone o spontone, arma di ferro in asta con punta acuta, di cui andavano una volta armati i capitani, i tenenti e sottotenenti militari.

¹⁹ KAW Commercialia 110, 7. Maji 1766, fol. 17—18.

²⁰ KAW Commercialia Fasc. 13, No 111/61—1766.

SUDBINA KRALJEVIČKIH FREGATA I RAZLOZI

1. Pitanje zapovjednika kraljevičkih fregata

Već za vrijeme gradnje fregata nastao je spor o tome tko će biti njihov zapovjednik. Komercijalno vijeće zaključuje 22. kolovoza 1765. da se predloži za glavnog komandanta tih fregata Dimitrije Vojnović jer mu je to obećano i u kraljevskom reskriptu o postavljenju za ravnatelja brodogradilišta u Kraljevici. Komercijalna intendantca ne prihvaća taj prijedlog, nego zaključuje da se na jednoj fregati postavi za zapovjednika pomorski poručnik s položajem kapetana kopnene vojske. Kako pak Komercijalnom vijeću nije bio poznat takav stručnjak, trebalo je sačekati ponude interesenata i tek tada o tom donijeti odluku.¹ Prevladalo je mišljenje da bi se zapovjednik fregate morao potražiti na Malti. On bi ujedno bio zapovjednik ratne mornarice koja se imala izgraditi.

Molitelji za mjesto zapovjednika fregata javljaju se već u doba gradnje fregata. Tako se godine 1766. za to mjesto natječe grof Leopold Barbo iz Trsta, ali se njegova molba ne preporuča, jer molitelj nema potrebno znanje.² Iste godine, 16. siječnja pješadijski kadet Francesco Francolli natječe se za mjesto poručnika na jednoj od tih fregata, dakako s nadom da će postati njezin zapovjednik.³

Među prvim natjecateljima za zapovjednika fregata nalazimo i Dimitrija Vojnovića. Već na početku gradnje fregata on je uvjeren da se zbog neskloposti Komercijalne intendantce gradnja brodova u Kraljevici neće nastaviti pa želi osigurati sebi trajno namještenje koje neće zaostajati za položajem ravnatelja brodogradnje. Njegova se molba, međutim, ne uzima u razmatranje jer su već tada počeli pregovori da se na mjesto zapovjednika fregata postavi jedan malteški vitez s višim vojnim položajem.⁴

¹ KAW Commercialia Fasc. 13, 111/52, 1765.

² Ibid. Fasc. 13, 111—55, 1766.

³ Ibid. Fasc. 13, 111/63, 1766.

⁴ Ibid. Fasc. 13, 111/102—1765.

Kada su godine 1767. fregate dogotovljene i kada se raspravljalo o njihovoj opremi i naoružanju, Mlečanin Francesco Pilon predlaže da se u Trstu osnuje zapovjedništvo mornarice koje bi se njemu povjerilo. Imajući u vidu zasluge Dimitrija Vojnovića Komercijalno vijeće dostavlja Komercijalnoj intendanci mišljenje da se briga za dovršene fregate prethodno povjeri Vojnoviću i Nocettiju. Vojnović, doduše, nije do sada služio u ratnoj mornarici, ali se pod rukovodstvom iskusna zapovjednika brzo može za tu službu izobraziti.⁵

Iz istog razloga Komercijalno vijeće odbija prijedlog ministra Malte Hamiltona da se za zapovjednika fregata u Kraljevici postavi malteški vitez markiz Pietro Gallerati. Komercijalno vijeće smatra da bi trebalo najprije naći prikladno rješenje za daljnju sudbinu Dimitrija Vojnovića.⁶

Komercijalna intendantica međutim želi da se pitanje zapovjednika kraljevičkih fregata što prije riješi. Godine 1767. raspravlja se o mogućnosti da se na to mjesto postavi Maltežanin Johann Karl Meaüssé.⁷

Odlukom Marije Terezije od 1. rujna 1767. odobreno je da Meaüssé preuzme tu dužnost uz položaj topničkog ili brigadnog majora a uz plaću od 4.000 forinti.⁸ Njemu je kasnije priznat položaj general-majora.

Komercijalno vijeće, međutim, ne zaboravlja Dimitrija Vojnovića, ističući da je on za vrijeme posljednjeg rata na vlastiti trošak opremio jedan brod kojim je vrlo uspješno zapovijedao. Prijedlog je Vijeća da se Vojnović postavi zapovjednikom jedne fregate, ali bez vojnog zvanja jer za to nema preduvjeta.⁹

O ostalim pristiglim molbama za zapovjednika kraljevičkih fregata nije se raspravljalo.

2. Meaüssé — zapovjednik kraljevičkih fregata i preodređeni zapovjednik austrijske ratne mornarice

Meaüssé stiže u Trst već početkom godine 1768. Kao zapovjednik fregata najprije je obišao Kraljevicu da bi pregledao brodove. U vezi s time predsjednik Komercijalne intendance Enrico d' Ausperg saziva 28. veljače 1768. sjednicu posebnog odbora, nadležnog za rješavanje pitanja fregata. Na sjednici, kojoj prisustvuje i novi zapovjednik Meaüssé, donesene su ove odluke:

a) *Određenje i upotreba fregata:* Unapređenjem ratne mornarice treba unaprijediti i trgovačku mornaricu, jer će joj sada biti omogućena sigurna plovidba i treba nadalje očuvati mir s barbarskim vladama i osvećivati njihove napadaje i navale. Sagrađene fregate mogu osigurati plovidbu prema Istoku, ali ne prema Zapadu. Podržavajući plovidbu na Istok, ne treba da se boje napada, osim ulcinjskih pirata kojima će se one uvijek lako oduprijeti. Tunežani i Alžirci ne slijede brodove koji plove na Istok, a vlada Tripolisa nema velikih brodova. Nasuprot tome fregate ne treba da prate trgovačke brodove na plovidbi u Sredozemlju, jer se tu neće moći oduprijeti jačoj snazi Alžiraca.

Prema općenitom mišljenju Odbora glavni će zadatak fregata biti da u Levantu brane naše brodove od svakog napadaja. Fregate osim toga mogu služiti i za druge, sporedne svrhe: pratiti koji trgovački brod u Sredozemlje,

pomoći pri otpremi vojnika i municije u Italiju itd. Iako s oskudnom oružanom moći, te dvije fregate bit će korisne:

1. za sigurnost i pribavljanje izvjesnog poštovanja lukama i obali Austrijskog primorja;
2. mnogim mornarima služiti će kao škola;
3. u toj će se školi gajiti pomorska nauka;
4. omogućiti će se pozivanje stranih mornara i časnika kad izbije pomorski rat;
5. njihova će posada pomagati stručnjacima na Dunavu i u Italiji za vrijeme rata i
6. fregate će održavati vrsni obrtnici, užari i kovači koji će također rukovoditi gradnjom trgovačkih brodova.

b) *Povećanje ratnog brodogradnja.* Na osnovi mišljenja iz prvog prijedloga a imajući u vidu obranu naše trgovačke plovidbe i održavanje mira s vladama Barberije (Mauritanije) što iziskuje jače i brojnije ratno brodogradnje, postavlja se pitanje kakvim bi se brodovima to moglo postići. Samo mir s vladom Barberije može osigurati pravu i stalnu sigurnost plovidbe i trgovine. Takav se mir ne može očuvati bez brodogradnje koje će tu vladu natjerati da se ponaša suzdržljivo, s dužnim poštovanjem. Za to bi bile potrebne 4 fregate i 4 broda, svaki naoružan sa 60 topova.

c) *O posadi dviju fregata.* Riječ je o prijedlogu Vojnovića uz koji se raspravlja i prijedlog de Meaussé-a. Maltežanin se ne slaže s Vojnovićem, jer on traži suviše vojnika, a nedovoljno mornara. Po Meausséovu prijedlogu za svaku fregatu potrebno je namjestiti 270 ljudi.

d) *Izbor vojnika za opremu fregata.* Meaussé predlaže da se stvori sastav vojnika iz Hrvatske. Odbor smatra da bi se taj sastav morao formirati u tršćanskom garnizonu.

Ako se, imajući u vidu godišnje izmjene, osposobe dvije brodske posade, potrebno je da oni koji ostaju na kopnu neprekidno vježbaju.

Odore ne bi trebale biti skuplje od odora vojnika na kopnu.

e) *O mornarima potrebnim za fregate.* Meaussé traži najmanje 5 činovnika za svaku fregatu, 4 pomorska stražara i 1 činovnika za vojsku, što znatno povećava brojno stanje posade.

f) Nadalje, raspravljano je pitanje o naoružanju, oružju i bojnim napravama za fregate.

g) *Godišnji troškovi.* Meaussé obrazlaže troškovnik od 50.000 forinti za svaku fregatu godišnje.

⁵ Ibid. Fasc. 13. 111/110—1767.

⁶ Ibid. Fasc. 13, 111/87—1766.

⁷ Ibid. Fasc. 13, 111/112—1767. Sam se potpisuje s »Meaussé« ali ga u mnogim izvorima pa i u literaturi nalazimo pod imenom »Maussé«.

⁸ Haus-, Hof- und Staatsarchiv Wien, Staats-Rath-V. i prilog...

⁹ KAW Commercialia Fasc. 13, 111/127—1768.

h) *O raspreni fregata i gradnji novih ratnih brodova.* Meaussé ne nalazi u Kraljevici dovoljno prostora za rasprenu dviju fregata, niti podesnu nastambu za posadu, i stručnjake koji će raditi na izgradnji brodova, dok toga svega ima u Trstu. Meaussé smatra da je zato nepotrebno praviti nove izdatke u Kraljevici.

U sastav posade svake od tih fregata ušli bi: kapetan, 4 pilota. 2 kormilara, 3 ranarnika, 4 pisara, 2 topnička potčasnika, 15 topnika, 2 mornaričke starješine, 2 mornarička potčasnika, 6 mornarskih kaplara, 5 jarbolskih potčasnika, 2 tesara, 2 kalafata, 4 potkormilara, 1 nadglednik jedara, 60 vojnika s potčasnici, 140 mornara i 16 brodskih »malih«.

I ovdje ponovno predlaže opremu za cijelu posadu, odore s opisom, itd.

Za rasprenu fregata¹⁰ ne može se upotrijebiti Lazaret u Trstu, jer mu magazini nisu blizu mora. A kako fregate mogu pristati samo uz most Lazareta, njihova bi rasprena i ponovno opremanje predugo trajali uz velike troškove i štetu.

Prema mišljenju komandanta de Meausséa Kraljevica nije podesna za gradnju novih ratnih brodova i može služiti samo za provizornu rasprenu fregata. Prednost ima Trst s obzirom na radionicu koju je projektirao inženjer Fremaut. Meaussé smatra da će se izgradnjom umjetnog bazena (*«l'opera del Bassin artificiale»*) stvoriti uvjeti za skladnu rasprenu fregata i za izgradnju novih ratnih brodova.

Meaussé se tako potpuno priklanja mišljenju i željama Komercijalne intendance koja svakom zgodom nastoji Kraljevicu likvidirati kao ratnu luku i brodogradilište za potrebe ratne mornarice.

Godine 1768. fregate »Aurora« i »Stella mattutina« još se uvijek nalaze u Kraljevici. Konačna odluka o tom da li će se one potpuno opremiti i naoružati i da li postoje mogućnosti za podizanje ratne mornarice gradnjom odgovarajućeg broja brodova — još nije bila donijeta. Postoje mnogobrojni prijedlozi i osnove za rješenje toga pitanja.

U povodu toga de Meaussé 16. srpnja 1768. ponavlja svoj zahtjev o naoružanju kraljevačkih fregata i o rješenju pitanja njihovih posada. Njegov je prijedlog da u sastavu momčadi uđu:¹¹

1. on kao zapovjednik u činu general-majora s godišnjom plaćom od 4000 forinti i drugim dodacima,
2. jedan kapetan fregate s položajem pukovnika i plaćom od godišnje 1800 forinti i dodacima,
3. jedan kapetan drugog razreda u položaju majora i 5 poručnika broda s položajem kapetana na kopnu s plaćom od 89, odnosno na moru s plaćom od 72 forinta,
4. 4 poručnika fregate s godišnjom plaćom od 1800 forinta i dodacima,
5. 8 gardista, pa
6. 2 brodska svećenika, 2 liječnika, 2 vježbenika, 4 narednika, 4 kaplara, 4 potkaplara, 2 bubnjara i 2 trubljača, 104 obična vojnika i 30 puškom naoružanih vojnika.

Predlaže i opremu cijele momčadi, uniforme s opisom.

Zapovjednik će pozvati s Malte kapetane fregata, a pobrinut će se i za 4 poručnika. Drugi kapetani i poručnici broda moraju poznavati geometriju, mehaniku, fiziku, crtanje i nešto se razumjeti u astronomiju.

U tom popisu nedostaju podaci o mornarima i njihovom broju, što govori da je Meaüssé nastojao te brodove svrstati u ratnu mornaricu i podrediti ih vojnim oblastima.

Meaüssé u ovom zahtjevu ističe i slijedeće:

Zapovjednik jedne fregate mogao bi *privremeno* biti Dimitrije Vojnović, ali bez vojnog čina.

Pripadnici garde moraju biti rodом iz Gumpendorfa i Neustadta, a za njih se navodi »und hätten der Wällschen Sprache kundig zu sein«. I kaplari moraju vladati tim jezikom. Potčasnici imaju biti »Wällsche«.¹²

Meaüsséovi prijedlozi se u mnogim točkama ne slažu sa stanovištem austrijskih mjerodavnih krugova, ali u to doba nisu ni oni raščistili svoje međusobne odnose. Glavna točka njihova neslaganja bila je nadležnost. Vojni krugovi nisu htjeli odstupiti od gledišta, da kraljevičke fregate kao dio buduće ratne mornarice spadaju u djelokrug vojnih oblasti. Komercijalna je pak intendantica smatrala da te fregate spadaju u njezinu nadležnost, jer su sagrađene radi osiguranja slobodne plovidbe trgovačkih brodova.

Meaüssé uporno traži da se fregate podvrgnu vojnim oblastima.

Sporno je i pitanje mornarske bolnice koju je Intendantica namjeravala smjestiti u Rijeci ili u Bakru. Meaüssé pak zahtijeva da se ta bolnica sagrađi u Trstu, kao sjedištu ratne mornarice; a dok se ona ne sagrađi, u tu bi se svrhu koristio stari lazaret.

Nije raščišćeno ni pitanje koja je zadaća kraljevičkih fregata. O tome se razilaze mišljenja. Bečko Komercijalno vijeće sada traži da se fregate upotrijebe za obranu obale, a ne za pratnju i osiguranje trgovačkih brodova. Fregate bi dosljedno tome morale biti usidrene u jednoj luci, a opremile bi se i naoružale samo u slučaju rata.

Meaüssé se, naprotiv, zalaže za prvobitnu namjenu fregata, prema kojoj bi one do izgradnje drugih brodova dobro poslužile za obranu trgovačkih brodova od barbareska.

Ovo njegovo nastojanje imalo je, međutim, suprotan učinak. Marija Terezija je, naime, bila sklona da se trgovački brodovi na taj način zaštite ali je odlučno protiv toga da fregate budu u djelokrugu vojnih oblasti, već se imaju podrediti Komercijalnoj intendantici.

Tako postoje u to doba tri mišljenja o opremi kraljevičkih fregata:

1. Meaüssé smatra da bi brodovi morali biti cijelu godinu opremljeni s punom posadom od 379 ljudi za obje fregate.

¹⁰ Općenito je tada već prevladavalo mišljenje da bi fregate služile za obranu obale, a posebno luka te za pratnju trgovačkih brodova samo 7 mjeseci u godini. Ostalo vrijeme stajale bi »raspremljene« u luci.

¹¹ KAW Hofkriegsrath 54—622/28. Sept. 1768. — Isto: KAW Commercialia 111—130—1768.

¹²⁻¹³ Vjerojatno se ovdje, kao i u mnogim drugim izvorima s područja Trsta i primorja s »wällsche Sprache« označuje talijanski jezik, odnosno narječje talijanskog jezika koje se tamo govori pa je »Wällscher« stanovnik tadašnjeg austrijskog primorja (Litorale) koji vlada tim jezikom.

2. Komercijalna intendantca, naprotiv, smatra da samo na jednoj fregati treba držati stalno naoružanu posadu od 181 momka, dok bi se druga momčad naoružavala prema potrebi, a najviše na dva mjeseca godišnje. Za tu fregatu dostajalo bi 160 ljudi.

3. Baš u to doba podnosi neki Vanucci poseban prijedlog o naoružanju fregata i o njihovoj posadi. Po njegovu mišljenju, ta bi se posada sastojala od 180 ljudi.

Na temelju toga izrađeni su proračuni troškova za plaćanje posade,¹⁴ i to:

	Forinti
1. Trošak posade po Meausséovom prijedlogu	111.500
2. Po prijedlogu Komerijalne intendance	
a) za posadu obiju fregata računajući trošak za 7 mjeseci	112.868
b) za slučaj da se u cijeloj godini drži opremljena samo jedna fregata, a druga samo dva mjeseca	57.168
3. Vanuccijev prijedlog	90.042

Zanimljivo je ovdje spomenuti da je 1764. osim za gradnju fregata predračun izrađen i za posadu. Tada se smatralo da je dovoljna posada od 55 ljudi za svaku fregatu, koju čine: kapetan, potkapetan, pilot, nòstromo, rarnarnik, kapelan, stražar, kuhar, stolarski majstor, kalafat, 28 mornara, 4 brodska »mala«, časnik i 12 vojnika. Cijeli godišnji trošak za takvu posadu bio bi 9.126 forinti, uračunavši ovamo i trošak prehrane za cijelu godinu od 274 forinte i 30 krajcara¹⁵(!)

Dakon dugotrajnih rasprava i proučavanja različitih mišljenja i prijedloga svi raspravni spisi, koji se tiču opreme i naoružanja dviju kraljevičkih fregata, dostavljeni su Ratnom vijeću u Beču, gdje ih proučava nadležni izvjestitelj. On izrađuje opsežan izvještaj, ne udaljujući se mnogo od stanovišta Ratnog vijeća u načinu rješenja tog predmeta. U izvještaju od 4. kolovoza 1768.¹⁶ izvjestitelj obrazlaže dva već poznata načina obrane protiv barbareska, a to su:

1. sklapanje ugovora s gusarskim narodima i
2. osiguranje plovidbe oružanom snagom.

Ugovori su veliko opterećenje za državnu blagajnu. Danak se plaća bez prave sigurnosti da će se ugovoreni mir održavati.

Premda je Mletačka republika poduzela sve što je moguće da odvrati barbareske od napadaja, Austrija je sada s njima sklopila ugovor, što će više koristiti Toskani, nego Austriji.

Zbog prekida mira Trgovačko društvo u Trstu nije trpjelo, ali kako je *vlastita plovidba* pri tom jako stradala, otpao je i veliki dio dobitka za to društvo.

Čini se da je u tom času najvažnija obrana morskih luka te osiguranje slobodnog prolaza prema Italiji, i obratno od Italije natrag, čemu će dobro poslužiti dvije već izgrađene fregate.

Ako se pak pomišlja na ponovnu uspostavu pomorskog prometa, trebalo bi izgraditi onakvu flotu kao što je imaju Engleska, Francuska i Nizozemska ili pak platiti danak gusarskim narodima kao što to čine Mleci.

Prvo nije podesno, a potonje bi bilo vrlo teško ostvariti, ako Velika vojvodina Toskana ne bi na se preuzela zadaću da riješi pitanje barbareska. Ona je i sama u teškom položaju s obzirom na to da njenu slobodnu luku Livorno čuva ratna mornarica.

Pri svemu tome vrlo je važno da ratne lađe kao pratnja trgovačkih brodova idu i dalje od Jadrana, uzduž cijele Dalmacije sve do Levanta. Osigurati oružanu pratnju trgovačkim brodovima koji prevoze robu na Istok i na Zapad, ploveći uzduž cijele afričke obale nemoguće je. Osim toga takva trgovina ne može državi donijeti korist.

Novcem se pak mir ne može kupiti, jer će u sadašnjim uvjetima Mleci uvijek najviše nuđati.

Dobro će biti stoga da se izgrađene fregate upotrijebe za zaštitu Primorja. Ako bi pak one poslužile za osiguranje plovidbe prema Italiji, morali bi se Trst i Rijeka s kopnene strane potpuno osigurati od napadaja.

Važno je sada odlučiti što učiniti s fregatama.

Predsjednik Komercijalnog vijeća u Beču Rudolf Chotek podnosi već istog dana, tj. 4. kolovoza 1768. na temelju prednjeg izvještaja, a u ime toga Vijeća, prijedlog o sustavu obrane protiv barbareska.¹⁷

Prije nekoliko godina barbareske su prekršile ugovoreni mir, a Mleci su s njima sklopili ugovor. Posljedica toga je: ili da se Austrija uopće odrekne plovidbe, ili da svojim trgovačkim brodovima pruži dovoljnu sigurnost.

Ta sigurnost mogla bi se postići na dva načina:

- da se s barbareskama poput Mletaka ugovori novi mir, u mogućim granicama kratkotrajni, ili
- da se izgradi vlastito brodovlje.

Ugovaranje je skupo i vezano s velikim teškoćama i problemima. Ima prigovora i na izgradnju brodova u prvom redu zato jer nitko još ne zna, neće li se njome prijeći novčane mogućnosti države.

U takvoj dvojbi pošlo se srednjim putem pa su sagrađene 2 fregate. Namjera je pri tom bila da se pokuša izgraditi brodovlje kakvo imaju druge države za zaštitu vlastite obale.

Ova je namjera u svom prvom dijelu potpuno uspjela. *Dvije fregate su izgrađene, dobivši priznanje svih stručnjaka pa mogu biti poticaj za daljnju gradnju brodova.*

I u drugom dijelu uspjeh je bio iznad očekivanja. Nijedan, naime, predmet nije u Mlecima pobudio toliko zanimanje koliko gradnja ovih brodova.

Onaj Maltežanin Meaüssé koji dolazi u obzir kao zapovjednik tih fregata predložio je da se oba ova broda potpuno naoružaju i opreme, te da plove nekoliko godina, dakle, da obavljaju ono što bi se moglo učiniti sa čitavom eskadrom.

Izvjestitelj, koji je ovaj predmet ispitao, istaknuo je u svojem izvještaju da bi tako opremljeni brodovi mogli služiti samo za zaštitu ne preduge obale.

¹⁴ KAW Commercialia 111—6—1764.

¹⁵ Ibid. 111/5—1764.

¹⁶ KAW, Hofkriegsrath, 1768—54—622. Izvještaj je potpisan s »Mygind«.

¹⁷ KAW, Hofkriegsrath, 54—622—1768.

Naoružanje trgovačkih brodova je jednako sumnjive vrijednosti kao i njihova pratnja.

U pogledu borbe protiv barbareska izvješćuje se:

1. Ako se nastavi s naoružanjem trgovačkih brodova, može to kod Mlečana izazvati težnju da uz još veće novčane izdatke kupuju prijateljstvo s Alžiirom ili da se sami upuste u brodogradnju. U tom bi slučaju Jadran bio još više izložen upadima barbareska. Uglavnom, opasno je vlastitu sigurnost graditi na samovolji susjeda.

2. Obrani luka s kopnene strane treba tako dugo davati prednost, dok se ne namaknu potrebna sredstva za obranu s mora.

3. Sigurnost na moru od barbareska može se postići savezom ili ugovorima s drugim vladarima koji se nalaze u istom položaju.

4. Ne bi se moglo savjetovati da se mir s barbareskama ikada kupi plaćanjem znatnih svota ili da se uopće s tom namjerom pregovara s njima, jer je *vlastita* plovidba već i onako izgubljena, i to bez posebne štete za trgovački promet, dok bi njezina obnova previše stajala.

Trebalo bi, prema tome, oprezno postupati kako se Meaussy ne bi povrijedio i kako bi stekao dojam da je on, kao zapovjednik mornarice, otklonjen samo zato, što se odustalo od pomorskog naoružanja.

Zbog toga bi trebalo:

a) sve prijedloge i osnove koje je dostavio Meaussy sjediniti i kao obrađenu cjelinu dostaviti na mišljenje mjerodavnim državnim oblastima, ali prvenstveno Komercijalnoj intendanci;

b) Meaussyovu osnovu dostaviti toskanskom nadvojvodi radi uspoređivanja s toskanskim sustavom i gospodarstvom, a s molbom da saopći svoje opaske;

c) ispitati mogućnosti da se toskanskom nadvojvodi ponudi da Austrija sa svoje strane sudjeluje u mjerama koje poduzima Toskana s obzirom na barbareske.

Konačno bi trebalo:

d) Komercijalnu intendancu upitati u kakvom se stanju nalazi obrana pomorskih luka Trsta i Rijeke i što bi trebalo poduzeti za njihovu sigurnost.

Ističe se mišljenje da bi se na taj način susjedi mogli uvjeriti da naoružanju na moru poklanjaju neprekidnu pozornost i čime bi se stvorili uvjeti za osiguranje Primorja i vlastite plovidbe. Pri tom treba dati prednost obrani Primorja te u tom smislu trošiti raspoloživa sredstva.

Napomena *saveza s Toskanom* odgovarala je mišljenju bečkog dvora. Marija Terezija stoga rado prihvaća ovaj prijedlog, ali samo načelno, dopuštajući tako sebi mogućnost daljnjih savjetovanja o tom predmetu.

Uostalom, zamisao o zajedničkoj ratnoj mornarici s Toskanom nije u to doba ništa nova. Senjski brodovlasnici (Petar Demeli, Matija Ručić, Gašpar Hreljanović, Gašpar Draganić, Vincent Homolić i Lovro Bogut) na svom sastanku od 24. ožujka 1767. raspravljajući o kraljevičkim fregatama smatraju da bi se one trebale s obzirom na svoju namjenu *sjediniti s toskanskim brodovljem*. To je mišljenje uz obrazloženje već 30. ožujka 1767. dostavljeno Komercijalnoj intendanci u Trstu.¹⁸

3. Toskana preuzima fregate »Auroru« i »Stellu mattutinu«

Izbijanjem spora u pogledu uloge Meaussia kao predodređenog zapovjednika austrijske mornarice, njena je daljna sudbina sve neizvjesnija. Taj se spor zaoštrio osobito podvrgavanjem novosagrađenih fregata Komercijalnoj intendanci u Trstu, što dovodi do Meaussia odlaska iz Austrije.

I sada je bilo mnogo prijedloga za rješenje pitanja kraljevičkih fregata. Neki su se odlučno zauzimali da se fregate prodaju ili ustupe trgovcima s time da se one u slučaju rata vrate.

Glavni je prigovor bio da te fregate zapravo i nisu potrebne. Tek neznatan broj malih brodova polazi, naime, na Levant, za koje se ne isplati osiguravati onako skupu pratnju ratnih brodova.

Odmah po završetku gradnje fregata sve je više pristaša prijedloga da ih se država što prije riješi. S velikim se odobravanjem prihvaća misao da Velika vojvodina Toskana preuzme zaštitu Jadrana i plovidbu u njegovim vodama, čime bi otpala potreba za izgradnjom posebne austrijske ratne mornarice. Marija Terezija je također sklona takvu rješenju, premda bolje upućeni krugovi savjetuju na oprez, kako Austrija u slučaju rata ne bi ostala s morske strane nedovoljno zaštićena.

Car Josip je, naprotiv, otvoreni protivnik takvog rješenja za austrijsku ratnu mornaricu i oštro nastupa protiv namjere da se zaštita Jadrana preda Toskani. O tome svjedoči i Josipov dopis Georgu Adamu Starhembergu u prosincu 1769. u kojemu izričito navodi: »Iz važnih razloga zaključio sam da i nadalje zadržim obje fregate«.¹⁹

Usprkos tome dolazi do ugovora između Austrije i Toskane kojim se osniva *udružena austrijsko-toskanska ratna mornarica*. Prema tom ugovoru Toskana s 1. siječnjem 1770. preuzima obje kraljevičke fregate²⁰ i to uz uvjete koji su za Austriju posve nepovoljni:

1. Toskana preuzima obje fregate u *besprijekornom stanju* potpuno opremljene i naoružane.

2. Za posadu ima se pobrinuti Austrija uzimajući za to u obzir vješte mornare i vojnike iz Primorja.²¹

3. Austrija će Toskani svake godine isplaćivati odštetu od 116.000 forinti za zaštitu obala na Jadranu. Toliko će iznositi i odšteta za odgoj šestorice austrijskih pomorskih kadeta koji će se školovati na toskanskim brodovima.

Prilikom pregleda brodova radi njihove predaje toskanskoj mornarici utvrđeni su nedostaci na njima pa je, da bi se oni otklonili, potrošeno još 7.512 forinti.

¹⁸ AT Intendenza Commerciale Busta 416, fol. 329.

¹⁹ O tom opširno v. i Rechberger, str. 112.

²⁰ KAW Commercialia, Fasc. 13, 111—160/1770.

²¹ KAW Commercialia 111/151—1770. Pitanje posade zadaje velikih teškoća. Do 14. svibnja 1770. nije se moglo sakupiti više od 130—150 veslača (Bottsknechte = lađara?), premda su toskanski časnici već na putu prema Trstu kamo moraju svakog časa stići.

Kada su u svibnju 1771. toskanski kapetani stigli u Kraljevicu, trebalo je na njihov zahtjev izvršiti još neke dodatne poslove odnosno dopuniti opremu. Za tu je svrhu Austrija Toskani isplatila iznos od 20.000 forinti. Tek tada, tj. 27. srpnja 1770. obje su fregate pod zapovjedništvom toskanskih kapetana navodno isplovile iz Kraljevice, što, međutim, nije sigurno utvrđeno.

U međuvremenu postignut je sporazum da jedna od toskanskih fregata preuzme zaštitu obala Jadranskog mora. U tu je svrhu u travnju 1771. u Trst stigla fregata »L'Etruria« i preuzela prvenstveno zaštitu te luke. »Etruria« je godine 1767—1770. sagrađena u *Rijeci* i uvrštena u toskansku mornaricu.²²

Taj brod nije Austriji posebno koristio. Zabilježeno je samo jedno njegovo putovanje. U *Kraljevici* je naime te godine jedan privatnik dao sagrađiti brod (koji je plovio pod imenom »Heinrich«) i koji je trebao otputovati u Kadiz da bi tamo bio prodan. Pratnju toga broda preuzela je toskanska fregata.²³

I godine 1772. zabilježeno je da toskanska fregata prati trgovačke brodove.²⁴

S razlogom se može posumnjati da su fregate već u srpnju 1770. napustile Kraljevicu. Naime u rujnu 1771. jedna od fregata još se nalazi u Kraljevici s nepopunjenom posadom. Uprava komorskih dobara u Bakru tuži se dopisom od 18. rujna 1771. Komercijalnoj intendanci u Trstu da Zagrebačka županija obavlja regrutaciju na području tih dobara. Protiv toga se prosvjeduje to više, što se istodobno obavlja i regrutacija za »toskansku« fregatu, koja se nalazi u kraljevičkoj luci. Zapovjednik toga broda regrutira mladiće iz Bakra, Vinodola i Hreljina radi popune brodske posade.²⁵

Imajući u vidu neznatne koristi od ugovora s Toskanom u Austriji se teško opravdao godišnji izdatak od 116.000 forinti. Zbog obostranog nezadovoljstva dolazi 25. ožujka 1772. do otkaza i raskinuća ugovora koji je trajao jedva dvije godine.

Tako je združena »austrijsko-toskanska ratna mornarica« prestala postojati, a kraljevičke fregate vraćene su Austriji.

4. Daljnja sudbina kraljevičkih fregata

Kraljevičke fregate su pomalo pale u zaborav, pa kada je godine 1775., deset godina po njihovom dovršenju, pokrenuto pitanje što će biti s njima, moralo se najprije utvrditi kako je došlo do toga da one nisu iskorištene. Utvrđuje se sve ono, što se dogodilo od kraljevskog reskripta kojim je godine 1764. određeno da se u Kraljevici sgrade fregate »Aurora« i »Stella mattutina«, pa do njihove predaje Toskani prilikom osnivanja udružene austrijsko-toskanske mornarice. Posebno je naglašeno da je za njihovo uzdržavanje tada osnovan fond od godišnjih 100.000 forinti od kojih je polovicu davala Komercijalna blagajna a drugu polovicu erar Austrijske Nizozemske.²⁶

Ali ni sada se ne poduzima ništa za donošenje konačne odluke o tim brodovima.

U Kraljevici se još uvijek nalazi Dimitrije Vojnović kao ravnatelj kraljevske brodogradnje, iako se tamo više ne grade ratni brodovi.

O daljnjoj sudbini kraljevičkih fregata malo je poznato. Lučki kapetan u Trstu Pietro Mayr godine 1779. podsjeća u jednom spisu da su dvije fregate u Kraljevici još uvijek neiskorištene.²⁷ Dimitrije Vojnović je u to vrijeme već napustio Kraljevicu.

Opet prolazi dugi niz godina u kojima nema o tim brodovima spomena. Godine 1787. te fregate stoje još uvijek neiskorištene pa se postavlja pitanje njihove sudbine. Nakon što je odbijen prijedlog da se one opreme i naoružaju, zaključuje se da i nadalje ostanu u Kraljevici dok ne dođe vrijeme da isplove.²⁸

Prema jednom izvoru iz godine 1798. brod »Stella mattutina« nalazi se još uvijek u Kraljevici. Prodaje se na dražbi.²⁹

Ista sudbina je već prije vjerojatno zadesila i fregatu »Aurora«.

Ta dva broda, koja imaju veliko značenje za našu brodogradnju, nisu izvršila namijenjenu im zadaću. Razlog je tomu što pojedini krugovi više žele kao ratni arsenal i gradilište ratnih brodova vidjeti Trst nego Kraljevicu. Jednaku krivnju za to, ako ne i veću, treba pripisati austrijskoj birokraciji, koja je, kad su se mišljenja o nekom pitanju razilazila, teško i veoma sporo rješavala predmete.

5. Obustava gradnje ratnih brodova u Kraljevici

Dokidanjem Komercijalne intendance u Trstu i vraćanjem grada Rijeke s Hrvatskim primorjem Hrvatskoj, dolazi do većih reformi u uređenju ovih krajeva. U prvom se redu ukidaju ustanove koje je osnovala i financirala Intendencia. Tako je ukinuto *Ravnateljstvo mornarice* a s njime brodogradilište u Kraljevici kojemu je bio na čelu Dimitrije Vojnović. Istodobno je obustavljena i daljnja gradnja ratnih brodova.

Tada je Dimitrije Vojnović umirovljen uz godišnju mirovinu od 1000 forinti, koliko mu je tada iznosila i plaća.³⁰ Prestankom rada kraljevičkog gradilišta ratnih brodova, samo je potvrđeno stanje koje je trajalo već 10 godina. Od godine 1767., to jest od završetka gradnje fregata »Aurore« i

²⁷ Gogg, str. 57.

²⁸ Rechberger, str. 112.

²⁹ AT Intendencia Commerciale Busta 542—1772: »La regia fregata Austriaco-Toscana«, ali se ona naziva i jednostavno »La fregata Toscana«.

³⁰ AHZ Acta Buccarana C 3 (fasc. 7, stara sign. 1).

²⁶ HKAW Kommerz Litorale Fasc. 111, rote Nr. 645, Nr. 42 ex Decemb. 1775.

²⁷ HKAW Kommerz Litorale Fasc. 111, rote Nr. 645, Nr. 69 ex Augusto 1779. (»2 abgestellte Fregatten«).

²⁸ Ibid. Fasc. 111, rote Nr. 625, Nr. 53 ex Martio 1787.

²⁹ HKAW Rote Nr. 629, 7 ex Sept. 1798. et 1 ex Octob. 1798.

³⁰ HKAW 5 ex Majo 1786, Nr. 160 (prilog iz g. 1776): Da intimarsi per parte della S.C.R. Commerciale Intendenza in tutto il Littorale Austriaco al sign. Demetrio conte Vojnovich, direttore della Costruzione Navale in Porto Re: ... Sua Maesta reputando superflua la Direzione della Marina — finora sostenuta da Lui conte Voinovich, atteso che fu levata la Costruzione navale, de metterlo nella Classe de Pensionati con passargli la continuazione dell'intero suo salario di annui Fl. 1000 a titolo pensione ...

»Stelle mattutine«, u Kraljevici je, koliko je poznato, godine 1771., neki privatnik dao sagraditi jedan brod. Nedostaju pak podaci o gradnji drugih većih brodova. U Kraljevici je, međutim, i nadalje postojalo slagalište ratne opreme (topova i municije) za naoružanje trgovačkih brodova.

No, zacijelo su i u to doba u Kraljevici građeni manji brodovi, kako to spominje i R. Barbalić: »Na navozima kraljevičkog arsenala nastavlja se gradnjom brodova za ratnu mornaricu, uglavnom tipa feluka oboružanih za obranu obale, a godine 1788. u Kraljevici se grade tri šambeka koji su vršili patroliranje na plovidbenim pravcima u Jadranskom moru«.³¹

Postoji mogućnost da su godine 1793. u Kraljevici sagrađene neke od 7 šalupa koje je austrijska mornarica dala sagraditi za obranu luka i obale.³²

Nakon sloma francuske okupacije i vladavine, a posebno nakon austrijske kupacije Mletaka, na Jadranu počinje novo razdoblje brodogradnje u koje je uključena i Kraljevica.

6. Austrijska ratna mornarica po dokidanju brodogradnje u Kraljevici do okupacije Mletaka

Neuspjeh kraljevičkih fregata, koje nisu nikada potpuno opremljene, naoružane i osposobljene za svrhu zbog koje su građene, dobro dolazi krugovima koji su skloni Trstu. Taj neuspjeh, međutim, ponovno dovodi u neželjeni zastoj izgradnju austrijske ratne mornarice. Trgovački su brodovi svoju plovidbu i nadalje osiguravali vlastitim naoružanjem, od čega nije bila izuzeta ni duga plovidba, osobito prekooceanska.

Dok trgovačka plovidba doživljava izvjestan procvat i bez zaštite ratne mornarice, međunarodne prilike ipak prisiljavaju Austriju da se vidljivo pozabavi pitanjem osnutka ratne mornarice.

Više od jednog desetljeća po izgradnji kraljevičkih fregata, tj. godine 1780. izrađuje se nova osnova za osnutak ratne mornarice. Sada se traži 19 brodova, od toga 9 velikih, naoružanih s 20 do 60 topova. Za tu mornaricu predviđeno je svega 320 topova i posada od 1530 ljudi. Predviđeni troškovi za izgradnju ove mornarice iznosili su 460.000 forinti, a za uzdržavanje i plaće posade 170.120 forinti.³³

Kako se vidi, proračun troškova izgradnje te nove mornarice i uzdržavanja njezine posade razmjerno je nizak u usporedbi s troškovima kraljevičkih fregata i njihove posade.

Do gradnje predloženih brodova, međutim, nije došlo. Razlog tome bile su dijelom političke prilike, dijelom nesloga u mišljenju mjerodavnih krugova. Osnova nove mornarice nije pobliže razrađena, a kasnije je pala u zaborav.

Godine 1784. trebalo je izgraditi mornaricu za rat protiv Nizozemske, pa je pitanje mornarice u Austrijskom primorju odgođeno. No, kada je u studenom 1784. sklopljen mir s Nizozemskom, utvrđeno je da bi se na Austrijsko primorje mogla premjestiti dva kutera koja su se tada nalazila u luci Ostende, a koji su plovili pod imenom »Le Juste«, odnosno »Le Ferme«.

Još prije nego su nabavljeni kuteri stigli u Trst, nastaje borba za mjesta zapovjednika ovih brodova koji su inače označeni kao »najniži« na ljestvici ratnih brodova.

Tršćanski gubernij svojim dopisom od 10. ožujka 1786. javlja Bečkoj dvorskoj kancelariji da se već vode pregovori s Karlovačkim generalatom u pogledu sastavljanja posade za nabavljene kutere. Ujedno izvješćuje da se za zapovjednike kutera natječu Georg Simpson i *Dimitrije Vojnović*. Prvi je rođeni Englez, ali je postavši austrijski podanik dobio položaj kapetana s pravom nošenja odore. Vojnović je rodom iz Mletaka (!). Njegova porodica se naselila u Trstu prije 35 godina. On sada uživa erarsku mirovinu.³⁴

Bilo je i drugih natjecatelja, što je sporne točke između Ratnog vijeća i Gubernija u Trstu još povećalo. Gubernij se posebno zauzimao da se ne dira u kapetane koji su te brodove doveli u Trst, dok je protiv toga, među ostalim, govorila činjenica da je Thomas Botts, kapetan kutera »Le Juste« poznavao samo engleski jezik.

Vojnoviću je mnogo stalo do toga da mu se povjeri zapovjedništvo jednog kutera pa podsjeća na zasluge zbog kojih je postavljen za ravnatelja brodogradnje u Kraljevici i na pohvale koje je primio za rad na tom brodogradilištu, a koje su potvrđene i time da mu je prilikom dokidanja kraljevičkog brodogradilišta godine 1776. priznata mirovina u visini plaće koju je do tada primao.

Kako smo na drugom mjestu već spomenuli, Vojnovićeva molba nije uvažena. Nisu uvažene ni druge molbe, pa su za zapovjednike tih kutera ipak postavljeni njihovi dotadašnji zapovjednici Thomas Botts i Georg Simpson.

Glavni zapovjednik u Karlovcu Samuel Gjulai je već prije u svom izvještaju od 18. veljače 1786. izvjestio da je spreman surađivati pri sastavu momčadi za dva nizozemska kutera, od kojih je svaki oboružan s 20 topova. Momčad svakoga broda treba da se sastoji od 60 ljudi. Ta bi se momčad mogla unovačiti u primorskim gradovima Senju i Karlobagu. Moli tršćanski Gubernij da mu javi točan popis potrebne momčadi s oznakom položaja i plaće.³⁵

Tršćanski lučki kapetan Mayr izrađuje dva popisa momčadi potrebne za nabavljene kutere: jedan sa 40, a drugi sa 60 ljudi, dodajući i troškove za uzdržavanje tih kutera. Prema njegovu proračunu plaća momčadi kutera sa 40 ljudi iznosila bi mjesečno 1.059 forinti (tj. godišnje 12.608 forinti), a ostali troškovi 1.500 forinti. Plaće momčadi kutera sa 60 ljudi iznosile bi mjesečno 1.444 forinte (tj. godišnje 17.328 forinti) uz druge troškove u iznosu od 1.800 forinti.³⁶

Oba kutera »Le Juste« i »Le Ferme« stigla su u Trst 4. listopada 1786. i to prvi pod zapovjedništvom kapetana Thomasa Bottsa, rodom iz Engleske,

³⁴ Historijski razvitak brodogradnje u Kraljevici... str. 122, pozivom na a) Cenni sulla marina guerra dell Austria. Annuario marittimo za 1855. god. str. 196; b) Marina di guerra austriaca de secolli scorsi. L'Istria, 17. 4. 1750.

³⁵ Gogg (str. 66) navodi da su te šalupe bile naoružane s 3 do 5 topova, a građene su u Trstu, Rijeci ili Kraljevici. Ime im je bilo: »Cane«, »Ceffea«, »Celsea«, »Cetta«, »Dolfino«, »Grue« i »Pallena«.

³⁶ Rechberger, str. 158 i dalje.

³⁷ HKAW Litorale Kommerz rote Nr. 625, Fol. 248—249. Molbe Simpsona i Vojnovića priložene su tom spisu.

³⁸ HKAW Kommerz rote Nr. 625, 6 ex Majo 1786, 497.

³⁹ Ibid. Fol. 220 i 227.

a drugi pod zapovjednikom Georgom Simpsonom, rodом iz Škotske. Momčadi tih kutera dobile su plaću i putni trošak za povratak.

Tek sada je donesena odluka o momčadi pristiglih kutera.

Iz karlovačkog generalata stigao je prijedlog s imenima onih koji dolaze u obzir pri izboru momčadi za kutere. Predloženo je iz Ličke pukovnije 18 ljudi (Žabica: 1; Cesarica: 3; Stanište: 3; Kučišće: 5; Ledenik: 3; Konjsko/Koinsko/: 2). Iz Otočanske satnije stavljen je u popis 71 momak (Sv. Juraj: 12; Stolac: 6; Kuterovo: 3; Volarice: 1; Lukovo: 3; Biljevine: 4; Jablanac: 13; Stinica: 9; Klada(n): 10; Starigrad: 8; Prizna: 2).

Iako je taj prijedlog tek djelimično prihvaćen, ipak su stanovnici Hrvatskog primorja i Hrvatske vojne krajine pri sastavu popisa momčadi ovih brodova bili zastupljeni u najvećem broju.

Ovdje navodimo samo one članove posada koji su iz tih krajeva.

Momčad kutera »Le Juste«³⁷:

mornarički kaplari: Josip Diana iz Kraljevice i Stipe Butorac iz Jablanca, ranarnik Ivan Corubi iz Senja,

mornari: Franjo Kranjc iz Rijeke, Ante Tomljanović iz Senja, Ante Matić iz Senja, Luka Cikota (isto), Roko Janušić (isto), Petar Mrzlak iz Novog Vinodolskog, Martin Kariolić iz Bakra, Ante Potošna (Potočnjak?) iz Novog, Toma Tičjak iz Jablanca, Grgo Popović iz Sv. Jurja, Toma Gaus iz Kraljevice, Ive Lenac iz Sv. Jurja, Dujo Babić iz Klade, Franjo Grubišić iz Jablanca, Mate Pravdarić (isto), Josip Turina (isto), Ive Grubišić (isto), Lovre Vukelić iz Sv. Jurja, Mihal Velačić (isto), Gašpar Vukelić (isto), Luka Babić (isto), Petar Paljetak (isto), Petar Hrabrić iz Senja, Franjo Kovačić (isto), Petar Petrović (isto), Mate Jakobčić iz Kraljevice, Frančesko Orebić iz Senja, Luka Žafar (isto), Tome Dešković (isto),

brodski mali: Tome Dešković iz Senja, Mihovil Jurković iz Kraljevice,

kaplar: Mate Vukelić iz Biljevine

topnik: Mileta Nekić iz Stolca

trubljač: Jozo Banić iz Dubrava

kadet: Ivan Dorigo iz Senja

vojnici: Mihal Nekić iz Stolca, odakle su i slijedeći: Dujo Biondić, Tome Nekić, Ante Nekić i Andre Rončević; Jure Vukelić iz Volarica; Ivan Verban (Urban?) iz Volarica, Botorac iz Krmpota, Antun Butković iz Volarica, odakle su i slijedeći vojnici: Jure Buneta, Jakov Ban, Stipan Kulinović, Jakov Badjen, Jure Ferković, Stipan Komadina, Ivan i Antun Ferković.

U toj momčadi nalazimo iz naših krajeva još Josipa Negotovića iz Mošćenica, mornaričkog potčasnika Rafajla Zullea iz Dubrovnika, mornare Dominika Privelega iz Rovinja, Petra Paljetka iz Dubrovnika, te brodskog malog Matiju Negotovića iz Mošćenica.

Časnici i svi ostali članovi momčadi ovog broda su stranci s kapetanom Tomom Bottsom iz Engleske na čelu.

I u posadi kutera »Le Ferme« naši su krajevi dobro zastupljeni. I tu su brodski kapetan i časnici inozemci, a iz Hrvatskog primorja i Hrvatske vojne krajine su slijedeći članovi posade:

topnik: Franjo Bilfan iz Senja,

brodski tesarSKI majstori: Jakov Crnogorčić, Antun Blažić, oba iz Senja,

pomorski kadet: Ignacije Stauber iz Senja,

ekonom: Petar Paus iz Senja,

mornari: Francesko Jakobčić, Jerolim Justić, Tomo Justić, sva trojica iz Kraljevice; Ivan Tintor, Martin Mravić, Petar Šutić, Ivan Mavrić, Ivan Trpčić, Jakov Crnković, Ivan Radetić svi iz Senja; Josip Čorić iz Novog; Mate Tian i Luka Arsenija iz Bakra; Mate Randić iz Kostrene; Pavao Kopriva iz Sv. Jurja; Josip Sutić, Antun Kovačić, Nikola Tić, Mate Sladović, Ive Ceraković, Ivan Rumac, Ivan Janković, Franjo Lah i Antun Crnković svi iz Senja; Juraj Nekić i Božo Matičić iz Sv. Jurja; mornarski naučnici: Jure Kalajn iz Ledenica, Antun Pavletić iz Bakra;

zapovjednik vojnika potporučnik: Josip Sprenger iz Gospića,

kaplar: Dmitar Basarić iz Divosela,

topnik: Martin Pavičić iz Vukšića,

trubljač: Damjan Lončar iz Tersina (?);

vojnici: Mate Trosch iz Žabice, Jure Bačić i Jure Prpić iz Kučišta; Antun Vrban iz Staništa; Jure Dečić iz Bušina (?); Petar Pavičić i Gašpar Devčić iz Smiljana; Stojan Radošević, Medak (u Lici); Petar Svetić, Paval Jurčić, Stipan Stilonović i Anton Mathaja iz Ledenica; Grga Filipović, Juraj Butorac, Martin Jerković i Filip Pavelić iz Krmpota.

U momčadi ovog broda zastupljeni su i drugi hrvatski krajevi: drugi poručnik na brodu je Blaž Maskarić iz Dubrovnika, kuhar je Nikola Rubinić iz Mošćenica, jedan mornar je Andrija Verica iz Lovrana, pa Franjo Dešković i Josip Radan iz Mošćenica i drugi.

Vrijedno je spomenuti kako je odlučeno da odore vojnika na tim brodovima budu *odore vojnika Otočanske satnije odnosno Ličke pukovnije*.³⁷

I mnogi drugi Senjani koji nisu ovdje spomenuti podnijeli su tršćanskom Guberniju molbe za mjesto časnika na rečenim kuterima. Tako kra-

³⁷ Među onima koji su bili predbilježeni za službu na kuterima nalazimo još neke naše ljude:

Za kormilara je predbilježen Simun Tomenić iz Brača, 27 godina star, koji je služio kao mornar na kraljevskom brodu »Il Conte Cobenzl«.

Za potčasnika (pisara) predbilježen je Ivan Viličić iz okolice Karlovca koji već 5 godina služi kao učitelj njemačkog jezika u Karlovcu, vješt je u aritmetici i sklon radu na brodu.

Za ranarnika se predlaže Ignacije Domenić, 33 godine star, iz Ljubljane, gdje je stekao zvanje ranarnika. Ima diplomu »della Facolta medica di Lubiana«.

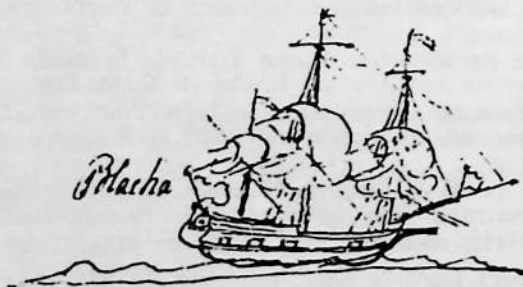
HKAW Litorale 111, rote Nr. 625, Nr. 13 ex Majo 1786.

³⁸ HKAW Kommerz Litorale Fasc. 111, rote Nr. 624, Nr. 34 ex Januario 1786.

ljevski kapetan Konjović, senjski sudac Franjo Bukovac koji podnosi molbu za sebe i za sina, pa onda i profesor nautike Maskarić, o kojem je već bilo govora.

Sve su ove molbe odbijene.³⁹

³⁹ Ibid. 111, rote Nr. 625, Nr. 6 ex Majo 1786. — »Cognioich« pripada senjskim plemićima (Cognicovich) od godine 1722. Obitelj Buhovacz je također senjska plemićka obitelj od godine 1695. O tom v. Herkov, Carinski cjenik grada Senja od 1577. god. str. 55 i dalje.



POGOVOR

Gradnja dviju fregata u Kraljevici od 1764. — 1767. dio je povijesti ne samo kraljevičkog brodogradilišta, nego i naše povijesti uopće, a posebno političke i gospodarske. Ona je bitna veza između povijesti starijeg i novijeg doba. Mnogobrojne inicijative koji su prethodile gradnji ratnih brodova u Kraljevici, nisu se ugasile njenim slomom. Prvenstveno se to odnosi na usmjerivanje gospodarskog napretka u korist trgovine koja se tada već temeljila na širokoj kapitalističkoj osnovi. I ovdje nalazimo jasne dokaze da gospodarstvo uopće, a posebno trgovina ne poznaje političkih granica, nego da preko njih ostvaruje svoje probitke. Prodornost trgovine ruši zapreke konzervativnih nazora donoseći time neke koristi, ali izrabljujući istovremeno siromašne slojeve naroda koji su prisiljeni da prihvate bijedne životne uvjete koje im trgovina pruža.

Trgovina i gospodarski napredak 18. st. temelji se još dijelom na zasadama merkantilista koji trgovinu usmjeravaju na izvoz, a taj donosi traženu korist samo uz niske cijene, a te su ovisne o jeftinoj radnoj snazi pri proizvodnji i o jeftinom prijevozu sirovina i gotovih proizvoda.

U to doba najjeftiniji je riječni promet, otuda i težnja da se što više rijeka učini plovnom. Tu pak dolaze na prvo mjesto rijeke koje spajaju morsku obalu sa zaleđem. U austrijskim se zemljama već vrlo rano (tamo od 16. stoljeća dalje) promet robe usmjerava prema moru. Pokušaji da se nađe izlaz u Crno more doživjeli su potpuni neuspjeh, ali se već potkraj 17. a osobito u prvoj polovici 18. stoljeća nastoji naći izlaz na Jadran. Nakon pomnog proučavanja ovog pitanja, utvrđuje se da za to prvenstveno dolazi u obzir istočna obala Jadrana. U to doba Kupa je plovna do Karlovca, pa je trebalo Karlovac povezati s Jadranom. Već 1728. puštena je u promet cesta »Karolina« koja je vezala Rijeku preko Bakra i Kraljevice s Karlovcem. To međutim ne zadovoljava, jer je Jadran trebalo povezati plovnom putem s Kupom i Savom.

U to je vrijeme također utvrđeno da bi se Karlovac mogao povezati s Jadranom riječnim putem odnosno sistemom kanala koji bi izlazio u Rijeku, Bakar ili Kraljevicu. K tome dodajmo da je već godine 1728. stručno i pouzdano utvrđeno kako je Kraljevica kao luka najpodesnije mjesto za obranu jadranske obale. Nije, dakle, slučajno što je 28. travnja 1729. Kraljevica proglašena ratnom lukom i što je tada tamo započeta gradnja arsenala i brodogradilišta.

I nakon prekida tih radova ovo se pitanje i dalje proučava, uz što su vezana imena najboljih stručnjaka i drugih istaknutih ličnosti. No, inicijativa za to ne dolazi od hrvatskih staleža, nego od bečkog Dvorskog vijeća te austrijskog Komercijalnog i Ratnog vijeća. Eventualni otpor hrvatskih staleža već se unaprijed sprečavao podređivanjem Kraljevice najprije bečkom Dvorskom vijeću i Ratnom vijeću, pa onda Komercijalnoj intendanci u Trstu, sve do reinkorporacije Rijeke i cijelog Hrvatskog primorja. Otkidanje Kraljevice od matice zemlje bilo je prvorazredno političko pitanje.

Za cijelo to vrijeme stručnjaci iz Rijeke i Trsta sudjeluju ne samo na unapređenju brodogradnje i brodarstva na Jadranu, nego i na poslovima plovnosti rijeka u Hrvatskoj te na gradnji brodova za riječnu plovidbu.

Nakon Daichmanovog izvještaja o obalama Jadrana slijedi cijeli niz takvih izvještaja.

Godine 1756. obilazi te obale Johann Brequin de Demenge koji o tom podnosi opsežan izvještaj uz koji prilaže zemljovid Kvarnera (u bojama).¹ Brequin se dugi niz godina bavi i pitanjem plovnosti rijeka u Hrvatskoj, pa godine 1766. podnosi osnovu za gradnju kanala od Lienza (Austrija) do utoka Drave u Dunav.

S gradnjom ratnih brodova u Kraljevici usko je vezano ime savjetnika Komercijalne intendance Maksimiliana Fremauta, koji se što više označuje kao glavni ravnatelj ove kraljevske brodogradnje (*«primario direttore di queste regie fabbriche»*).²

Već prije početka gradnje kraljevičkih fregata Fremaut obilazi obale Save i Kupe i proučava njihovu plovnost. Kada je godine 1762. određeno čišćenje tih rijeka, u komisiji za njihov pregled nalazi se i graditeljski podzapovjednik (*«rei architectonicae vice-colonellus»*) Fremaut.³ Taj rad nastavlja i nakon dovršenja gradnje fregata u Kraljevici. On je dugogodišnji suradnik Franje Antuna Raaba, s kojim aktivno surađuje pri stvaranju preduvjeta za gradnju tih fregata. Godine 1768. Fremaut izrađuje nacрте za regulaciju Save i Kupe, a kod toga surađuje i spomenuti Raab, koji je već godine 1758. član povjerenstva za pregled Save i Kupe radi njihova pročišćavanja.⁴ On se tim pitanjem bavi, međutim, i kasnije, kada već zauzima položaj komercijalnog savjetnika u Beču, odnosno i poslije godine 1770, kada je postavljen za c.k. komesara cjelokupne navigacije.

Fremaut je izradio i osnovu za regulaciju Kupe kod Ozlja, gdje je trebalo obići hridinu i slapove, gradnjom kanala. Taj kanal izgradio je po njegovim nacртima poznati brodograditelj Matija Hepp koji je 1770. za bečki dvor gradio velike brodove na vlastitom brodogradilištu u Dubovcu (kraj karlovačkog novog trgovačkog skladišta).

U Rečici kraj Karlovca istodobno gradi velike riječne brodove s jedrima i brodograditelj Giuseppe Gianelli kojemu pri tom pomaže graditelj kraljevičkih fregata Pietro Nocetti.

Godine 1772 imenovan je Gabrijel Gruber, profesor brodogradnje iz Ljubljane, za ravnatelja prve navigacijske divizije koja se odnosila na plovidbu Kupa—Sava. Poznato je da se Gruber mnogo bavio s pomorskom brodogradnjom koju je usko vezao uz gradnju riječnih brodova. Godine 1775. prilikom pregleda Kupe utvrđuje da kanal ispod Ozlja nije uopće podesan za plovidbu, pa određuje da se plovnost Kupe na tom mjestu trajno riješi rušenjem klisura, na čemu je rad trajao tri godine. Istodobno se ispituje i pitanje plovnosti Kupe do Broda.

¹ Johann Brequin de Demenge je savjetnik Komercijalne intendance, kasnije administrator Uprave za vode (Wasseramt) i prisjednik Vrhovnog građevnog ravnateljstva. Umrlo je 1785. — Njegov izvještaj postoji u više primjeraka. V. HKAW Kommerz Litorale rote Nr. 621, Fol. 140—164.

² AT Intendenza Commerciale Busta 558.

³ Zaključci Hrvatskog sabora sv. 8, str. 85.

⁴ Zaključci Hrvatskog sabora sv. 8, str. 31.

Ravnatelj brodogradnje u Karlovcu bio je neko vrijeme Franjo Rubelli koji je također sudjelovao pri gradnji kraljevičkih fregata.

Kako je poznato, predsjednik komercijalnog namjesništva u Rijeci Giovanni Felice Gerliczi je aktivno sudjelovao pri izradi planova za gradnju ratnih brodova u Kraljevici i pri rješavanju drugih pitanja pomorskog brodarstva. Kasnije izrađuje osnovu za spajanje Save s Jadranom.

Ne smijemo zaboraviti ni na ulogu Hrvatskog primorja i Hrvatske vojne krajine pri obrani obale Jadrana Ostavljajući po strani starije doba, navodimo samo neke podatke iz 18. stoljeća:

1702. od Varaždinskog generalata traži se da pošalje 600 vojnika za obranu obale, posebno za obranu Trsta.

1703. Varaždinski generalat šalje tražene vojnike za obranu obale.⁵

1733. Karlovački generalat šalje 500 vojnika za obranu Trsta.⁶

1733. Prema navodima zapovjednika austrijske mornarice Pallavicinija posadu Rijeke i Trsta čine Hrvati.



*Vojnik
Varaždinskog generalata
(polovica XVIII stoljeća)*



*Karlovački
husar
(polovica XVIII stoljeća)*



*Artiljerac
obalne zaštite
(druga polovica XVIII st.)*

1742. Karlovački generalat ima dati 250 vojnika za posadu dviju galijskih i dviju feluka koje će se graditi u Trstu.⁷
1752. Obalna straža (guardia marina) sastavlja se od Senjana.
1764. Određuje se posada trgovačkih naoružanih brodova koju daje Primorska vojna krajina. Istodobno se određuje i posada u Kraljevici.
Karlovački generalat daje 42 vojnika za brodove senjskih brodovlasnika Demellija i Susannija.
Iste godine malteški poslanik predlaže da se Hrvati odrede za posadu brodova koji će se graditi.
- 1765.—1767. Posadu za kraljevičke fregate treba dati Karlovački generalat.
1784. Momčad za kutere koji su nabavljeni u Nizozemskoj određuje Karlovački generalat.

Senjski brodovlasnici su kroz cijelo 18. stoljeće držali veći broj dobro naoružanih trgovačkih brodova koji se označuju kao »tajna« austrijska mornarica. Ti brodovi služe ne samo za trgovačku plovidbu, nego mnogo znače i u obrani jadranske obale od navala barbareska i drugih neprijatelja. Poznate su njihove zasluge za vrijeme poljskog nasljednog rata (1733 — 1736) kada su mnoge neprijateljske brodove prisilili na predaju i odveli ih u senjsku luku.

To su tek neki od mnogobrojnih podataka o ulozi koju je odigralo Hrvatsko primorje i Hrvatska vojna krajina u obrani jadranskih obala. Kadgod je u pitanju obrana jadranske obale ili određivanje posade ratnih brodova ili mornara za takve brodove, uvijek se stavljaju Hrvati na prvo mjesto kao osobito sposobni i vješti mornari i hrabri vojnici.

Uspomenu na to čine i prve odore posada ratnih brodova, jednake onima što ih nose vojnici Otočanske i Ličke pukovnije. Pripadnici tih pukovnija nose ove odore, kao članovi posade austrijskih ratnih brodova sve do vremena kada je Austrija u prvoj polovici 19. st. počela graditi suvremenu ratnu mornaricu po uzoru na druge države.

Središnja točka svih spomenutih političkih, gospodarskih i vojnih zbivanja često je, uz Primorsku vojnu krajinu, Kraljevica, koja zahvaljujući tome postaje i prvo gradilište austrijskih ratnih brodova u drugoj polovici 18. stoljeća. Ona se mora kao takva razmatrati u vezi s važnim zbivanjima koja dovode do te gradnje, ali i u vezi s onim događajima koji dovode do napuštanja ratne luke u Kraljevici, pa i u vezi s posljedicama tog napuštanja Kraljevice kao ratne luke i gradilišta većih bojnih brodova.

Tu stariju povijest kraljevičkog brodogradilišta treba povezati s njezinim ograničenim radom u toku 19. i 20. stoljeća pa do njezina procvata i utemeljenja »Titova brodogradilišta« u Kraljevici kao jednim od naših današnjih najznačajnijih i najsuvremenijih brodogradilišta.

⁷ AS Deželni stanovi za Kranjsko, fasc. 128, stan I, 217, snopič 3.

⁸ AS Deželni stanovi za Kranjsko, fasc. 128, stan I, št. 216.

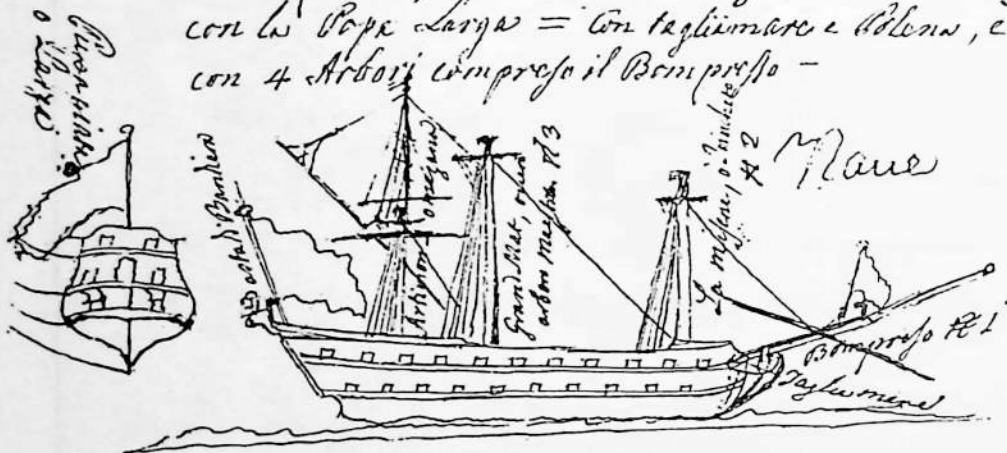
⁹ AS Deželni stanovi za Kranjsko, fasc. 128, stan I, rasp. št. 217, snopič 3.

DODATAK

(na početku: Ilustrirani opis brodova na Jadranu oko
poloviceXVIII stoljeća)

HKAW Kommerz rote Nr. 644, Nr. 2-1757)

Naue, Petainio, Vafello d'intende quel Bafimento
 che e formato, decorato la costruzione delle Naui
 con la Pape Larga = con tagliamare e Robena, e
 con 4 Arbori compreso il Bompresso -



Tutto le Naui tanto Grandi o siano Piccole tanto da Guerra, che
 mercantili sono sotto il nome di Naue, Vafello, e le picc. Petachio
 Petachio - questi per anno e requisiti necessari, e li sopra
 descritti -

Li Naui però che non anno il
 Tagliamare, e che anno la Pape stretta più delle Naui
 con una costruzione diversa si chiamano Fluite, Vache &

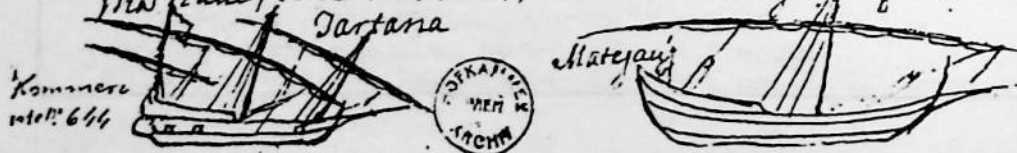
Si sono pure altri Bafimenti che anno qualche
 somiglianza alle Naui, però menanti di qualche albero
 e con qualche differenza nella Vela come si spengo

Scuner.
 Chalup
 Bregentini
 Gok Hay
 Schau
 Dagher.
 Paibot

questi vengono presi sotto il nome di Chaccia
 e son Bafimenti che costumano nel Ponente

Occorre alle Naui sono uguali e confimili
 anche nel mediterraneo, come pure le Chaccie
 che s'intendono di due arbori, ed il Bompresso -

Nel mediterraneo però si serano 7 Bafimenti più piccioli
 di Naui, delle Tartane, e delle Mategai, le quali sono



Kommere
 n. 646

Non sono pure diversi Bastimenti che assomigliano
alle Tartane, ma nella costruzione sono più
differenti di che sono più strette et assai il
piatto anche più stretto delle Tartane, e
lo fanno esprimere che amovibile che riescono
camminatori, costume dei gentili, e
Cefaloniciotti, denominando le Londra
o uerani. Fergati di che anno il corpo quasi
come una Salotte.

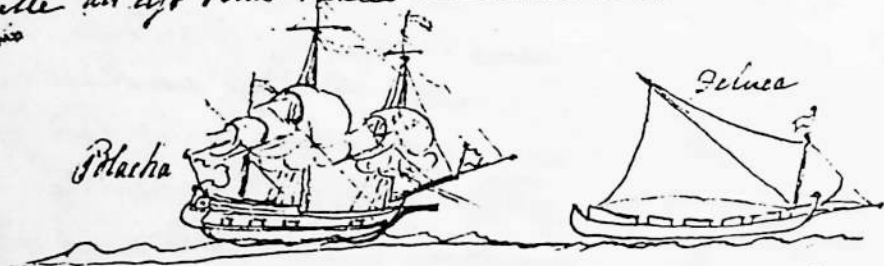
Polache poi è una Tartana la quale nel albero di
mezzo non spiega Vella latina ma quando
sogliono trasformarsi in Tartane in Polache
quando riescono incommode a maneggiare
e lo fanno d'economia di che in uero di 24
Pomini che occorre alla Tartana, 16 soli
sperano bastanti alla Polacha.



Simili Bastimenti come sono le Tartane
con le Velle Latine si chiamano = Perché
quando hanno la Cupa stretta come la Martigale
come si vede



Coleche ancora si chiamano quelle Tartane grosse
che dispongono li Alberi e la Vela di Tartana, e servono
quelle all'uso della Guerra — come sotto

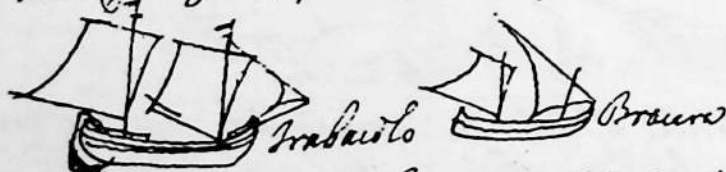


Nel Porto di Venezia poi costumano aver certi Bastimenti non
usabili in altre parti di Regalmi, e Marighiane -



La Penonza, e una mezzighiana piccola

Nella specie de Bastimenti rinvenuti nel Golfo Veneto di Venezia
una sono simili come Trabacoli, Pileggi, Braueri
Pecore, Babetti & l'uno all'altro non è differenza
nella costruzione, essendo tutti uguali come Goleme

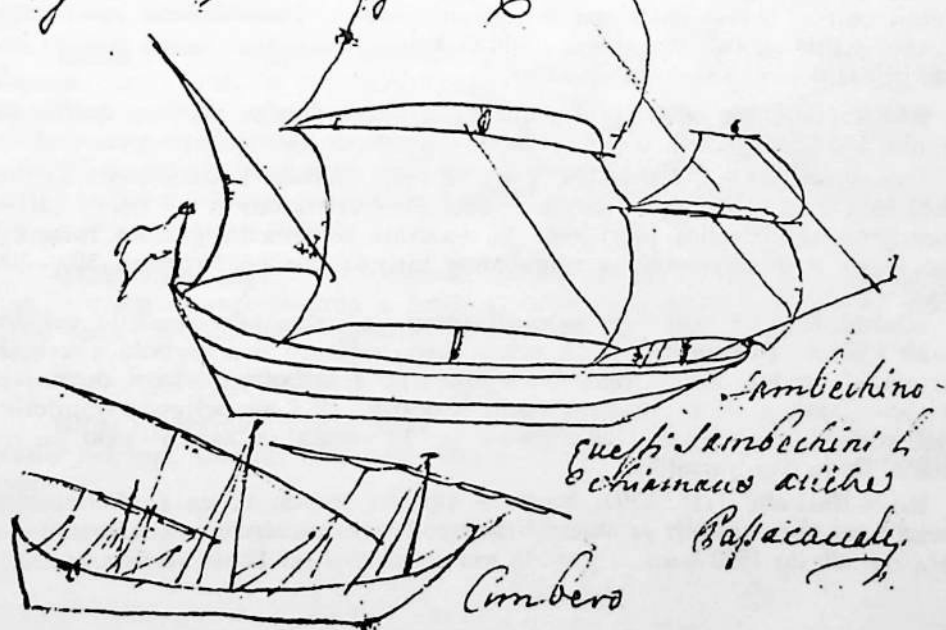


e questo riguarda il Pilego, e confimile al Trabacolo, ma
senza danno anche dei grandi Trabacoli. Li quali portano
oltre li due alberi con la vela alla loro custodia, un altro
albero avanti come le mezzighiane, e il Regalmi
Li Tartanoni si costumano nel Stato Papale



Nelle Corti del Levante si fanno diverse specie
 di Barche, come in Londra le quali portano
 300 persone di Equipaggio, e reggono quasi 50 Barche
 armate per difenderle dalle Corsari, e dalle Barche.
 Sono come Salere ma più larghe e caparose
 = le fabricano nella Siria e fanno il viaggio da Liviorno
 a Chio, Portofino, Africa minore, non vengono in porto,
 Vi sono le Saiche = Carimabene = Marule =
 Volichi = Sauleue = Zembere = Sambekchini
 in queste parti però al giorno d'oggi praticano
 solamente Zembere e Sambekchini che soliti
 venire nella Fiera di Sinigaglia.

Qualche anno Capita in Trieste qualche Sambekchino
 e qualche cimbero - a Fiume però si ordinano
 in approdano dopo la Fiera di Sinigaglia verso
 la metà del mese d'agosto, dove caricano
 Legami & il Regno d'olandia



I

NAZIVLJE BRODOVA KOJI SE U TOKU 18. STOLJEĆA ČEŠĆE JAVLJAJU U IZVORIMA SJEVERNOG JADRANA

Uz opise brodova iz 18. stoljeća ovdje su na više mjesta dodani i tumači koji se odnose na brodove novijeg doba.

ACAZIA, vrsta dugog i niskog jedrenjaka.

Stefani (str. 581): lađa s dva ili tri jarbola, u starije vrijeme sa četvrtim jedrima, kasnije s latinskim jedrima.

BARBOTTA (talij.), veliki jedrenjak s natkritom i zaštićenom palubom.

Od rječnika Pasini: barbotta, sorta di naviglio. Stulli: Sorta di naviglio — varsta od korablje, navis genus.

Poparić (str. 153) navodi: »Barbotta« (barca a botte) bijaše linijski brod kojemu paluba bijaše zaštićena željeznom pločom. Prvi koji su je upotrijebili, čini se, da su bili Španjolci. U doba križarskih ratova vojna paluba barbotte bijaše prekrita debelim kožama.

BARK (talij. barca, franc. barque), jedrenjak čija se veličina vremenom mijenja. U 18. stoljeću ima jedan do tri jarbola, a kasnije i do pet.

Pomor. enciklop.: Jedrenjak s tri ili više jarbola i kosnikom. Krmeni jarbol ima uvijek uzdužno jedrilje (sošnjaču i vršnjaču) a svi ostali jarboli opremljeni su križanim jedriljem. Na jedrima se između jarbola razapinju letna jedra, a iznad kosnika i pramčanog jarbola prečke. Nosivost 300—2000 tona.

»Dalmatien« (2. knj. str. 14): »Barque« je jedrenjak osrednje veličine, kratak i širok. Dužina mu je 50 stopa. Ima najčešće dva jarbola s križnim jedrima. U Sredozemnom moru bark ima i po 3 jarbola, nosivost do najviše 100 tona. Bark služi za pratnju većih brodova, ali i za prijevoz municije i druge robe. Često ima sa svake strane po 10 vesala, uz svako veslo po dva veslača. Uz to dva kormila.

Kojić-Barbalić (str. 130): bark — tipičan jedrenjak za prekoceansku plovidbu. U konstrukciji je sličan briku, ali većih dimenzija. Nosivost mu se kreće od 500 do 1500 tona, a posada mu se sastoji od 12—17 osoba.

Nasuprot tome tumač iz prve polovice 18. st.:

Rechberger (str. 18): kratki brodovi od oko 50 stopa (= 15,80 m), ali široki. Opremljeni s jednim ili dva jarbola, iznimno za plovidbu na Sredozemnom moru i tri jarbola, uvijek sa četvrtastim jedrima. Najveći nisu prelazili 100 tona nosivosti. Služe za pratnju većih brodova.

BARKAČA (talij. *barcaccia*, mlet. *barcazza*, njem. *Barkasse*), veliki čamac na jedra i vesla na velikom ratnom jedrenjaku. Kadšto i mali jedrenjak, poput većeg čamca, naoružan za bojne pothvate.

Pom. encikl.: Barkača, u doba jedrenjaka najveći čamac opreme na trgovačkim brodovima.

BARKANTINA (njem. *Rahschoner* ili *Schonerbark*), jedrenjak s dva ili više jarbola. Prednji jarbol ima križna jedra, a ostali jarboli sošna jedra s vršnjačama. Naši ga pomorci nazivaju »škunabark« (Pomor. encikl.).

V. škuna-bark

BATEL, BATELA (mlet. *batèlo*; talij. *batello*, *battello*), jedrenjak različite veličine s jednim ili dva jedra.

Boerio. V. i Gogg (str. 140), gdje tumači da je »battello« teretni čamac sa 4 mornara.

Stulli: *battello*, *piccolo naviglio*, plavka, lađa, brod.

Parčić: čun, čamac, kaik. U Klaića: batela, čamac.

U opisu brodova (NHAW Kommerz Rote Nr. 644): »batelli« su manji brodovi, osobito u Mletačkom zaljevu.

Pom. encikl.: batel, drveni ribarski čamac dug do 12 m, naliči na bragoc, a razlikuje se od njega samo oblikom pramca koji je dosta šiljast. Ima dva jarbola i na svakom po jedno o glavno jedro. Prednji se jarbol može izvaditi i položiti na palubu.

BERGANTIN, BREGANTIN (talij. *bergantino*), isto što i »brigantin« (v. Opis brodova (HKAW Kommerz, rote Nr. 644): to su pak drugi brodovi koji su donekle slični »navi«, premda im manjka po koji jarbol a ima i razlika s obzirom na jedra, kao što su npr. škuna, šalupa (fr. *chaloupe*), *bergentin* (bergentin), brod koji služi kao dok (»Dok nav«, »Dogher«), jedrenjak s tri jarbola, tovarni jedrenjak: ovi brodovi se skupno nazivaju »cheecia« (v.) a običajni su na zapadu.

BERTONE, engleski i bretonski brod s tri jarbola sa četvrtastim jedrima, s visokim spremištima u koja se ulazi stepenicama. Nosivost 1000 do 2000 tona (500 do 1000 tonelata). V. Stefani, str. 585.

Pom. encikl.: »berthon« u drugom značenju.

BRACERA (mlet. i talij. *brazzera*), manji jedrenjak s dva jarbola s latinskim jedrima. Obično 10 do 40 tona nosivosti. Ime po otoku Braču, odakle potječe.

Boerio navodi da su to jedrenjaci s dva jarbola i latinskim jedrima, snabdjeveni veslima.

Gogg (str. 140): mali ribarski jedrenjak od 10 do 100 tona. Taj brod potječe s otoka Brača (Brazza), a ima 2 jarbola s latinskim jedrima. U Istri samo s jednim jarbolom. U Italiji se naziva »tartana«.

U Hrvatskom primorju i Trstu to su mali jedrenjaci. U Senju npr. godine 1763. brodići s 3—8 tona nosivosti, u Rijeci godine 1777. nosivosti od 3 (pa i 2 1/2) do 7 tona nosivosti.

Pomor. encikl.: bracara, naš drveni jedrenjak za prijevoz tereta. Ima jedan drveni jarbol s oglavnim jedrom i kosnik s prečom. Trup je dug 15—17 m.

Kojić-Barbalić (str. 128): Bracara (sa slikom), slična je galleti, ali većih dimenzija. Osobito se ističe većom širinom trupa u odnosu prema dužini, tj. nije tako vitka kao galeata. Obično vodi sa sobom manji čamac. Nosivost od 10—40 tona. Bracara je na našoj obali vrlo rasprostranjen tip broda.

BRANDER (njem.), isto što i »brulot« (v.).

BRIGANTIN, BRIGANTINA (talij. brigantino), brz i lak brod.

Klaić tumači: jedrenjak s tri jarbola (dva s križnim, a jedan sa sošnim jedrom).

U 18. st. brigantin je na Jadranu jedan od najvećih brodova, koji redovno imaju dva jarbola s tri jedra i jednim jarbolom na provi broda. Također naoružani s nekoliko topova. Nosivost 360 — 600 tona.

G. Stefani (II, 586) opisuje taj brod: vrsta manje galiје (galiote) ili broda, otkrite palube ili bez palube. Pokreće se na vesla i jedra. Ima po 12 vesala sa svake strane, a uz svako veslo samo jednog veslača. Gusari ga cijene više od svakog drugog broda, jer je lagan i jer je svaki mornar na njemu ujedno i vojnik.

Pom. encikl.: Jedrenjak s dva jarbola. Na prednjem jarbolu ima tri križna jedra, a na krmenom dva: veliku uzdužnu šošnjaču i povrhnje križnu košnjaču.

Prvi put spominje se u 15. st. U 18. st. često se zamijenjuju imena brigantin i briga.

Boerio: bregantin, brigantino, vrsta manje galiје s niskom palubom, nepokrivenom i bez mosta. Uz jedra ima i vesla.

Gogg: vrsta briga s dva jarbola, bez koša. Do 17. st. dodatnih 20 do 30 vesala, nikada više od 100 momaka posade. Potječe s Rodosa.

V. i »Dalmatien«, knj. 2, str. 14.

BRIK, BRIG (njem. Brigg), jedrenjak srednje veličine s dva jarbola s križnim jedrom i s jednim sošnim jedrom na krmenom jarbolu.

Pomor. enciklop. opširno uz napomenu da se ne javlja prije 18. st.

Kojić-Barbalić (str. 129): brik, veći teretnjak, koji se većinom upotrebljava za plovidbu Sredozemnim morem, ali često i u Atlantskom oceanu. Konstrukcijom je sličan »brik-škuneru« ali je većih dimenzija. Nosivost mu je od 350—600 tona, posada od 10—12 osoba.

Gogg (str. 140): Brigg (talij. brick), prekomorski jedrenjak nosivosti 170 do 500 tona, dva jarbola s križnim jedrima i sošnim jedrom na velikom jarbolu.

BRIK ŠKUNER (njem. Briggschoner), jedrenjak, manji od brika.

V. Kojić-Barbalić str. 129, Gogg str. 140.

V. brik

BRULOT (franc.), specijalni brod za zapaljivanje neprijateljskih brodova. Hrv. »požarnjak«.

Mletački: brulòto, burlòto. Boerio tumači: brullotto, koji se naziva i »požarnjak« (»bastimento incendiario«).

Poparić (I, str. 153) piše: »Brulotto« znači ognjena lađa. U srednjem se vijeku spominje prvi put u ratu Alfonsa V protiv Genove radi otoka Korzike, g. 1420. genoveški dužd Tommaseo Fregoso dade napuniti manju lađu upaljivim materijalom. Za nju je bio privezan čamac. Kad je dunuo pogodan vjetar, razapeše se na njoj jedra i ona krene na čelu genoveškog brodovlja protiv aragonske flote, koja se je svrstala u bojni red. Kad je dospjela do neprijateljskih brodova njezinih par momaka zapali teret i poskače u čamac, koji se u tren oka otisne od ognjene lađe. Nju je vjetar nosio protiv aragonskog brodovlja, koje je u brizi da joj se ugne, dospjelo u veliki nered i tako dužd Fregoso iznese pobjedu.«

Pom. encikl. pod »brander«: jedrenjak ili brodić na vesla, pun upaljivih tvari kojemu je od početka 14. do sredine 19. st. bila svrha da zapali neprijateljske brodove (slijedi vrlo opširni opis tog broda).

BUCINTORO (mlet., talij. buccintoro, bucentoro, bucentorio), mletački, osobito iskićeni brod, sav pozlaćen. Dug 100 mletačkih stopa (oko 34,7 m), a 21 stopu širok (oko 7,28 m), s dvije palube i 168 veslača. Nad gornjom palubom bila je dvorana sa 48 prozora. Prvi put se spominje u odluci mletačkog senata od godine 1311, kojom se određuje »Quod fabricentur navilium ducentorum hominum«, tj. da se sagradi brod koji će nositi 200 ljudi. Odatle je izvedeno ime »bucentoro« (Boerio).

Klaić (str. 199): buccintoro, ime dužddevskog broda s kojeg se svake godine na katolički blagdan Spasova (40 dana po Uskrsu) vladar Venecije uz velike svečanosti i uz bacanje zlatnog prstena u more »vjenčavao s Jadranom«.

Poparić (I, str. 134) piše opširno o tom brodu i navodi da mu ime dolazi od »bucio d'oro«, dakle, »zlatni brod«.

Stulli: bucentorio e bucentoro, sorta di naviglio, bucentavr, varsta od korablje, bucentaurus. Parčić: bucentoro, itd.

Pom. enoikl.: bucentoro raskošno izrađen i iskićen brod za veće parade, svečanosti i zabave vladara i velikaša. Najpoznatiji je bio službeni i raskošno okićeni mletački brod koji se upotrebljavao za prijevoz dužda i ostalih državnih dostojanstvenika.

BUCIO, BUZO (ital., lat. bucius), teretni brod s dva jarbola, s velikim prostorom za teret (Stefani, str. 586).

Poparić (str. I/154): Gumbaria i »buzzonave« ili »bucio« bijahu posebni tipovi mletačkih brodova s dva jarbola.

BUZO, v. bucio

CAICCO, CAICHIO, (hrv. kaić) čamac ili čunj koji služi za priobalnu službu ili pomoć uz veće jedrenjake. Tjera se veslima.

Boerio: caichio, caechio (talij. caicco) barčica na vesla za pomoć većem brodu ili galiji.

Parčić: caicco, čamac, čun.

CARAMUZAL, CARAMUSSAL (od turskog mursal), vrsta turskog teretnog broda s visokom krmom, malim kosnikom i stražnjim jarbolom, dok mu je veliki jarbol vrlo visok (Stefani, str. 387).

Klaić: karamusal, nezgrapni brod, turski trgovački brod s visokom krmom.

Pom. encikl. pod »Karamusal«: turski trgovački jedrenjak, širokih oblika i visokog nadgrađa na krmi. Imao je kosnik i dva jarbola, glavni i krmeni, te četiri jedra; donje, košno i vršno križno jedro na glavnom jarbolu i jedno sošno jedro bez vrške na mnogo manjem krmenom jarbolu.

CARAVELLA, CARABELLA, v. karavela

CHECHIA (mletački, isto što i talij. checchia), veći brod sličan brigantinu s dva dvostruko opremljena jarbola s prednjim jarbolom.

Boerio: isto što u Toskani »chicia« i »checia«, vrsta briga kojima se osobito služe Englezi. Ima četvrtastu krmu, s kljunom na provi, opremljen je s dva jarbola.

Rechberger (str. 140) navodi da je »checchia« narodni brod Primorja i da se najviše gradi u Trstu i Rijeci.

Dolazi i pod nazivom »brigantin« (v.)

Gogg ga naziva nacionalnim brodom na području austrijskog primorja (Litorale), posebno u Rijeci i u Trstu.

G. Stefani (II, 588): Brod kojim se najviše služe Nizozemci i Englezi. Korita krupnog, krme široke, s dva jarbola po srijedi i s velikim jarbolom, jedra su mu četvrtasta, s dva jedra tzv. rande, i s kosim jedrilom.

U Rijeci su 1760. upisane u registar brodova 3 »chechie« od 50, 92 i 150 tona nosivosti.

V. Keč.

CHIATTA, v. peatta

Parčić: chiatta, plosnata lađa, gabara. — Stulli: chiatta, vrsta korablje s plitkim dnom, navis genus absque ulla cavitare.

CIMBERO (talij. cimba), jedrenjak visoke krme, s tri jarbola i kosnikom.

Strani brodovi koji dolaze s robom iz Azije.

(HKAW Kommerz Litorale Rote Nr. 644)

COCCA (talij.), jedrenjak s visokom palubom, jarbolima i četvrtastim jedrima.

Stefani (str. II, 589); Klaić pod »koka«.

COPANI, mala lađa, pretežno na vesla u priobalnom prometu. Nosivost manje od 2 tone.

Boerio: copano, schifo. — Schifo: mali brodić koji služi kao pomoćni čamac većem brodu.

CORVETA v. korveta

CUTER, CUTTER v. kuter

FELUCON (mletački, talij. filugone, njem. Felukone), veća feluka.

Boerio: mali brodić, nešto veći od feluke.

V. feluka

FELUKA, FILJUGA (talij. feluca, filuga), manji jedrenjak s dva jarbola, za trgovačku plovidbu i za stražarski brod uz obalu.

Pom. encikl.: trgovački jedrenjak, rasprostranjen u 17. — 19. st. u Sredozemlju pa tako i na Jadranu. Samo se izuzetno upotrebljava kao ratni, gusarski i piratski brod. Odlikuje se vrlo zdepastim, niskim i širokim trupom s vrlo tupim, zaobljenim i uzvišenim pramcem i krmom. Uvijek ima 2 gola jarbola bez prepona, leta i zaputaka.

Boerio: feluca, filuca, filuga, feluca: Vrsta malog broda ili lađice koja se kreće na jedra ili veslima.

Rechberger (str. 18): obalni brodovi, uski i laki brigantini bez palube, s jedrima i po 6 vesala na svakoj strani.

Dalmatien (knjiga 2, str. 15): »Feluque« je vrsta uskog i lakog brigantina, bez palube, s jedrima i veslima. Na svakoj strani samo po 6 vesala. Prilagođen obalnoj plovidbi. Susreće se vrlo često na Jadranu, uzduž obala Sredozemnog mora pa često i uz genovske obale.

U austrijskoj ratnoj mornarici ti su brodovi zastupljeni već u doba kralja Karla VI. Stražarski brod u Trstu »Guardiamarina« koji je godine 1753. opremljen u Trstu, također je feluka. Godine 1788. kupljene su 4 feluke u Rijeci. Dalje sve do polovice 19. st. nalazimo ih u većem broju u mornarici.

FREGADINA, FREGATINA, isto što i frigadina (v.)

FREGADONE, vrsta manje fregate.

U popisu senjskih brodova od g. 1763. zabilježeno je 5 brodova toga imena, nosivosti 55, 65, 80 i 90 tonelata (= 110, 130, 160 i 180 tona po 1000 funti).

FREGATA, v. tumač na str. 69 i dalje.

FRIGADINA (mlet. fregadina), mali jedrenjak, malena fregata.

Talij. također fregatina.

U nas mali jedrenjaci i lađe na vesla ispod 2 tone nosivosti. Služe za priobalnu službu.

FUSTA (talij. i mlet.), hrv. fusta ili fušta, laki jedrenjak kojim su se osobito služili gusarski narodi.

U Belostenca: »galia tolvayszka«, biremis, navis piratica. U Stullija: spezie di navilio da remo, da corseggiare — »korabljica, sukorabljica, myoparo.

U Mažuranićevim »Prinosima«: fušta, brod, drieveo, navlastito omanja galija, hitar brod na vesla, navis piratica, biremis.

Skok, Etimologijski rječnik hrvatskoga ili srpskoga jezika: fusta (16. — 18. v. Vetranić) gusarska galija. Fušta (16 v. Kačić), »lađa na kojoj su se osuđenici (fustarii) vozili«.

Rječnik srednjovjekovnog latiniteta Jugoslavije poziva se na Korčulanski statut od g. 1478: navis genus biremis, navis piratica: vrsta broda, gusarska lađa, brzoplovka.

Pom. encikl.: tip ratnog i gusarskog broda s jednim jarbolom i jednim jedrom: vrlo sličan galiji.

U 18. st. »fusta« je u austrijskoj ratnoj mornarici isto što i fregata.

Dalmatien (knj. 2, str. 16): fusta je lovački jedrenjak također s veslima. Ulcinjaci i drugi pirati služe se obično takvim brodovima.

Boerio: vrsta broda na vesla ili galija koja je u doba Mlečana služila kao privremeni zaklon osuđenim veslačima dok se nisu razmjestili po galijama. Nazvana je porugljivo i »svratište Otkupitelja«, jer je nosila lik Presvetog Otkupitelja.

GABARA (talij. gabarra, mlet. gabara), ratni jedrenjak, naoružan s 10 do 20 topova. Uz jedra ima i vesla.

Parčić: gabarra, barka, splata. — Klaić: gabara, mađ. (očito iz franc. gabare = barka), teretna lađa, dereglija.

Boerio (pag. 294): brod na moru veličine korvete, ali na vjetru pokret-niji, poput trgovačkih brodova. Nosi oko 20 topova i služi u ratne svrhe.

Gogg (str. 140) u drugom značenju: široki teretni brod s latinskim jedrima i na vesla. Služi i kao riječni brod.

Pom. encikl.: Gabara (gabare) franc. ratni brod u doba mornarice na jedra. Velika gabara nosivosti 300—600 tona s 18 do 20 topova. Mala gabara imala je dva jarbola s glavnim jedrima.

GALEAZZA (mletački: galiazza), velika galija.

Boerio tumači da je to veliki brod s niskom palubom. Najvećma je opremljen veslima.

Rechberger (str. 17): Veliki jedrenjaci s tri jarbola i 30—50 vesala na svakoj strani. Veslačke klupe nalaze se ispod palube s 5—7 veslača na svakoj. Imaju 3 baterije topova od 10, 18 i 24 funte (= 5,6, 10,08 i 13,44 kg), tj. topova kojima odgovaraju kugle spomenute težine.

Dalmatien (knj. 2, str. 23): galeazza je velika galija niske palube i s tri jarbola. Na svakoj strani ima 30—50 vesala, na prednjem dijelu tri baterije topova, a na stražnjem dijelu ili kaštelu dvije baterije topova.

V. i »Galeon«.

Pom. encikl.: Galijaca, brod na vesla i jedra od druge polovice 15. do 17. st.

U drugoj polovici 16. st. i u 17. st. galijaca je najveći brod na vesla i jedra s tri jarbola i kosnikom. Imala je veoma duga i teška vesla i na svakome od njih po sedam veslača. Naoružana je s oko 30 topova i 16 bacača kamena na palubi.

GALEON, GALIJUN (talij. galeone), velika galija. Isto što i »galeazza« (v.).

Opširno o tom brodu u Dubrovniku v. Luetić, str. 60.

Pom. encikl. razlikuje galijacu od galijuna. To su trgovački i ratni brodovi s 200—500 tona nosivosti.

Ratni galijun ima tri jarbola i kosnik.

GALIJA (talij. galera, galea, njem. Galere), veliki jedrenjak. Služi kao trgovački i kao ratni brod.

Pod tim imenom kriju se raznovrsni veliki jedrenjaci.

Boerio: brod s niskom palubom na kojemu veslaju osuđenici.

Dalmatien (II, str. 3): niski brodovi, obično dužine 22 hvata (41,7 m), a po srijedi 3 hvata (5,7 m) široki, opremljeni kako jedrima tako i veslima. Obično imaju po dva jarbola, veliki i prednji, a obadva jarbola mogla su se položiti. Na svakoj strani imali su 25 do 30 vesala sa 4—6 veslača na svakoj klupi. Naoružani su s 5 topova. Ti brodovi su prikladni za priobalnu plovidbu, ali se pri mirnom vremenu udaljuju od obale. Mletačke galije imaju dvostruku oplatu pa su jače od drugih.

V. i Rechberger str. 16.

U Veneciji su galijske osobito veliki brodovi s niskom palubom i pomoćnim jedrima koje tjeraju veslači, pretežno kažnjenici.

Opširno: D. Klen, Galijske i galijoti iz Istre i otoka nekadašnje sjeverne Dalmacije za mletačku armadu (XI — XVIII stoljeće) (Rad Jugoslavenske akademije znanosti i umjetnosti, knj. 218, 1959, str. 199—286).

V. i Pom. encikl. sv. 2, str. 507.

GALIJUN v. galeon i galeazza

GALIOTA (ital. galeotta), mali jedrenjak s pomoćnim jedrima, uređen na vesla. Manji ratni brod, naoružan s 12 do 15 topova.

Boerio: mala galijska vrlo lako pokretna koja služi kao pratnja.

Brodovi te vrste zastupani su u austrijskoj mornarici već u 16. st. kada služe za zaštitu obala od Turaka. Kasnije se javljaju tek krajem 18. st. Većinom su mletačkog podrijetla a došle su u posjed Austrije nakon predaje Mletaka.

Pom. encikl. razlikuje nizozemski jedrenjak do 300 tona s plosnatim dnom od galiota koji se upotrebljavao u Njemačkoj, sjev. vodama Danske i u Skandinaviji. Opis iz novijeg doba.

GALEOTTA (talij., mletački: goleta), mali trgovački, ali i ratni jedrenjak, dugi i uski brod s dva jarbola koji su nagnuti prema krmu, samo s jednom palubom.

Boerio: mali ratni, ali i trgovački brodovi, dugi i uski s dva jarbola i jednom palubom. Nose 12 do 24 topa.

Gogg (str. 141) ima »Goelette« sa sličnim opisom.

Kobler (II, str. 94) navodi u popisu brodova u Rijeci od godine 1803. svega 6 takvih brodova.

Klaić ima »goleta« (prema franc.), brza jedrilica s dva jarbola.

GRIP (talij. grippo, mlet. griparia i grifo), vrsta jedrenjaka ali uz vesla, osobito brz brod.

Gradi se osobito u Dubrovniku. V. Luetić str. 61.

Pom. encikl. 2, str. 581.

GUMBARIA, v. bucio

KAIĆ, v. caicco

KARAVELA (ital. caravella), mali portugalski brod kojim se služe i Mlečani, po obliku sličan galijski. Ima četvrtastu krmu i latinska jedra, ali je bez koša (Stefani, str. 587).

Klaić (str. 665): u srednjem vijeku (u Italiji, Španiji i Portugalu) lađa s tri ili četiri jarbola.

O tom brodu v. i u Poparića I, str. 154.

Opširno u Pom. encikl. 2, str. 472 i dalje.

KARAMUZAL, v. caramuzal

KEČ (od engl. ketch), manji obalni jedrenjak s dva jarbola.

U Klaića: keč, obalna brodice s dva jarbola.

Na gornjem dijelu Jadrana, osobito u Bakru, Rijeci i Trstu, veći brod s dva (ali i s tri jarbola), nosivosti do 200 tona ili tzv. tonelata (= 2000 funta).

V. chechia.

KORVETA (franc. corvette), jedrenjak s tri jarbola i kosnikom, naoružan s 15 do 20 topova, nosivosti do 800 tona. Uz jedra ima i vesla.

Klaić (745): korveta, u doba plovidbe na jedra ratna lađa srednje veličine, namijenjena za patrolnu, izviđačku i glasničku službu a katkada i za krstaričke operacije.

Gogg (str. 141) opširno.

KUTER (engl. cutter), engleski jedrenjak, u pravilu ima jedan jarbol s jedrom na križnici i sošnim jedrom. Većinom patrolni brod.

Boerio: cutter, cutter, vrsta engleskog broda s jednim jarbolom.

U austrijskoj mornarici u 18. st. služi za zaštitu obale i patrolnu službu. Naoružan je s 20 topova.

LANCIA (mlet. lanchia), pomoćna barka uz veći jedrenjak (Boerio).

Pom. encikl.: lancha, lanchia o calera i lancha caminha, u drugom značenju.

LANCIA CANONIERA (njem. Kanonier-Lanzie, tal. lancia), manji brod poput kutera.

Od druge polovice 18. st. u austr. ratnoj mornarici.

LONDRA, veliki jedrenjak snabdjeven i s 50 vesala. Velika posada od 300 osoba služi dijelom za obranu od pirata. Glavno brodogradilište za te brodove je Soria.

Određeni su za dugu plovidbu i ne dolaze često u Jadransko more.

MANZERA, MANZARA, veliki jedrenjak sa četiri jarbola i dvije palube. Služio je u Mlecima za prijevoz stoke, a nalazimo ga i u našim lukama. Tako Boerio.

U Klaića: manzera, tip jedrenjaka iz 18. stoljeća kojim se prevozilo rogato blago (220 tona nosivosti, 8—12 vesala, 3 jedra).

Kobler (II, str. 94) navodi u popisu riječkih brodova jedan brod toga tipa.

Gogg (str. 141) ima »Mansera« u značenju vrste trabakula.

MARCILIJANA, MARCILIANA, MARSILIANA, MARSILIJANA, jedrenjak veće ili manje nosivosti. Značajan u brodogradnji na Jadranu.

U Klaića (str. 850) pod »marsilijana«: tip jedrenjaka iz 16. i 17. st. s tri ili četiri jarbola s križnim i latinskim jedrima.

U tumaču brodova iz 18. stoljeća (HKAW Commerz Rote Nr. 644) navodi se da se takvi brodovi javljaju samo u Mlecima. Ima većih i manjih brodova toga imena. Manji brod (prema slici) ima 3 jarbola od kojih je srednji najveći, krmeni jarbol je niži, a treći je kosnik.

G. Stefani (II, 596): Marciliana je vrsta broda sa četvrtastom krmom i četvrtastim latinskim jedrom. Ime toga broda, ali ne i oblik, sačuvao se do 19. st. U 17. st. marcilijane bile su druge do 50 stopa, široke 23, visoke 8 stopa, a nosivosti 200 »bota«. Po Saverieniu nosivost mu je do 700 »bota«.

U. Tucci (pag. 222) tumači da je 1 »botta« (misura navale) = 610,55 kg ili 0,841 metri cubi. Prema tome nosivost marcilijane je 122 1/8 tone, alt. 428 tona, odnosno zapremnina 168,2 m³, alt. 588,5 m³).

Luetić (str. 64): Marsiliana je teretno-putnički jedrenjak ovalnog oblika s jakim pramcem i četvrtastom krmom. Bila je manja od nava i galijuna.

Imala je redovno tri jarbola, a katkada još jedan manji. Nosivost marsilijane je od 60 do 80 tona. U 17. st. njima su se služili mletački pomorci u plovidbi na Jadranskom moru.

U popisu riječkih brodova od g. 1760. nalazimo 5 marcilijana od 60 do 98 tona nosivosti, a u popisu od 1770. samo 2 sa 74, odnosno 98 tona nosivosti.

Godine 1763. u Senju zabilježena su 3 broda toga imena, nosivosti od 43 do 65 tona.

Pom. encikl.: marsilijane (marsiljana, marciljana), jedrenjak s 3 ili 4 jarbola s križnim i latinskim jedrima. Nosivost od 300 »kara«. (Tumač riječi »kar« (carro) v. Mjere Hrvatskog primorja, str. 171 i dalje).

MARTEGALE, MARTIGANA, MARTEQUANA, MARTIGADO, brzoplovka, veći jedrenjak s 2 ili 3 jarbola i latinskim jedrima. Naoružan je s 12 i više topova, a ima posadu od 60 i više ljudi. Sličan je šambeku.

U opisu brodova iz 18. stoljeća (HKAW Kommerz Rote Nr. 644) navodi se da je to brod nalik brodu nazvanom »checcia«. Ima dva jarbola i treći nad provom. To su razni brodovi slični tartani ali različiti po konstrukciji.

MORTIGIA, veći jedrenjak.

Spominje se u popisu brodova koji su u godini 1771. stigli u Trst. Dolazi iz Napulja. V. Erceg I.: Građa za pomorsko-trgovinske veze jadranskih i mediteranskih luka s Trstom (Starine, knj. 56, 1975, str. 192).

Moguće: martegana, a to je kao »martegale« (v.)

NAVA (talij. nave), na Jadranu veliki jedrenjak sa četiri jarbola.

U tumaču brodova iz 18. st. (HKAW Kommerz rote Nr. 644) nalazimo ovaj opis: Nava, patač (petacchio), pod tim nazivom razumijeva se brod koji je građen poput »nava« sa širokom krmom, s kljunom na provi (tagliamare e polena) i s kosim jedrilom.

Dobar tumač za novije doba Kojić-Barbalić (str. 130): Nava — najveći teretni jedrenjak, služi za prekoceanska putovanja. Konstrukcijom sličan barku. Ima tri do četiri jarbola. Nosivost je 1000 — 4000 tona. a posada 14—15 osoba. Na istočnom Jadranu je bilo nava i sa četiri jarbola dok su druge pomorske države imale nave i s pet jarbola. Na našim brodogradilištima nave su mješovite građe, tj. kostur od željeza, a oplata od drveta, a katkada im je i cijeli trup od željeza i čelika.

U popisu riječkih brodova od godine 1760. nalazimo tri broda te vrste o kojima je na drugom mjestu govora.

PALANDRA (mlet.), vrsta trgovačkog broda koji je sličan brigantinu (Boerio).

Poparić (I, str. 156): Palandra ili palandrija zvali su Turci svoje velike transportne brodove koji su služili poglavito za prevoženje konjaništva. Ali tako su ih nazivali »kršćanski pomorci« dok su ih Turci zvali u svojem jeziku »At gemisi«. Ostale su veće teretne brodove Turci zvali mauna, a manje kuke.

PANDORA, jedrenjak sličan fregadonu s dva jarbola i kosnikom.

U popisu riječkih brodova od 1760. zabilježeno je 5 pandora nosivosti od 40 do 75 tona, s posadom od 8 do 11 momaka, a za njihovo naoružanje potrebne su samo »petriere« (kamenobacači).

U popisu senjskih brodova od g. 1763. zabilježene su dvije pandore, svaka 36 tonelata nosivosti, a u popisu riječkih brodova od godine 1777. dolazi pandora s 124 tonelate nosivosti koja je u popisu solnih brodova od g. 1773. zabilježena sa 70 »carra« po 60 kabala ili ukupno 4200 kabala nosivosti.

PATACCHIO, v. petacchio

PATAČ, isto što i »petaccio« (v.). Luetić, str. 61. Skok, II, str. 619: patač, veliki brod u poslovi... Od arab. batač.

PEATA, PIATTA, CHIATTA (mlet. talij.), niska teretna barka, jake konstrukcije, udešena za prijevoz teškog tereta.

Stulli: piatta, sorta di barca col fondo piano, plitka lađa, carina plana. Parčić: piatta, plosnata, spljoštena lađa ili barka.

Boerio navodi da je ta barka starija od mletačkih gondola.

Stefani navodi pod »platus, plato«: jaka barka na vesla, za prijevoz tereta, s visokom i oblom krmom. Danas »peata«.

PEOTA (mlet.), manji brod na jedra, ali i na vesla.

Boerio: Peota, je dobro poznata barka srednje veličine na jedra i vesla, lijepa izgleda.

Gogg (str. 142): Peota, mali plosnati teretni brod, pa i splav, brodić s platoom za tovarenje robe.

Kod nas mali brod do 30 tona nosivosti.

V. i peata, trabakul

PELIG (talij. pielego), jedrenjak sličan trabakulu, ponajviše za priobalnu plovidbu.

Boerio (str. 508): pielego je naziv za barku na moru s tri jarbola, po obliku trabakula, ali nosivosti manje od 100 tonelata. Naziv se izvodi iz lat. »pelagus«.

Kojić-Barbalić (str. 128): Pelig — veći obalni jedrenjak koji izlazi i izvan Jadranskog mora. Sličan je trabakulu, ali je od njega nešto veći. Nosivost mu je 60 do 150 tona, a posada mu broji od 5 do 6 osoba.

Pom. encikl.: Brod na dva jedra s dva jarbola i kosnikom (uz opis iz novijeg doba).

U popisu brodova u Rijeci (druga polovica 18. st.) to su mali jedrenjaci, nosivosti 17 do 20 tonelata i posadom od 3 do najviše 5 ljudi.

V. trabakul.

PETACHIO (talij.), vrsta većeg jedrenjaka na Jadranu.

Opis brodova iz 18. st. (HKAW Kommerz Rote Nr. 644): v. pod »nava«.

U popisu senjskih brodova od g. 1763. nalazimo 2 broda tog imena: jedan 105 a drugi 129 tona nosivosti. U popisu solnih brodova od g. 1773. spominju se brodovi toga imena 80, 90 i 95 kara nosivosti, itd.

Stefani (str. 600): petacchio, patacchio, mali brod od 150 tonelatta (= 300 tona = 143.100 kg) nosivosti. Služi za pratnju većih trgovačkih brodova radi njihove zaštite.

V. Luetić str. 61, pod »patač« (v.).

PIATTA, v. peatta

PINKA (talij. pinco, pinzo), jedrenjak na Jadranu s tri jarbola koji pretežno služi za priobalnu plovidbu. Nosivosti do 150 tona.

Rechberger (str. 140): Pinka je nosivosti od 100—150 tona s tri jarbola. Prednji jarbol iz jednog komada. Na velikom jarbolu tri okrižice, a na malom položenom prednjem jarbolu jedna okrižica.

Po Goggu teretni jedrenjak.

Pom. encikl.: pinača (engl. pinnace, franc. peniche).

PIPARO, trgovački jedrenjak različite veličine i nosivosti (do 100 tona).

U popisu brodova koji su u godini 1771. stigli u Trst (I. Erceg, Građa za pomorsko-trgovinske veze jadranskih i mediteranskih luka s Trstom /Starine knj. 56, 1975, str. 153/).

POLACCA v. pulaka

POŽARNJAK, isto što i »brulot« (v.)

Pomor. encikl.

PULAKA (talijanski: polacca), trgovački jedrenjak s dva jarbola i kosnikom. Dostatna je posada od 16 ljudi. Slična je tartani ali ima četvrtasta jedra.

Boerio: polaca, polacca, fregatone, mletački brod sa četvrtastom krmom, Ima srednji jarbol i veliki jarbol te kosnik.

Luetić (str. 62): To je mediteranski trgovački jedrenjak, dugoljasto ovalnog trupa i četvrtaste krme. Imao je dva do tri jarbola s kosnikom te križna i latinska jedra. Oprema jedrilja nije bila ustaljena. Jedna vrsta pulaka imala je na dva prednja jarbola razapeta križna jedra a na krmenom latinsko, nad kojim je bilo jedno križno jedro dok je druga vrsta imala na pramčanom jarbolu trokutno jedro zvano »pulakun« koje je bilo uglavljeno na kosniku.

Gogg (str. 142): Polacker (ital. polacca), vrsta barka u Sredozemnom moru s prednjim i velikim jarbolom iz jednog komada pa zbog toga nema koš na jarbolu.

V. i Rechberger str. 140.

100 tona odnosno 91 tonom nosivosti, s posadom od 9 i 12 ljudi, potrebno naoružanje za svaku po 4 topa i 2 kamenobacača (petriere).

Pom. encikl.: pulaka (engl. polacre, franc. polacre, njem. Polaker, talij. polacca) trgovački jedrenjak manje i srednje veličine. Pulake 18. st. bile su

U popisu brodova Rijeke od godine 1760. navedene su dvije pulake sa 100 tona odnosno 91 tonom nosivosti, a posadom od 9 i 12 ljudi, naoružanje svake po 4 topa i 2 kamenobacača.

Pom. encikl.: pulaka (engl. polacra, franc. polacre, njem. Polaker, talij. polacca): trgovački jedrenjak manje i srednje veličine. Pulake 18. st. bile su naoružane s 2—6 brodskih topova (velike pulake i do 10 topova). Naše pulake imale su 8—15 članova posade.

PULJAKA, isto što i »pulaka« (v.)

SAETTIA (talij.), vrsta veće brzoplovke na tri jedra (bez vesala). Hrv. gajeta.

Poparić (str. 154): brzoplovka prvog reda. Ime joj znači »brza poput strijele«. Imadaše duga vesla i tri velika truoglasta (latinska) jedra.

Od rječnika: Pasini (spezie di naviglio, celo). Stulli: spezie di naviglio, lagja, brodac, korabljica, celox.

G. Stefani (str. 603): lagan i brz brod, obično s tri jedra, a bez vesala.

Klaić: poveća lađa s pokrivenom palubom i jednim jedrom.

Spominje se g. 1771. među brodovima koji su te godine stigli u Trst (Erceg I.: Pomorsko-trgovinske veze jadranskih i mediteranskih luka s Trstom /Starine knj. 56, 1975, str. 179/).

SAICCA, SAICA, ŠAJKA, vrsta turske i grčke lađe s kojom se služe i Mlečani (Stefani, str. 603).

Boerio: saica, turski brod s niskom palubom i šiljatom krmom i provom. Ima na prednjem jarbolu četvrtasta jedra.

Pom. encikl.: saik, malen turski obalni jedrenjak s vrlo visokim glavnim i niskim krmenim jarbolom. Glavni jarbol ima dva križna jedra i krmeni jarbol nosi latinsko jedro.

SCHEBECKE, v. šambek

ŠAMBEK (talij. sambeco, sciabeco, stambeco, sciambeco, zambeco), vrsta morskog broda s tri jarbola (Akademijin rj.).

Mažuranićevi Prinosi: šambek, vrsta broda morskoga, s tri jarbola. Sredozemno-pomorska riječ. U svim jezicima. Starofranc. chabek, zatim chebec, talij. sciabeco, stambeco, zabeco, njem. Schebeke.

Laki jedrenjak koji je opremljen i veslima. Ima dva do tri jarbola s latinskim jedrima. Prednji jarbol se može prebaciti.

Boerio (mlet. sambéco): dugoljast brod na jedra i vesla, velik poput fregate, naoružan sa 14 do 22 topa.

Pom. encikl.: šambek, tip jedrenjaka s tri jarbola (uz opširni opis).

ŠKUNABARK, ŠKUNA, ŠKUNER (engl. schooner, njem. Schoner, Schooner, Schuner), dvojjarbolni jedrenjak, kasnije i trojarbolni jedrenjak s križnim jedrima, a na krmenom jarbolu sa sošnicom.

Gogg (str. 142): Schoner, dvojjarbolni jedrenjak sa sošnom takelažom, iznimno i s jedrom na okrižnici (Rah-Topsegel).

V. barkantina

ŠKUNA-BRIGANTIN, jedrenjak s dva jarbola sa sošnim i križnim jedrima. Na krmenom jarbolu samo sošno jedro.

V. brigantin.

TARETA, TARIDA, TERIDA, ratni brod, sposoban za prijevoz robe.

G. Stefani (II, 606): veliki brod, obično naoružan, koji služi za prijevoz robe, vojnika, konja, živeža i oružja.

TARTANA (ital.), većinom ribarski brod s dva jarbola i latinskim jedrima.

Boerio, Parčić i drugi rječnici.

Luetić (str. 63): To je mediteranski tip manjeg broda s dva jarbola koji se i na Jadranskom moru upotrebljavao za prijevoz tereta i putnika, ali i za ribarenje. Krmeni je jarbol veći od pramčanog a na njima su se razapinjala oglavna jedra, obično s dva reda kratica. Na vrhu pramca nalazio se kosnik nad kojim se razapinjala prečka. U marseljskoj trgovačkoj mornarici bilo je tartana i s trećim jarbolom na koji se zbog boljeg manevriranja, razapinjalo još jedno manje jedro. Marseljske tartane nisu prelazile stotinu tona nosivosti.

Rechberger (str. 140): tartane su brodovi s dva do tri jarbola sa širokim jedrom na okrižnici (Raasegel, Rahsegel). Tartane su bile obično uređene i za vesla.

Boerio: ribarski brod s dva jarbola i latinskim jedrima.

Pom. encikl.: teretni i ribarski jedrenjak s jednim golim jarbolom i latinskim jedrom.

Ratna tartana imala je 3 jedra a bila je naoružana sa 2—4 veća topa i 12—30 kamenobacača.

V. bracara.

TARTANELA (talij. tartanella), manja »tartana« (v.)

Pom. encikl.: ribarski brod na jedra i vesla. Trup ima istaknut i oštar pramac kao u tartane. Nosivost 2—4 tone.

Erceg, I.: Pomorsko-trgovinske veze jadranskih i mediteranskih luka s Trstom (1771) (Starine, knj. 56, 1975, str. 214).

TARTANON (mlet., ital. tartanone), veća tartana (v.)

Među brodovima koji su 1761. i 1762. pristali u Trstu navode se 84 odnosno 92 »tartanoni« što dokazuje da je bilo mnogo brodova te vrste.

Erceg I. Pomorsko-trgovinske veze jadranskih i mediteranskih luka s Trstom (1771) (Starine Jugoslavenske akademije, knj. 56, 1975, str. 153).

Pom. encikl.: otvoreni ribarski čamac s alžirske obale.

TRABAKUL (talij. trabaccolo), veći trgovački jedrenjak.

Boerio (str. 760): trabacolo, trabacco o trabaccolo. Vrsta većeg broda koji služi u trgovačke svrhe. Ne može »bordižati«, jer ima plosnato dno, ili kako kažu brodograditelji »rombo tondo«.

Kojić-Barbalić (str. 128): Trabakul — veći obalni jedrenjak koji katkada prelazi i na drugu obalu Jadrana. Sličan je braceri, ali većih dimenzija. Obično vuče sa sobom čamac. Posada mu se sastoji od 3 do 5 osoba, a nosivost mu je 40—140 tona.

Klaić (str. 1363): trabakul teretni obalni jedrenjak s dva jarbola.

Prema opisu brodova iz 18. st. unutar Mletačkog zaljeva javljaju se manji brodovi, kao npr. trabacoli, pielegi (= pelligi), braceri, peote, batelli, između kojih nema razlike u konstrukciji pa su uglavnom jednake.

U popisu senjskih trgovačkih brodova od 1763. zabilježeno je 10 trabakula, od 11 do 40 tona nosivosti. U Rijeci u 1777. popisano je 6 brodova toga imena, nosivosti 30—60 tona.

Opširno u Pom. encikl.

S obzirom na nazivlje brodova, brodskih dijelova, jedrilja i druge brodske opreme v. uz Pomorsku enciklopediju: Babić Božo, Morski riečnik hrvacko-srbski uspoređen sa italijanskim jezikom (Trst 1870); isti, Nazivlje korita i jedrilja broda u hrvatskom, njemačkom i talijanskom jeziku (Kraljevica, Primorska tiskara 1877); isti, Pomorski rječnik ili nazivlje za brodarenje na moru (Senj 1901), a osobito i Mardešić Petar, Pomorstvo, knjiga I — IV (Zagreb 1944).

Vrijedno je usporediti i djelo »Uebersicht der dem Ungarisch Adriatischen Meereshandel dienenden Landun Wasserstrassen, III^{ter} Theil, kojemu je dodan popis nazivlja svih trgovačkih brodova s njihovom nosivosti.

II

OSNIVANJE MATICE POMORACA

Kako se iz naših razlaganja razabire, kada je trebalo naći posadu za brodove, kapetane ili pak vojnike koji će biti raspoređeni na naoružane trgovačke brodove, uvijek se traže pomorci od struke iz Hrvatskog primorja, a vojnici od Karlovačkog generalata.

Zanimljiv je stoga broj takvih pomoraca Austrijskog i Hrvatskog primorja. Primjerice navodimo popis iz godine 1762¹:

Kapetani

	rođeni podanici	stranci	ukupno
Trst	4	8	12
Rijeka	15	4	19
Senj	22	—	22
Karlobag	1	—	1
Bakar	8	—	8
Kranjsko primorje	2	—	2
Ukupno	52	12	64

Piloti

Trst	—	2	2
Rijeka	1	2	3
Senj	2	4	6
Ukupno	3	8	11

Mornari

Trst	41	24	65
Rijeka	106	26	132
Senj	139	14	153
Karlobag	18	1	19
Bakar	145	—	145

	domaći	strani	ukupno
Kranjsko primorje	63	—	63
Furlanija (Friuli)	28	—	28
U k u p n o	540	65	605

Brodarski početnici («mali» na brodu)²

Trst	16	4	20
Rijeka	11	—	11
Senj	6	2	8
Bakar	24	—	24
Kranjska Istra	5	—	5
Furlanija	6	—	6
U k u p n o	68	6	74

Vjerojatno su ovi navodi netočni, kao što su uostalom pune grešaka i tadašnje brojne statistike, do kojih mjerodavne državne vlasti ipak mnogo drže.

Podaci iz matica iste godine bitno se razlikuju od prednjih podataka.

U matici pomoraca u Rijeci je godine 1764. zapisano svega 208 osoba, dok je u matici mornara zapisano 55 mornara. U senjskoj matici od godine 1764. nalazimo ukupno 128 brodovlasnika i mornara itd.

Iz ovih popisa i matica izlazi da Hrvatsko primorje ima veći broj stručnih pomoraca pa su stoga opravdane preporuke da se to osoblje traži u Hrvatskom primorju, a u prvom redu u Senju.

Moguće će biti još zanimljiviji ovaj podatak: u matici brodograditelja (matricola di constructori di Bastimenti) zabilježeno je da ih je godine 1764. u Rijeci bilo 40 što je svakako velik broj.³

Matice pomoraca obvezatno se vode od godine 1762, kada su doneseni propisi o tim maticama. Oni koji se u njih upišu moraju ostati pri svojem zvanju dokle god je to moguće, ali se za to oslobađaju od redovne vojne obveze. U slučaju smrti njihovim se udovima zajamčuje mjesečna mirovina od 1 forinte (!) a za svako dijete ispod 13 godina pomoć od 3 forinte za svaka tri mjeseca.

U vezi s tim propisima i Karlovački generalat izdaje naredbu lučkim kapetanima u Senju i u Karlobagu da osnuju i vode matice pomoraca.

Matice se vode pod nadzorom pa se svake godine na temelju unosa u njih sastavljaju statistike koje — usprkos izvjesnih netočnosti — barem približno daju pregled o kretanju broja pomoraca na sjevernom Jadranu uključujući i Rijeku.

¹ Intendenza Commerciale Busta 41—1762. Popis donosi Ebenthall, str. 61 i dalje, prema kojemu i I. Erceg, Stanje pomorstva, str. 405, bilješka 67.

² «Mozzi». Boerio (str. 431) tumači: mozzo, giovane garzone, che fa il noviziato di marinaio, (mladi momak koji obavlja «novaštvo» za mornara) — V. u Klajića pod «moco».

³ AT Intendenza Commerciale Busta 41 — Vrijedno je usporediti i statistike koje donosi I. Erceg u radu »Stanje pomorstva grada Rijeke u vrijeme reinkorporacije« u Zborniku Historijskog instituta Jugoslavenske akademije znanosti i umjetnosti u Zagrebu, vol. 3/1960, str. 373 i dalje.

III

UKRATKO O BRODSKIM MJERAMA NAŠIH IZVORA

1. »Tonelata« kao mjera za težinu

Na području Hrvatskog i Austrijskog primorja najčešće se spominje »tonelata« (tonellatta) kao mjera za težinu brodskog tereta. Nalazimo je i u skraćenom obliku »tona«, ali to nije tzv. *metrička tona* koja teži 1000 kg, nego stara mjera s težinom od 2000 funti. No, ni ta funta kao jedinična težina »tonelate« nije uvijek jednaka, na što treba posebno paziti pri tumačenju izvora u kojima se ta mjera javlja.

Neke od tih mjera već su obrađene,¹ pa se ovdje navode samo njihove veličine:

- a) »Tonelata« u mletačkoj mjeri = 2000 mletačkih funti (po 0,477 kg)
= 954 kg

Ovdje moramo spomenuti da Boerio tu mjeru drukčije tumači (str. 576), tvrdeći da je mletačka »tonelata« jednaka težini 2000 mletačkih libra po 16 unča, a to je $1\frac{1}{3}$ teške libre pod 0,477 kg. Prema tome: 1 »tonelata« = 2000 libra po 0,636 kg = 1.272 kg.²

- b) »Tonelata« grada Trsta = 2000 starofrancuskih funti (po 0,4895 kg)
= 1748,2 bečke funte = 979 kg

To je mjera koja je za vrijeme francuske okupacije uvedena i na području Dalmacije.³

- c) »Tonelata« nizozemske mjere (koja se javlja u izvorima duž cijelog Primorja u 18. st.) = 2000 nizozemskih funti (po 0,4939 kg) = 987,8 kg.
d) »Tonelata« bečke mjere = 2000 bečkih funti = 1.120 kg
e) »Tonelata« engleske mjere = 2240 engleskih funti (po 0,4535441 kg)
= 1814,20 bečkih funti = 1015, 93 kg
f) »Tonelata« metričke mjere = 1.000 kg

2. O poprečnoj (prosječnoj) težini »tonelate«

Kako smo već naveli, u 18. stoljeću »tonelata« se računa s 2000 mletačke libre tj. 954 kg, odnosno s 2000 bečke funte tj. 1.120 kg. Težina robe se tako računa pri utovaru ili istovaru.

Budući da je mjerenje robe često vrlo složen posao, to se, gdje je to moguće, utvrđuje poprečna težina robe koja se ima primijeniti pri izračunavanju lučkih daća i carina.

Već spomenute upute za ubiranje lučkih daća u Rijeci⁴ predviđaju npr. ove poprečne težine:

Na jednu »tonelatu« računa se:

vrsta robe	naziv mjere	količina
ugljena	»corba«	15
sukna	bala	10
vina	barila	20
žita	mletački star	20
čavala	barila	10

Takvih popisa ima više. Godine 1775. određuje se npr. poprečna težina denjka⁵ (danas iskrivljeno »kolet« prema talij. collo⁶). Prema toj odredbi denjak se računa s 500 funti ili 280 (odnosno 238,5) kg. Po 1000 funti ili 560 kg (odnosno 477 kg) čine 2 denjka. Radi jednostavnosti pri izračunavanju daća i sastavu statistika ujedno je određeno koja se količina određene robe ima računati u poprečnoj težini, i to npr.:

<i>Količina i vrsta robe</i>	<i>Računa se na</i>
1000 komada narandža i limuna	2 sanduka
10 komada koža	1 smotak (bala)
5 kantara (cantara)	1 denjak
10 komada drva za bojadisanje	1 bala
15 barila ili vedara (orna)	1 denjak
5 stara (staja)	1 denjak
1 tonelata	4 denjka
10 vagana (moggia)	1 denjak
1 miljar (= 1000 funta) građe	4 denjka
100 opeka	4 denjka
100 vežanja trstike	2 denjka
10 »salme«	6 denjaka

¹ Mjere Hrvatskog primorja, str. 94—96 i 171—178.

² U uputama za ubiranje lučkih daća u Rijeci (v. I. Erceg, Stanje pomorstva grada Rijeke u vrijeme reinkorporacije — 1776/77 u Zborniku Historijskog instituta Jugoslavenske akademije u Zagrebu vol. 3—1960, str. 377 i dalje) izričito se navodi da »tonelata« iznosi 2000 mletačkih funti (libra), ali tu ne nalazimo podataka o veličini tog utega.

³ Rumler, str. 49.

⁴ V. bilješku 2.

⁵ HKAW Kommerz-Litorale rote Nr. 585, Nr. 705, a. 1775 (Trst).

⁶ M. Vlajinac, Rečnik naših starih mera u toku vekova, III sveska, Beograd 1968, str. 447, pod »collo«. V. i P. Skok, Etimologijski rječnik, knj. prva, str. 491 pod »denak«.

Uz ove primjere ima i drugih, a imaju se primijeniti u Trstu.

Pri prosuđivanju veličina mjera na koje u izvorima nailazimo od najveće su koristi i pomoći trgovački običaji (uzance) o kojima postoji mnogo priručnika i tumača, posebno iz 18. i 19. stoljeća.

Pobliže v. Z. Herkov: Mjere Hrvatskog primorja, str. 176.

3. Zapremnina ili nosivost broda (tonaža)

Brodska zapremnina je prostorna mjera veličine ili nosivosti broda kojoj je jedinica »tona« (»tonelata«), pa se prema tome naziva i »tonaža«. Ovdje se ne radi o težini robe koja se može na brod utovariti nego o »kubaturi« tj. o broju kubičnih jedinica nutarnjeg prostora broda. Osnovna mjerna jedinica joj je mjera za dužinu koja je obvezatnim propisom određena za mjerenje zapremnine brodova.

Kod nas je već u 16. i 17. stoljeću uvedena izmjera brodova radi utvrđenja njihove nosivosti, prema kojoj su se plaćale lučke pristojbe, a, od uvođenja brodskih registara, i upisnina u registar.

Način izmjere brodova u Rijeci koji je jednak za cijelo Primorje nalazimo u uputama za ubiranje lučkih pristojbi u Rijeci.⁷ Jedinica mjere za dužinu kojom se mjerio brod bila je engleska stopa koja je imala dužinu od 0,3047945 m⁸ (0,3047625 m³). Mjerenje se obavljalo na slijedeći način:

Zapremnina ili veličina broda = dužina palube × širina broda ispod palube × dubljina dna brda.

Dobiveni umnožak dijelio se s 95, a količnik je označio broj »tonelata« odnosno broda, tj. njegovu veličinu.

U današnjim mjerama taj račun glasi:

$\text{/engleska stopa } 0,3047945 \text{ m (} 0,3047625 \text{ m)}^3 = 0,028315 \text{ m}^3 \text{ (} 0,028306 \text{ m}^3\text{).}$
1 »tonelata« ili »tona« = $0,028315 \text{ m}^3 \times 95 = 2,6899$ ili zaokruženo 2,69 m³ (odnosno alt. $0,028306 \text{ m}^3 \times 95 = 2,689$ ili zaokruženo kao sprijeda).

Ova »tonelata« od 2,69 m³ nije istovjetna s engleskom tzv. »register-tonom« koja se također temelji na engleskoj stopi, ali koja je zapremnine 2,83 m³.

Razlog, zašto se naša »tonelata« računa s 95 engleskih kubičnih stopa tj. s 2,69 m³, ima se po svoj prilici tražiti u činjenici što se izmjera broda, doduše, obavlja s engleskom stopom, ali se rezultat preračunava u mletačku mjeru. Pri tome se uzima kao temeljna mjera mletačka stopa od 0,3477 m⁹ koja se uzima u četverostrukoj dužini tj. s 1,39 m. Kubus te dužine je 2,69 m³, dakle točno 95 engleskih kubičnih stopa.

U navedenim uputama za ubiranje riječkih lučkih pristojbi nalazimo i primjer za mjerenje brodova prilikom njihova unosa u registar brodova:

dužina broda 70 engleskih stopa × širina broda od 20 takvih stopa × dubljina broda od 8 stopa = 11.200 engleskih stopa³

Podijelivši taj umnožak s 95, dobivamo da taj brod ima 117,89 prostornih »tonelata« ili zaokruženo 118.¹⁰

Ako brod ima i potpalublje, račun je nešto složeniji.

Ta stara »tonelata« mora se razlikovati od *metričke tonaže* koja se temelji na metru kao mjernoj jedinici. Mjerenje je i tu jednako gore rečenom,

tj. uzima se dužina broda $\times$ širina $\times$ dubljina. Umnožak se dijeli s $2,83 \text{ m}^3$, a dobiveni količnik jednak je broju engleskih »registar-tona«, koje i danas pretežno služe za unos u brodske registre.

4. »Carro« (kola) kao brodska mjera

O toj mjeri sravni »Mjere Hrvatskog primorja« str. 171 i dalje, gdje je ona opširno protumačena.

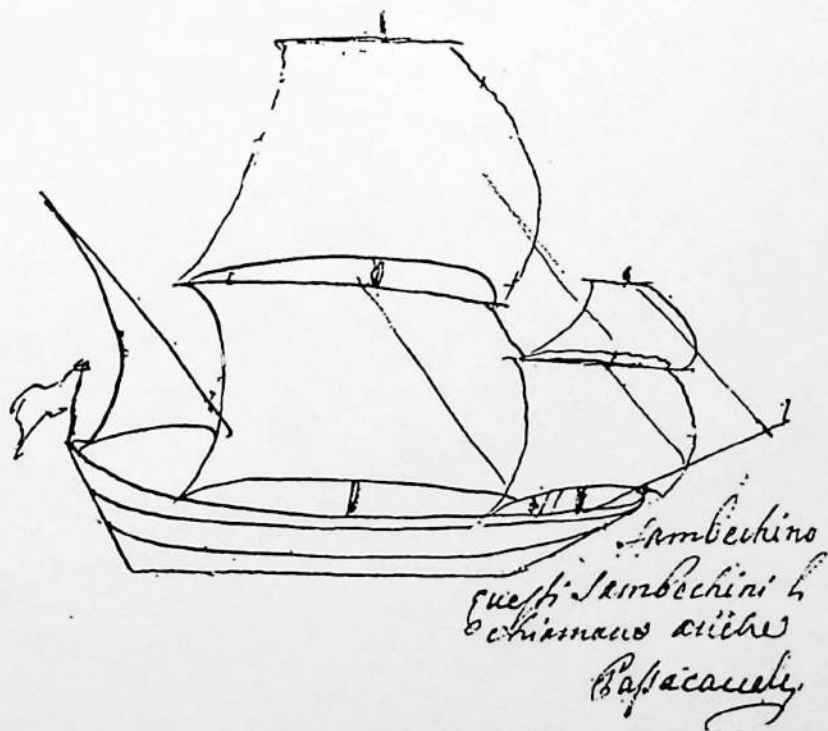
⁷ Cijeli tekst uputa u nav. djelu I. Ercega, spomenutog u bilješci 2.

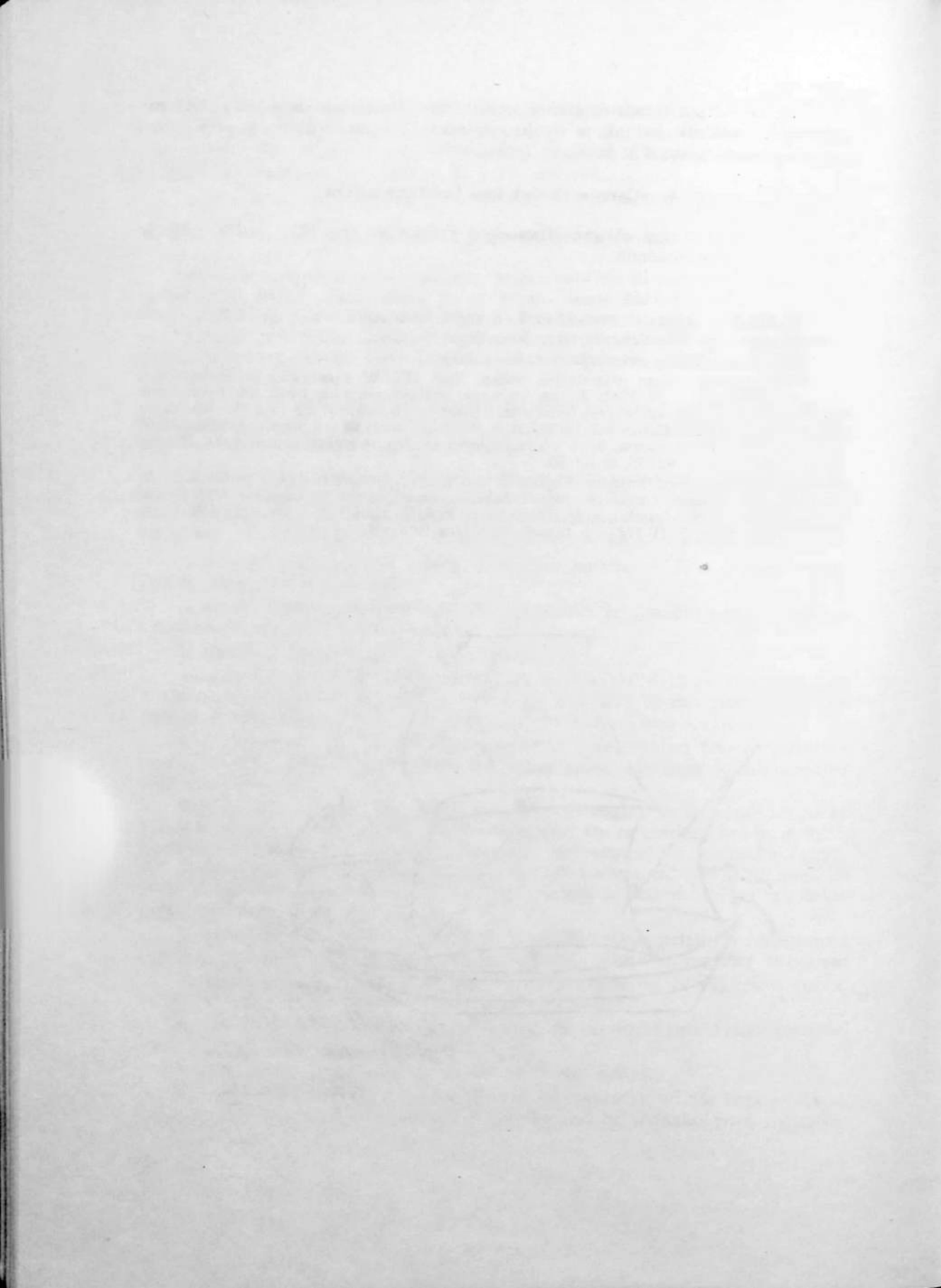
⁸ Rumler, str. 57; Scherer, str. 340; Vega, 5. tabela.

⁹ Mjere Hrvatskog primorja, str. 98. i dalje.

¹⁰ U praksi taj račun nije uvijek točan. Npr. HKAW Kommerz Litorale, Fasc. 113, rote Nr. 642, 11. IV 1762: Jovan Vojnović prijavljuje svoj brod »S. Spiridione e S. Nicolo« sa 140 »tonelata« nosivosti. Brod je izmjeren, pa mu je utvrđena dužina od 68 stopa, širina od 18 stopa a dubljina dna sa 11 stopa. Umnožak $68 \times 18 \times 11 = 13464$ stopa, koje su ocjenjene sa 145 »tonelata« nosivosti. Prema tome, $13464 : 145 = 92,855$, a ne 95.

Ili drugi primjer: Dimitrije Vojnović kao lučki kapetan u Trstu potvrđuje da brod dužine 55 stopa, širine 19 stopa i dubljine dna 7 stopa tj. ukupno 7315 stopa³ ima nosivost od 80 »tonelata«, tj. $7315 : 80 = 91,4375$ kubičkih stopa (HKAW Fasc. 129, rote Nr. 5369, 5. II 1787), a takvih primjera ima više.





**VAŽNIJA I ZANIMLJIVIJA
DOKUMENTACIJA**

S A D R Ź A J

1.
POVELJA KRALJA KARLA VI O PROGLAŠENJU RIJEKE I TRSTA SLOBODNIM LUKAMA OD 18. OŽUJKA 1719.
2.
PRIJEDLOG DIMITRIJA VOJNOVIĆA I GIULIJA NOCETTIJA ZA OSNUTAK BRODOGRADITELJSKE ŠKOLE U KRALJEVICI OD 15. SIJEČNJA 1766.
3.
ZAPISNIK SJEDNICE KOMISIJE ZA KRALJEVIČKE FREGATE OD 28. VELJACE 1768.
4.
SUDJELOVANJE SENJANA KOD FORMIRANJA MORNARSKIH ODREDA I OBALNE STRAŽE

POVELJA KRALJA KARLA VI O PROGLASENJU RIJEKE I TRSTA
SLOBODNIM LUKAMA OD 18. OŽUJKA 1719.

Wir Carl der Sechste, von Gottes Gnaden Erwählter Römischer Kayser zu allen Zeiten Mehrer des Reichs, in Germanien, zu Hispanien, Hungarn, Böhmeib, Dalmatien, Croatien, Slavonien und Servien etc. etc. König, Ertz-Hertzog zu Oesterreich, Hertzog zu Burgund, Braband, Meyland, Steyer, Kärndten, Crain, und Würtemberg, Graff zu Habsburg, Flandern, Tyrol, Görtz, und Gradisca, etc. etc. Entbieten N. allen und jeden Unseren getreuen Inwohnern, und Unterthanen, was Würden, Stands, Ambts, Hohen und niedern Befehls, oder Weesens die seynd, welche allenthalben in Unseren Erb-Königreichen, Fürstenthumben und Landen, als in Hungarn, Böhmeib, Dalmatien, Croatien, Slavonien, Servien und anderen neuen Conquisten, Item in Oesterreich, Tyrol, Steyer, Kärndten und Crain, wie auch Görtz, Gradisca, Triest, St. Veit am Pflaumb, und in allen übrigen Unseren In. Oe. Erb-Landen, Meer-Küsten und Porten wohnen, und sich alldorten sesshaft befinden, oder sich künfftig daselbsten unterrichten, und niedersetzen werden, Unsere Kayserlich- und Lands- Fürstliche Gnad, und alles Gutes, und thun hiermit kundt allermänniglich. Demnach in dem von uns mit der Ottomanischen Porten jüngsthin geschlossenen Frieden, unter anderen auch zu beederseiths einführendes commercium, und Schiff- Fahrt, wie auch dessen fruchtbahrer Beförderung ein besonderer Tractat unter dato 27. Julij nechst abgewichenen 1718. Jahrs errichtet worden, und Wir auch schon vorhin in Krafft Unsers sub dato 2. Junij 1717. Jahrs in Druck gegebenen und publicirten, wie zumahlen allererst nechsthin unter dato 15. diss erleuttert- erfrischt- und publicirten Patents zu Einführung dess Universal Commercij umb so mehrers auch unter der Christenheit in Unseren gesambten Oesterreichischen Erb-Königreich, Fürstenthumben und Landen, absonderlich aber durch Schiff-Fahrt auf Unseren In. Oe. Meer-Küsten Unsere Kayserl. und Lands-Fürstl. Intention gnädigst zu vernehmen gegeben und daher zu mehrerer der Sachen Beförderung auf den seithero Uns gethanen umständlichen Vortrag mehrers in ein- und anderen folgender Gestalten Uns gnädigst entschlossen haben. Dass nemlich

Primo denen frembden Trafficanten, Schiff-Patronen, Manufacturisten und andern Künstlern, so dess Commercij halber sich in Unsere In. Oe. Erb-Lande zu überziehen und ansässig zu machen, Lust und Verlangen haben, nicht nur in dem jüngst schon beschriebenen District von Porto Re und Vinodol, sondern auch in allen anderen Stätt, Märckten, Flecken und Dörfern in Unseren In. Oe. Landen, wo, und wie es einem jeden daselbst beliebig, und anständig seyn kan, und mag, ein vergnügliches Unterkommen, auch freye Treibung seines Handels, Manufactur, oder Kunst gestattet, und diesfalls all-gedenlicher Schutz gehalten, wie nicht weniger pro

Secundo, zu solchem Ende an der bereits angefangenen Verbeser- und Einrichtung, wie auch Erweiterung der Haupt-Strassen, damit selbe zu Beförderung dess Commercij, mithin zu Überführ- und Fortbringung deren Waaren nach guter Handlungs-Arth und üblichen Gewonheit tauglich und wandelbahr gemacht werden, unaussetzlich fort gearbeitet, und ehist zu Ende gebracht, auch so gestalten künfftighin unterhalten werden sollen.

Dahero zu Behuff alles dessen vergünstigen Wir allen Handels- und Kauff-Leuten hiemit gnädigst, dass sie in allen Häven, Revieren, und Strömen in Unseren I. Oe. Erb-Fürsten-thumen und Landen, ohne einig sicheren Geleyth, oder anderer General- oder Special-Erlaubniss, sowohl mit ihren eignen, als gemüttenden Schiffen, unbeladen oder beladen, mit allerhand Gütter und Kauffmanschafften ankommen, sich in selbigen aufhalten, und wann es ihnen beliebt, wieder aussegeln können und mögen. Darumben dann Wir pro

Tertio, zu solchem Ende zu Porti Franchi Unsere an dem Mari Adriatico liegende beede Stätt Fiume, und Triest derzeit hiemit gnädigst benenset haben, wo solchem nechst alle anländende frembde Trafficanten, die sonsten auss Unseren Erb-Landen von anderter, dritter vierdter, oder wohl gar von fünffter Hand hergenommene Effetti künfftighin mehrern Theils von erster Hand, folglich mit grossen Nutzen zu erhandlen, und hiervon ferern Gewinn zu suchen gute Gelegenheit überkommen können, Massen Wir pro

Quarto zu mehrerer Siecherheit und Beförderung der Sachen nicht allein wegen Anleg- und stabilirung einer perpetuirlichen Contumaciae eine besondere Ordnung verfassen, und zu deren genauen Befolgung nechstens ad publicandum geben lassen, sondern auch auf obbemeldte beede Porti Franchi zu Fiume, und Triest folgende special Freyheiten von uns gnädigst ertheilet, und zu jeder- männigliches Nachricht kundt gemacht werden, als erstlich dass ein jeder Trafficant, Schiff-Capitain, Patron und andere der- gleichen in sothane Unsere beede Porti Franchi je- und allzeit mit oder ohne Ladung ohngehindert und frey ein- und ausslauffen, darinnen nach ihren Belieben sowohl in eigner Persohn, als durch ihre Agenten, und Factorn, wie sie es am Besten und bequemsten zu seyn von selbst en erachten werden, Waaren und Effetti erhandlen, einladen und aussführen, ohne dass er von seinen Aufenthalt oder für das Ein- und Auslauffen, unseren Beampten ein Schutz-Geld, oder sogenanntes Regal, oder eine andere Gebühr, wie die immer Nahmen haben könnte, zureichen schuldig seye, zumahlen auch von denen hineinführenden Waaren, (ausser der nach Vorschrift der unter Moderation stehenden Tariffa gebührenden gewöhnlichen leydentlichen Mauth) ein mehrers nicht zu entrichten seyn wird, als: ein ein halb pr. Cento Consulats, oder sogenannten Admiralitäts Zoll, von denen verkaufften oder sonsten verhandelten Waaren und Effetti nach der von dem Praeside dess Consulats oder Wechsl-Gerichts-Rath mit Zuzichung einer oder anderen Persohn von jener Nation, von der das ankommende Schiff ist, gemachten Schätzung, und dises zwar nur a proportione dessen, was würllich verkaufft, oder verhandelt seyn wird, also dass der nicht verkauffte oder verhandelte Rest ohne einzigen Aggravio wider abgeföhret werden könne und möge. Gestalten auch fürs anderte denen in sothanen obbemeldten beeden l'orti Franchi, oder anderen See- Haven ligenden, oder unter Unsern Flaggen, und mit Unsern Patenten lauffenden Schiffen in obgedachten unter dato 15. diss nechsthin erleuttert-erfrischt- und publicirten Patent zugesagte Kayserl. und Landesfürstl. Sicherheit, Schutz und Protection wider ein: so andere unternehmende Thätigkeit kräftigst und zwar dergestalten angedenen solle, dass Wir das Gewalt oder Unrecht übende Schiff, dessen Capitain, Patron, und seine Ciuma, oder Marinari von See-Rauber tractiren, dero Participanten, Heller und Helffer, andern zum Schröcken aussforschen, fangen, und alle deroselben Schiff, Gütter,

und von ihnen geraubte, auch in andere Haven geführte Waaren dem Beleydigten restituiren, bezahlen, oder sonst die gebührenden Vergnügung und Satisfaction verheiffen lassen wollen, damit aber fürs Dritte ein jeder Trafficant und Handels-Mann in öffters Bedeuten Porti Franchi auf ein und andere Weiss desto besser seine Convenienz machen möge, als wollen und lassen Wir gnädigst zu, dass ihnen Handels-Leuthen, so wohl Inheimischen als Fremden freystehen solle, ihre Waaren, wann selbe entladen, gegen proportionirter Entrichtung einiges Bestand-Geld in die daselbst zu Fiume und Triest, vorhanden und pro opportunitate aufzurichten habende Cameral-Magazinen auf drey viertl Jahr niedersetzen, und, da in solcher Zeit solche Magazine mit Waaren überhäuffet wurden, auf solchen Fall sollen all solche Waaren in ein nebst gelegenes Hauss oder Privat-Magazin depositirt, mit zwey Schlösser wohl verwahret, und hierzu ein Schlüssel von dem daselbst residirenden Consule, der Andere aber von dem Eigenthumer dess Guts zu sich genommen, wie zumahlen auch derselbe vor Verstreichung der drey viertl Jahr die Mauth oder den Zoll von selbigen depositirten Waaren zu entrichten keines Weegs verhalten werden, zu solchem Ende wollen Wir, und bewilligen gnädigst, dass alsdann solche Waaren obbesagter Massen der Consule, oder Wechssl-Gerichts-Rath mit Zuziehung ihrer Trafficanten, als Eigenthumer selbst: oder ein: oder anderer von ihrer Nation und niemand anderer taxiren möge, wie nicht weniger solle ihnen frey stehen, in Unseren Landen so wohfeil, als thun- und möglich ist einzukauffen, und so theur sie können, denen anderen fremden Negotianten wieder zu verkauffen, wie ingleichen die hierzu führende Waaren alda in Unseren Landen nach sein Trafficantens Disposition gelegentlich zu verhandlen, da indessen das mit Gegen-Waaren geladene Schiff wolte weiter geführt werden, oder sonsten dess Patrons Gelegenheit wäre weiter zu fahren, herentgegen der Handelsmann nicht gleich einen Kauffmann seiner Ladung antreffete, derselbe jedannoch gleichwolen mit nothdürftigen Geld allzeit versehen seye, als wollen Wir pro

Quinto, gnädigst besorget, und verheifflich seyn, dass in öffters gedachten beeden Porti Franchi ein genugsamer Assecurations-Banco oder Compagnie sowohl für die ablauffende als ankommende Schiffe inner kurtzen Zeit bestellt, und hierauss einem jeden auf seine hinbringend und niederlegende Waaren ein billicher Antheil seines Capitals auf gemessen Zeit jedesmahls erfolgt, und anticipirt werden könne.

Sexto vergünstigen Wir ferners gnädigst, dass sie Trafficanten und Handels-Leute, welche in obberührten beeden Porti Franchi und etwo weither in Unseren Erb-Königreich, Fürstenthumben und Landen, reysen, daselbsten wohnen und handeln, wegen der Handelschafft von keinen andern, als dem von Uns ansetzenden Special-Richter und Wechsl-Gericht geurtheilt werden sollen, aussgenommen in selbigen Sachen, welche Unser Landsfürstl. Mauth oder Zoll, und deroselben Defraudir- oder Verschwärtzung betreffen, so der von Uns bestellte Einnehmer, und Gegenschreiber mit Zuziehung Unsers in Locis verordneten Fiscalen untersuchen, und wie recht ist, verhandlen, herentgegen dergleichen Kauffmans-Handlungen von dem Wechsl-Gericht schleunig, sumariter, und ohne einiger Verzögerung abgethan, noch weniger pro

Septimo berührte Trafficanten, wann sie in: oder ausserhalb der Mauer Unserer Stadt Fiume und Triest Häuser und Krämläden bauen, und

sich nider lassen wollen; an ihrer Persohn und Güttern einiger Massen molestirt, weder deren Häuser und Läden wider die Billichkeit betragt, belegt, oder gravirt werden sollen. Pro

Octavo, im Fall eines folgenden Kriegs, so Gott verhüte, sie an Unsern oberklärten beeden Porti Franchi, sich eindringende Trafficanten auss Unsern In. Oe. Erb-Fürstenthumben und Landen hinweck ziehen müsten, so solle ihnen, ihren Factorn und Bedienten alle ihre Gütter und Waaren inner Jahrs-Frist zu verkauffen, oder mit sich zu nehmen frey stehen, weder ihre Schiff und Gütter in gleich gedachten Unsern In. Oe. Erb-Fürstenthumben und Landen mit Arrest belegt, vil weniger mit Repressalien beschwährt, sondern vil mehrers die Authores dergleichen unbefugten Attentaten und Ungebühr gerichtlich belanget, und nach beschaffenen Dingen und Umständen, damit nicht der Unschuldige für den Schuldigen büsse, bestraft werden sollen. Wie dann

Nonno, im Fall eines Schiffbruchs, so die Trafficanten an Unsern Adriatischen See-Küsten leyden möchten, solle weder Unser Fiscus, noch einig anderer Unserer Unterhanen von ihnen geborgenen oder ex naufragio recuperirten Güttern und Kauffmannschafften sich etwas zueignen, sondern was geborgen, oder recuperirt worden, denen Schiffbrüchigen, oder deren Erben gelassen und restituirt werden. Ingleichen

Decimo, dass sie Trafficanten in obbemeldten beeden Porti Franchi von Quartier und in andern Vorfällen von denen Personal-Beschwården immun, und frey seyn, und dise Befreyung auch dieselbe, so von wegen Unser daselbst zu Fiume, oder zu Triest residiren, und den selben Consulat-Rath praesentiren werden, zu geniessen haben sollen.

Undecimo, wollen Wir die an Unsern Haven ankommende Schiff aller Visitation befreyet, dahingegen die Trafficanten verbunden und obligirt haben, ihre authentische Passport, worinnen der Nahmen dess Schiff-Patrons sein Aufenthalt, und des Schiffs Freyheit sambt einer von seiner Behörde aufzuweisen habenden gefärtigten authentischen Specification ihrer Landung von jenen Orthen, wo sie ausgeseloffen seynd, zu zeigen, wann aber das Schiff mit verbotenen Contraband-Waaren (welche durch ein besonderes Patent mit nechsten kund gemacht werden sollen) beladen wäre, so sollen nur die befindenden Contraband-Waaren, nicht aber andere visitirt, und respective pr. contraband abgenommen werden. Im übrigen aber und pro

Duodecimo, vergönnen Wir dergleichen Trafficanten, und Kauffleuthen, dass jede Nation zu besserer Fortpflanzung derer Commerciën ein öffentliches Hauss oder Wohnung entweder in- oder ausserhalb der Stadt Fiume oder Triest erbanen, und zu solchen Ende einen Grund erkauffen. oder sonsten an sich erhandeln, wie nicht weniger einen Contralor, wie es in anderen Königreichen, Landen und Städten üblich und herkommens ist, haben, und halten möge, worzu Wir ihnen einen bequemen Orth anweisen lassen, auch da nöthig, ihnen mit mehrern Freyheiten so vil immer thunlich, gnädigst an Hand gehen wollen. Und damit

Letzlichen, sich die Frembd Negotianten und Handels-Leuth desto mehrern Vortheil zu erfreuen haben, als versprechen Wir und sagen denenselben hiemit zu, ihrer Völkerschaft und Familien alle gedeuliche Real- und

Personal-Freyheiten zu ertheilen, welche in anderen florirenden Handels-Städten jemabls ertheilt worden, und von Uns über der Partheyen bittliches Anlangen für thunlich werden befunden werden. Welchemnach dann ein solches allen Eingangs ermeldten Unsern getreuen Inwohnern und Unterthanen, auch anderen abbemeldten Partheyen zu jedermanns Wissen durch dises Unser gegenwärtiges gedrucktes offenes Patent hiemit notificirt, und kund gemacht wird, auf dass ein jeder dises dem gemeinen Weesen so heylsamen Wercks, als auch Unsers gnädigsten Willen in abweeg sich zu betragen wissen, und Unserer gnädigsten Verheisungen wie auch kräftigen Schutzes, Protection und Sicherheit zu erfreuen haben möge.

Dannenhero Wir zu solchen Ende allen und jeden Unseren nachgesetzten Geist- und Weltlichen Obrigkeiten, Praelaten, Grafen, Frey-Herrn, Herrn, Rittern, Stadthaltern, Land-Marschallen, Lands-Haubt-Leuthen, Lands-Verweesern, Vicedomben, Haubt-Leuthen, Burggraffen, Land-Richtern, Vöggten, Pflegern, Burgermeistern, Richtern, Räthen, Burgern, Gemeinden, und sents all Unsern Ambt-Leuthen, Unterthanen und Getreuen, was Würden, Stands, oder Weesens die seynd, so ernstlich als nachdrucksamist hiemit aufgetragen und anbefohlen haben wollen, dass all- und jede obbemeldte Negotianten und Trafficanen bey gegen wärtigen Unseren gnädigsten Patent in allweeg geschutz- und handgehabet werden sollen. Daran beschiecht Unser gnädigster Will und Meynung.

Geben in Unserer Residenz-Stadt Wienn den 18. Martij im 1719. Unserer Reiche: dess Römischen im Achten, deren Hispännischen im Sechzehnten, deren Hungarisch- und Böheim- bischen auch im Achten Jahre.

CARL m.p.

Philipp Ludw. G. v. Sintzendorff.

Ad Mandatum Sacrae Caesareae & Catholicae
Majestatis proprium
Joh. Joseph Edler v. Luidl.

POVELJA KRALJA KARLA VI O PROGLAŠENJU
RIJEKE I TRSTA SLOBODNIM LUKAMA
OD 18. OŽUJKA 1719.

(PRIJEVOD)

Mi Karlo VI po milosti Božjoj izabrani rimski car, za vječna vremena kralj mnogih država, u Germaniji, Hispaniji, Ugarskoj, Češkoj, Dalmaciji, Hrvatskoj, Slavoniji i Srbiji itd., itd., nadvojvoda Austrije, Vojvoda Burgunda, Brabanta, Milana, Štajerske, Koruške, Kranjske i Württenberga, grof Habsburški, Flandrije, Tirola, Gorice i Gradiške itd., itd. objavljujemo našu carsku i zemaljsko-kneževsku milost i svestrano poručujemo svako dobro svim našim stanovnicima i podanicima, bez obzira na njihove časti, položaj i službu, bila ona po visokom ili nižem nalogu, a koji stanuju bilo gdje u našim nasljednim kraljevinama, kneževinama i zemljama, te u Ugarskoj, Češkoj, Dalmaciji, Hrvatskoj, Slavoniji, Srbiji i u drugim osvojenim zemljama, a isto tako u Austriji, Tirolu, Štajerskoj, Koruškoj i Kranjskoj, pa i u Gorici i Gradiški, Trstu, sv. Vidu na Rijeci, i u svim ostalim našim austrijskim nasljednim zemljama, primorskim obalama i lukama te svima onima koji ovdje borave odnosno koji će se ubuduće ovamo doseliti i ovdje nastaniti.

Na temelju mira koji smo nedavno sklopili s Otomanskom Portom, a prema posebnom ugovoru od 27. srpnja protekle godine, među ostalim, predviđena je obostrana trgovina i brodarenje te njihovo unapređenje. Mi smo već po snazi našeg patenta, tiskanog i objavljenog 2. lipnja 1717, sve to razjasnili i ponovili, kao što je pod nadnevkom od 15. (istog mjeseca) izdanim patentom sve to ponovljeno, razjašnjeno i objavljeno radi uvođenja opće trgovine, a posebno među kršćanstvom u svim našim austrijskim nasljednim kraljevstvima, kneževinama i zemljama, a osobito putem brodarskog saobraćaja na našim nutarnjim austrijskim obalama, te zemaljsko-kneževskom namjerom milostivo predano na upoznavanje. Zbog toga smo u svrhu unapređenja većeg broja predmeta, a na temelju potankog prijedloga koji nam je stavljen, milostivo odlučili više toga na slijedeći način (urediti), i to

Prvo. Svim stranim trgovcima, brodovlasnicima, obrtnicima i drugim rukotvorcima, koji imaju želju i volju da se zbog trgovine dosele i nastane u našim austrijskim nasljednim zemljama, dopuštamo primjereni smještaj i slobodno obavljanje njihove trgovine, obrta i rukotvorstva i pružamo im u tom slučaju svestranu zaštitu i to ne samo u nedavno opisanom okrugu Kraljevice i Vinodola, nego i u svim drugim gradovima, trgovištim, mjestima i selima u našim austrijskim zemljama gdje i kako može bilo kome ovdje biti drago i primjereno.

Isto tako

Drugo. Zbog toga se s već započetim popravkom i uređivanjem, te proširenjem glavnih cesta mora neprekidno nastavljati i što prije dovršiti, a ubuduće treba da se one tako uzdržavaju da bi se shodno dobrim trgovačkim navikama i običajima osposobile za prijevoz i otpremu robe.

Radi svega toga ovime dobrostivo odobravamo svim trgovcima da mogu u svim lukama, okruzima i rijekama u našim austrijskim nasljednim kneževinama i zemljama bez ikakve sigurnosne pratnje ili kakve druge opće ili posebne dozvole, i s vlastitim i sa zakupljenim brodovima, bez tereta ili na-

tovarenim raznovrsnom robom i trgovačkim dobrom, pristajati, ovdje se za-
državati, i po volji isploviti.

Za to smo kao

Treće u istu svrhu sada milostivo imenovali za slobodne luke, dva, na Jadranskom moru ležeća grada, *Rijeku* i *Trst* gdje će od sada svi trgovci — koji inače robu koja stiže iz naših nasljednih zemalja kupuju iz druge, treće, četvrte ili dapače iz pete ruke — ubuduće moći na veliku korist najvećim dijelom to činiti iz prve ruke i tako imati dobru priliku za još veći dobitak.

Zato ćemo mi kao

Četvrto za veću sigurnost i unapređenje tih poslova u najbližoj budućnosti radi točnog obdržavanja izraditi i objaviti posebnu uredbu za osnivanje i trajno obdržavanje zdravstvene karantene (kontumacije), a za gore spomenute obje slobodne luke *Rijeku* i *Trst* milostivo smo podijelili sljedeće slobodštine pa ih dajemo na sveopće znanje:

— kao prvo, da svaki trgovac, kapetan broda, vlasnik broda i tome slični u obje naše slobodne luke uvijek i svagda s tovarom ili bez njega može bez zaprieke i slobodno uploviti i iz njih isploviti, u njima po svojoj volji osobno ili po svojim agentima i poslovođama, kako budu sami smatrali da im je najbolje i najprikladnije, kupovati robu, utovariti je i izvesti je, a da nisu za svoj boravak ili dolazak broda u luku odnosno njegov odlazak iz luke, dužni našem činovniku platiti zaštitnu pristojbu ili tzv. uzgređice (regale) ili druge pristojbe, bez obzira na njihov naziv. Isto tako neće se trebati ništa platiti od uvezene robe, izuzevši običajne propisane maltarine po cjeniku, pa 1 1/2% konzularne pristojbe ili tzv. admiralitetne carine od prodane ili inače prodaji predane robe, i to prema procjeni predsjednika konzulata ili savjetnika mjeničnog suda uz sudjelovanje jedne osobe one narodnosti kojoj pripada prispjeli brod. I to samo razmjerno onomu što će zaista biti prodano ili predano prodaji da bi se neprodani ostatak mogao ponovno izvesti bez ikakva opterećenja. Dosljedno tome

— kao drugo, da se prema nedavno pod nadnevkom 15. (ovog mjeseca) protumačenom, ponovljenom i objavljenom patentu brodovima, koji su u gore spomenutim slobodnim lukama ili u drugim lukama usidreni ili koji plove pod našim stijegom i s našom plovidbenom dozvolom djelotvorno ukaže odobreno carsko i zemaljsko-vladarsko osiguranje, zaštita i pokroviteljstvo, a isto tako i svakom drugom poslovanju, i to na taj način da ćemo brod koji skrivi nasilje ili nepravdu, njegova kapetana, njegovu posadu ili mornare smatrati gusarima, a njihove sudionike, jatacima i pomagačima, u svrhu zastrašivanja drugih, utvrditi, uhvatiti, pa brodove i robu koju su oni porobili, pa makar je i u druge luke odvezli, opljačkanima vratiti, naplatiti i pomoći im da dođu do primjerene naknade i zadovoljštine. Da bi kao

— treće, svaki nakupnik i trgovac u više puta spomenutim slobodnim lukama mogao na bilo koji način svršavati svoje ugovorne poslove, hoćemo i milostivo dozvoljavam da kako domaćim a tako i stranim trgovcima bude slobodno njihovu robu po njezinu istovaru, uz plaćanje razmjerne skladišnine, u *Rijeci* i *Trstu* prevesti na rok od 3/4 godine u komorska skladišta koja se imaju za to prema potrebama sagraditi. Ako bi pak u to doba takva skladišta bila pretrpana robom, neka se takva roba smjesti u koju susjednu kuću ili u privatno skladište, i neka se tamo pod dvostrukom bravom dobro

pohrani, pa neka se jedan njezin ključ preda rezidirajućem konzulu, a drugi neka preuzme vlasnik robe. Potonji ne može po isteku 3/4 godine uskratiti plaćanje maltarine ili carine od te pohranjene robe, pa za to želimo i dobrostivo odobravamo da tu robu — prema već rečenom — procjeni konzul ili vijećnik mjeničnog suda uz sudjelovanje trgovca kao vlasnika robe ili nekoga od njegove narodnosti, i nitko drugi. Isto tako, neka tim (trgovcima) bude slobodno u našim zemljama, koliko je to moguće, (robu) jeftino kupovati i koliko im to bude moguće skupo prodavati drugim stranim trgovcima. A tako da se uvezena roba u našim zemljama prema dispozicijama trgovaca prikladno prodaje. Kada međutim brod, na koji je utovarena druga roba, mora dalje ploviti ili vlasnik broda na koji drugi način ima priliku proslijediti put, te ako trgovac ne bi odmah našao kupca za svoj tovar, a ima samo oskudna novčana sredstva, želimo kao

P e t o milostivo se pobrinuti i pomoći da se u često spomenutim slobodnim lukama u kratko vrijeme utemelji jedna osiguravajuća banka ili kompanija za brodove koji izlaze iz luke ili u nju dolaze, pa da te banke svakom za donesenu i pohranjenu robu na određeno vrijeme svagda mogu predujmiti dio uložene glavnice.

S e s t o. Dajemo milostivo pogodnost da trgovci i prodavači koji putuju u već spomenute slobodne luke pa i dalje u naše nasljedne kraljevine, kneževine i zemlje, i tamo se nastane i trguju, u trgovačkim predmetima ne mogu biti osuđeni od nikoga drugog, nego od posebnog suca kojega budemo postavili i od mjeničnog suda, izuzevši one predmete, koji se tiču naše zemaljsko-kneževske maltarine ili carine odnosno njezine utaje i krijumčarenja, pa u tim predmetima neka istragu vode od nas postavljeni ubirači i protustavnici uz sudjelovanje naših fiškala, i neka ih pravedno rasprave.

Nasuprot tome mjenični sud ima takve trgovačke poslove brzo, skraćeno i bez zatezanja dovršiti.

S e d m o. Kada spomenuti trgovci unutar zidova našeg grada Rijeke i Trsta ili izvan njih grade kuće i dućane, pa se žele (tamo) nastaniti, ne smiju se osobno ni u pogledu imovine uznemiravati, pa se ni njihove kuće i dućani ne smiju prekomjerno opterećivati, opteretiti ni teretiti. Za

O s m o pak, u slučaju rata, što neka Bog zapriječi, ako bi trgovci, koji se nađu u našim gore spomenutim slobodnim lukama, morali otići iz naših austrijskih nasljednih zemalja, neka njihovim zastupnicima i namještenicima bude slobodno da u roku od godine dana svu njihovu robu prodaju, odnosno da je oni sami ponesu, a (u takvu slučaju) ne smiju se uzaptiti njihovi brodovi ni njihova roba na području spomenutih naših austrijskih nasljednih kneževina i zemalja, a još manje da se optereće represalijama. Što više, neka se začetnik takvih nedopuštenih napadaja i nepodopština sudbeno optuži i neka se kazni prema dokazanim predmetima i prilikama, da ne bi nedužan

... pretrpjeli brodolom na našoj jadranskoj mor-
... ni bilo koji od naših podanika prisvojiti
... dobara i trgovačke robe koju su iz bro-
... spašeno ili preuzeto ima predati i vratiti
... nasljednicima. Isto tako

D ... vci u objema spomenutim slobodnim lukama budu
oprošt ... nja (vojske) i drugih osobnih tereta, pa neka uživaju

to oslobođenje, koje ćemo saopćiti savjetniku konzulata koji stoluje u Rijeci ili Trstu.

Jedanaesto. Želimo da svi brodvi koji pristanu u našim lukama budu slobodni od svakog pregleda, ali naprotiv tome svi trgovci (koji stignu brodom) dužni su pokazati svoje izvorne putne isprave, u kojima je sadržano ime brodovlasnika, njegovo prebivalište i slobostine broda, i to zajedno s izvornim popisom tovara koji je izdala nadležna oblast onoga mjesta odakle su isplovili. Ako je pak brod natovaren zabranjenom robom (koja je proglašena posebnim kraljevskim otpisom), neka se pregleda samo nadena zabranjena roba, a ne i druga roba, odnosno da se ona kao zabranjena ne zaplijeni.

Uostalom kao

Dvanaesto dopuštamo spomenutim trgovcima i prodavačima da svaka nacija radi unapređenja trgovine u gradu Rijeci ili Trstu ili izvan njega sagradi javnu zgradu ili stan, i da u tu svrhu može kupiti zemljište, ili si ga na drugi način nabaviti, te da isto tako može držati jednog nadzornika, kako je to navadno u drugim kraljevstvima, zemljama i gradovima, a za to ćemo im dodijeliti pogodno mjesto, a prema potrebi milostivo pružiti i veće pogodnosti, koliko to bude moguće.

Naposlijetku da bi se strani veletrgovci i trgovci mogli usrećiti sa što većim pogodnostima, ovime obećajemo i priznajemo im da ćemo njihovim narodima i obitelji podijeliti sve moguće stvarne i osobne slobode, koje će bilo kada biti odobrene u drugim naprednim trgovačkim gradovima, i koje će se na temelju molbe stranaka utvrditi kao moguće.

Ovim našim sadašnjim tiskanim otvorenim patentom dajemo sve to na sveopće znanje našim vjernim stanovnicima i podanicima i drugim nenavedenim strankama i objavljujemo im to, kako bi se svatko općenito znao ravnanati u pogledu ove za općenitost tako korisne ustanove kao i u pogledu naše milostive volje, pa da ga usreći naše milostivo obećanje, kao i naša djelotvorna zaštita, uzimanje pod okrilje i sigurnost.

Stoga konačno ovime ozbiljno i posebno nalažemo i želimo da bude naređeno svima i svakomu — našim podređenim duhovnim i svjetovnim oblastima, crkvenim dostajanstvenicima, grofovima, barunima, gospodi vitežovima, državnim poglavarima, zemaljskim maršalima, kapetanima, zemaljskim namjesnicima, zamjenicima namjesnika, prokuratorima, načelnicima, sucima, vijećnicima, građanima, općinama i uopće svim našim službenicima, podanicima i vjernima, bez obzira na njihovu čast, stalež ili položaj — da se svim gore navedenim veletrgovcima i trgovcima u smislu ovog našeg sadašnjeg milostivog patenta ima pružiti svaka zaštita i susretljivost. Tako neka se izvrši naša milostiva volja i namjera.

Dano u našem stolnom gradu Beču, 18. ožujka 1719. godine, našeg pak vladanja: u Rimskom carstvu u osmoj godini, u Hispaniji u šesnaestoj godini, a u Ugarskoj i Češkoj također u osmoj godini.

KARLO v. r.

Filip Ljudevit pl. Sintzendorff
Po vlastitom nalogu njegovog svetog,
carskog i katoličkog veličanstva
Ivan Josip pl. Luide

PRIJEDLOG DIMITRIJA VOJNOVIĆA I GIULIJA NOCETTIJA
ZA OSNUTAK BRODOGRADITELJSKE ŠKOLE U KRALJEVICI
OD 15. SIJEČNJA 1766.

Eccelsa Cesarea Regia Suprema Intendenza Commerciale

In esecuzione della venerata intimazione de di 30. Novembre passato, continente la destinazione delli 12, sin'a 18 giovani per essere instruiti nella costruzione de bastimenti, giusto il Sovrano rescritto, che in vigor di quello l'eccelso Supremo Governo si compiace di commettermi l'esamina unitamente al costruttore Nocetti, sopra il medesimi, per darne corretativamente sul proposito il dovuto raguaglio. —

Considerato maturamente: il tenore del sovrano rescritto con cesso costruttore, si credono opportuni il seguenti articoli, ch'abbiamo l'onore di umilmente rassegnare, all'eccelso Supremo Governo, vertenti l'intrusione degl'antedetti, all'arte, e costruzione navale, cioè:

1^{mo} Che questi 18 giovani dovessero avere l'età d'anni 15 in 16, e non meno. —

2^{do} Che restassero anni sei almeno subordinati al travaglio per riuscire capaci.

3^{io} per i primi tre anni, si considera a proposito l'assegnamento di soldi venti per cadauno al giorno compresi li giorni Festivi.

4^{to} Essi seguenti tre anni tre a soldi trenta per giorno, accio maggiormente restino incoragiti al lavoro.

5^{to} Terminati li antedetti anni sei saranno sufficienti d'intraprendere l'architettura navale.

6^{to} Devono esser provveduti della seguente ferramenta; occorrente al lavoro, cioè per cadauno d'essi due manere, due ascie, segha, scimovre, scarpelli, sgubie¹ et occorrenti verine, quali capi² tutti costaranno fiorini dieci circa, può dovendosi provvedere per tutti il 18, si vuole la somma di fiorini 180, oltre quella spesa, che in seguito potrà occorrere per accomodar li medesimi in caso si guatassero.

7^{mo} Combinata la proposta assegnazione descritta nell'articolo 3^o per primi tre anni, viene ascendere la somma di fiorini cinque Xr. 40 per cadauno al mese, che per tutti i dieci otto forma il no. di fiorini 1224 all'anno, e per li 3 anni in tutti fiorini 3672. —

8^{vo} In seguito per gl'altri anni tre come nell'articolo 4^o viene ad'essere la somma di fiorini 8 Xr 30 al mese per cadauno e per tutti come sopra all'anno fiorini 1836, e nelli tre fiorini 5508.

9^{no} Così al termine degl'antedetti anni sei di loro instruzione ammonta la somma in tutto per il solo assegnamento di fiorini 9180.

1 Sgubia = sgorbia.

2 Capo = arnese.

10^{mo} Destinati, che fossero li medesimi giovani rendesi necessario il riflesso de quartieri per la loro abitazione, non essendo sufficienti le stanze di questo castello, nemmeno per la maestranza e marinari, ch'attualmente trovansi al lavoro della costruzione.

Questo è quanto per ultimo abbiamo travato a proposito, d'umiliare sopra il particolare d'essi giovani, rimittendo sempre alli saviissimi riflessi dell'eccelso Supremo Governo il presente nostro parere e con profondo rispetto abbiamo d'essere

Dell'eccelsa Suprema C.R. Commerciale Intendenza PORTO RE, li 15

Gennaro 1766.

Humilimi, Devotissimi et Ossequissimi
Servitori
DEMETRIO conte VOINOVICH, Direttore
GIULIO NOCETTI

(HKAW Kommerz Fasc. 108, rote Nr. 621, fol. 239—240)

Prijevod ovog mišljenja nalazi se pod naslovom »O brodograditeljskim i nautičkim školama...«, na str. 87 i dalje.

ZAPISNIK SJEDNICE KOMISIJE ZA KRALJEVIĆKE FREGATE
OD 28. VELJACE 1768.

PROTOCOLLO
delli 28. Febbraio 1768.

Della Commissione riguardante le due Fregate da Guerra, e lo stabilimento di una Marina nel Litorale Austriaco.

Presenti

S: E: il Sig: del S. R. I. Conte Enrico d'Auersperg Presidx:

Comendatore di Malta	Barone de Königsbrun	} Consiglieri
de Meaüssé	De Ricci	

Sua Maestà Imperiale Regia Apostolica con graziosissimo Sovrano Suo Rescritto delo 17. Decembre dell'anno decorso, avendo prevenuta, ed istruita quaset. Intendenza Commerciale, che dopoche il Caualiere di Malta de Meaüssé da quel gran Maestro proposto, e dalla Maestà sua destinato Comandante delle due Fregate da Guerra si fosse personalmente trasferito in Trieste, ed avesse (*avesse*) visitate, e riconosciute l'indicate Fregate, dovesse L'Intendenza comunicarli gl'atti, e dargli le informazioni, ch'egli desiderasse, o si riputassero necessarie, ed indi seco concertare la Natura, ed i mezzi opportuni tendenti all'Armamento dell'istesse Fregate, ed allo stabilimento d'una Marina, con rassegnarsene successiuamente alla Maestà sua i correlativi rapporti dall'Intendenza; si é lasciato tempo, e comodo al Caualiere de Meaüssé d'eguire in Porto-Rè la visita, e la ricognizione delle Fregate, che deve riguardarsi come la Calamita del prescritto concerto. Frattando prima, e dopo l'Atto della visita, di cui si tratta, si é avuta l'attenzione di mettere il sig: Comendatore al fatto delle precorse disposizioni, ed Atti principali concernenti l'armamento delle Fregate, e lo stabilimento d'una, Marina, ed all'essetto poi di sistematizzare la materia ne' termini insinuati dal Sovrano Rescritto, si é tenuta la presente conferenza concertativa, nella quale si sono presi in considerazione, e deliberazione li oggetti, e rispettive proposizioni, che hanno immediato decisivo influsso nel modo, corso, e successo di tal Armamento, e stabilimento.

Punto Primo

Destinazione, ed uso delle due Fregate

Si riasunsero li Rapporti Intendenziali, da quali concordemente risulta, ch'il Progetto dello stabilimento della Marina sia stato dettato dallo spirito di promuovere la nostra Navigazione Mercantile, e procurarle la necessaria possibile sicurezza, come pure di render piu rispettabile la pace con le Regenze di Barberia, e di respingere, e di vendicare i loro insulti, ed attacchi.

Si comprende benissimo, che l'armamento di due sole Fregate non ci conduce al conseguimento dell'indicato gran fine, siccome però non si giunge a nessun fine senza un principio, e senza progressi; e siccome giova, e preme di metter a profitto, e destinare ad un uso le due già Fregate costruite; così

si é presa in considerazione con il Sig: Comendatore la proposizione, quale sia l'uso il più opportuno, e conveniente in riflesso non tanto dell'istesse Fregate, quanto del più grave oggetto dello stabilimento d' una Marina?

Si riflette, che le attuali due Fregate possano sostenere, e rendere più sicuro il Commercio, e la Navigazione del Levante; ed all' incontro atte non sieno, ne sufficienti a sostenere quello del Ponente. Sosteranno il Commercio, e Navigazione del Levante, perche in quella parte non abbiamo da temere, che qualche Pirata Dulcignoto, contro cui le Fregate possono sempre promettersi una superiorità decisiva. I Tunesini, e Algerini non sogliono consegnare nel Levante; e Naui d'alto Bordo non si mettono in mare dalla Reggenza di Tripoli. All' incontro le Fregate non potrebbero sostenere la Navigazione Mercantile nel Mediterraneo, perchè non saprebbero resistere alle forze superiori degl' Algerini. Quindi a senso comune della Commissione l'uso principale delle nostre Fregate dovrebbe esser quello di crociare in Levante per difendere da ogni insulto, ed attacco in quelle parti la nostra Navigazione; le Fregate poi potranno in casi particolari destinarsi, e servire ad usi accessori come sarebbero quelli di scortare qualche Bastimento Mercantile ricco nel Mediterraneo, sostenere un trasporto di Truppe, e munizioni in Italia etc.

Le due Fregate, benchè appariscano un scarso Armamento, concilieranno sempre i vantaggi

1^{mo} chè metteranno in sicurezza, e qualche rispettabilità i Porti, e Coste del Litorale Austriaco.

2^{do} Chè serviranno di scuola a molti Marinari.

3^{uo} Chè questa scuola stabilira una disiplina Marittima.

4^o Chè l'allettamento del servizio Marittimo di Guerra inviterà nel Litorale Marinari, ed ufficiali esteri.

5^o Chè l'equipaggio loro potrà somministrare uomini esperti al Danubio, ed all'Italia in tempo di Guerra.

6^o Che la riparazione loro tratterà Proti, Cordarioli, Fabbri etc: i quali gioveranno ancora alla costruzione de Bastimenti Mercantili.

Punto Secondo Incremento d'un Armamento di guerra.

Risultando dal consulto sulla prima proposizione, chè per conciliare il doppio fine di difendere la nostra Navigazione Mercantile, e di sostenere la pace con le Reggenze di Barberia, si renda opportuno, e necessario un più numeroso e forte Armamento di guerra; Si consultò sulla proposizione, quanti Bastimenti, e di quale specie sarebbero sufficienti al desiderato effetto?

La vera, e più stabile sicurezza per la Navigazione, e Commercio Mercantile s'incontra nella pace con le Reggenze di Barberia. Or questa pace non possiamo promettercela, ò almeno solida, senza un armamento, il quale tenga in suggezione, e rispetto le sudette Reggenze.

A tal effetto si reputa sufficiente un armamento di quattro Fregate, e di due Vascelli di 60 Cannoni l'uno, maggiormente, che l'armamento, di cui si tratta, potrebbe lasciarsi vedere sulle Coste di Barberia, per convincere quel popolo delle nostre forze marittime, e maggiormente che si metterebbero in stato di respingere, e di vendicare gl'insulti ed attacchi.

Punto Terzo
Stato personale delle due Fregate.

Trattanto, chè pende la questione, e l'opera del progettato nuovo armamento, la Commissione ha fissate le sue considerazioni, e deliberazioni sopra i mezzi di mettere in attività effettiva le due Fregate. Quindi rimontando allo stato personale, e riassunto quello insinuato già dal Conte Voinovich, e promosso alla sovrana Corte con rapporto Intendenziale de' 9. Novembre 1765: Si consultò sulla proposizione = S' egli Sig: Commendatore concorra nel Piano del Voinovich, e non concorrendo, quale Stato personale sia il più idoneo al pieno armamento delle due Fregate.

Il Sig: de Meausse caratterizza lo stato personale delle Fregate progettato dal Conte Voinovich proprio, e convenevole per un Bastimento armato in corso, e niente meno che convenevole, e proprio per una Fregata di guerra, perchè nella totalità è troppo debole, e nella parzialità è Sopracaricato di Soldati, ed insufficientemente provisto di Marinar Egli Sig: de Meausse presenta sub N^{ro} I^{mo} lo stato, che egli progetta, a norma del quale l'equipaggio d'ogni Fregata ascende alla concorrenza di 270 teste, non comprese quelle dello stato maggiore. Egli soggiunge d'avere visitate personalmente in Porto-Rè le due Fregate, e di non averci riconosciuto alcun difetto essenziale, anzi la forma, e la costruzione li sia piaciuta.

Punto quarto
Corpo Militare nell'Armamento delle Fregate

Rilevatosi dallo stato personale presentato dal Sig. Commendatore, chè sopra ogni Fregata debba impiegarsi, e prestar servizio in mare un corpo di 60 teste militari comprese quelle de' bassi ufficiali. Si consultò sull'ulterior proposizione = Se giovi di preferire le Truppe regolari, o *la milizia Croata*. Eperchè il Sig: Commendatore potesse accertare il suo giudizio, la Commissione ebbe l'attenzione d'informarlo del rispettivo sistema della motivata milizia, e Truppe, come pure delle convenienze, ed inconvenienze, che s'incontrerebbero nell'impiego di queste, e di quella.

Si convenne, ch' al'armamento militare delle Fregate si destini un corpo fisso di Truppe regolari, il quale lo possa somministrare a tutte le ore in caso d'una improvvisa Campagna, e che per alcune Campagne s'imbarchino ancora li Officiali, con sequentemente la Commissione reputerebbe utile, e quasi necessario di destinare il corpo della guarnigione di Trieste.

La Commissione consulto ulteriormente = Se l'equipaggio militare debba costantemente servire sopra i Bastimenti, o alternare di anno in anno in mare, ed in terra.

E si preferisce unanimamente l'ultimo metodo per il doppio fine 1^{mo} di render esperto al servigiomarittimo un maggior numero de' soldati, 2^{do} di mantenerli nella disciplina, ed esercizio militare di terra che si neglige, e si dimentica nella Navigazione.

La Commissione insinua, che sia rinforzata ancora d'una compagnia, e conseguentemente portata ad un battaglione, e mezzo la guarnigione di Trieste, atteso il qual rinforzo potrà supplire al servizio di terra, ed all'equipaggio militare Marittimo; e rimostra, che l'indicato sistema sia il più economico, come che nell' attual Servizio di mare, sarebbe somministrata à Soldati, oltre l'ordinario Brot, la sola Panatica, e dopo il disarmamento non incontrerebbe il Sovrano erario alcun aggravo.

Gioverà qui rimarcare, chè l'Uniforme militare nell'attual servizio di mare non sarebbe deteriorato, ne consumato più che in terra, mentre la Cassa di Marina li somministrerebbe un abito di mare di poca spesa.

Punto quinto

Reclutazione de' Marinari, ed ufficiali, come pure dello stato maggiore per l'equipaggio delle Fregate.

Rilevandosi parimente dallo stato personale progettato dal Sig.: Commendatore, chè per l' equipaggio d' ogni Fregata. Si renda necessario un corpo di 210 teste, non comprese quelle dello stato maggiore, di cui non si riporta ne il numero, ne la specie si consultò sulla proposizione = se potrà compirsi.

Reclutazione con gente atta, ed esperta, senza pregiudizio del equipaggio de Bastimenti Mercantili, e quali, e quanti Ufficiali comprenderebbe lo stato maggiore. E fù data al Sig Commendatore un Idea non tanto della concorrenza della Marinaia del Litorale, quanto del suo carattere.

La Commissione é persuasa, chè s'incontrerà il sufficiente equipaggio Marinaresco delle Fregate, e s'averà l'attenzione di combinare nell atto pratico tali providenze, con il di cui favore s' eseguisca l'Arrolamento, senza pregiudizio delli equipaggi de' Bastimento mercantili. A riguardo dell'Individui, che compongono lo stato maggiore, informa il Sig: de Meaussè, che in ogni Fregata si rendano necessari almeno cinque ufficiali, quattro guardie Marine, ed un Ufficiale di Truppa, soggiungendo, chè per secondare, e sollecitare l'adempimento delle Sovrane intenzioni tendenti all' incremento della Marina, converrebbe di moltiplicare l'Individui dello stato maggiore, per formare un più numeroso corpo d'Ufficiali esperti.

Punto sesto

Delle Panatiche dell' equipaggio.

Presasi in considerazione, e deliberazione la materia del mantenimento delle Fregate si consulto sulla proposizione = Se convenga di somministrare le Panatiche per arrenda, ò per economia. Ed in tale occasione si provocò all esibizione per un Novennio già rassegnata da un Arrendatore all'Intendenza, dal quale istradata originalmente al Sig: Commendatore per suo norma.

Insinua il Sig: de Meaussè, ed alla sua insinuazione accede la Commissione, chè convenga di preferire la somministrazione per economia, almeno nelle prime Campagne, all'effetto non tanto di assicurare maggiormente l'equipaggio sulla buona specie, e condizione dell' istessa Panatica, quanto di rileuare il preciso prezzo, onde sapersi dirigere nelle condizioni dell' arrenda. Prendesi ulteriormente in considerazione, che solamente nell atto pratico della prima Campagna potrà accettarsi il giudizio sopra questa, ò quella Specie di Panatica, che sia da una parte la più grata all' equipaggio, e dall'altra la più economica alla Cassa di Marina.

Punto settimo
Munizioni, armi, ed istrumenti da guerra
per le due Fregate.

A riguardo delle munizioni, armi ed istrumenti da guerra per uso, e servizio delle due Fregate, si presero in considerazione le due specifiche presentate già dal Conte Voinovich, e promosse a Corte sub litteris A. et C. con il rapporto Intendenziale de 9. Novembre 1765. E si consulto il Sig. Commendatore sulla proposizione = Se l' indicate munizioni, armi, ed istrumenti siano in qualità, e quantità sufficienti al prossimo uso, e servizio delle Fregate.

Il Sig de Meausse le dichiara sufficienti.

Punto ottavo
Annuo spesa del mantenimento personale, e
reale delle Fregate.

Concertato lo stato personale, e reale delle due Fregate si consulto il Sig. Commendatore sulla concorrenza della Spesa dell annuo mantenimento di detto Stato.

Il Sig: de Meausse non ha fatto, ne puol fare un calcolo esattissimo, maggiormente che non ha precisa nozione del prezzo delle Panatiche e de salari ordinari in questo Litorale. Egli però ragguaglia il trattenimento annuo d'ogni Fregata alla concorenza incirca di 50.000 Fiorini.

Punto nono
Luogo del disarmamento delle Fregate, e della
costruzione di nuovi Bastimenti da guerra.

Premessa la Natura, e li mezzi dell'armamento delle attuali due Fregate, si discese alla considerazione, e deliberazione del luogo, in cui convenga non tanto d'eseguire il Loro disarmamento, quanto d'intraprendere la costruzione di nuovi Bastimenti da guerra. E dopo una seria discussione de punti di vista riguardanti l'uno, e l' altro oggetto, si consulto il Sig. Commendatore: sulla proposizione = S'egli ravvisi opportuna per i motivati due fini la situazione di Porto-Rè, e sufficienti le addiagenti fabbriche, e comodi, ò se, e quali altri comodi, e fabbriche gioverebbe di stabilirvi.

Il Sig: de Meausse non ravvisa idonea ne la situazione, ne la appartenenze di Porto-Rè per nuovi armamenti, come neppure idonea al disarmamento delle due Fregate, perche non s'incontrano le abitazioni necessarie per l'equipaggio, ne le Arti, e comodi per li Artisti servienti alla costruzione, e perche quel deserto paese non somministra le sufficienti provisioni da bocca; tutta volta, fin'a che non siansi eseguiti in Trieste li stabilimenti, e providenze convenevoli per il congruo disarmamento delle Fregate; il Sig. de Meausse lo eseguirà in Porto-Rè, insinuando bensì di non impegnarsi in quella parte in nuove spese.

Punto Decimo

Se al disarmamento possa impiegarsi il
Lazzaretto netto di Trieste.

Atteso il consulto del Sig. Commendatore sopra le precedenti proposizioni la Commissione sollecita di risparmiare da una parte tutte le possibili spese al Sovrano erario, ed imaginare dall'altra un luogo, ed un comodo più congruo al disarmamento, non volle preterire di consultare il Sig. Commendatore sull'ulterior proposizione = Se talvolta non potesse impiegarsi, e destinarsi al disarmamento delle Fregate buona parte dell'abitazione e de' magazzini dell'attual Lazzaretto netto di Trieste, il quale non sarà molto occupato ad uso di contumazie dopo la costruzione del Lazzaretto sporco.

Dichiara il Sig. de Meausse, ch' il Lazzaretto netto di Trieste non possa assolutamente impiegarsi al disarmamento delle Fregate, perche i suoi magazzini non sono al piano del mare, a perche le Fregate non possono approssimarsi neppur al ponte del Lazzaretto, onde il discarico, e ricarico dell'armamento sarebbe esposto a lunga perdita di tempo, ed a gravi spese, ed a deterioramenti e danno.

Punto Undecimo

Bassin artificiale

Siccome Port-Rè a senso del Sig: Commendatore non può servire, che al provisional disarmamento delle attuali due Fregate, e non si reputa idoneo alla costruzione di nuovi Bastimenti da guerra, e si preferisce per questa, e per quello la situazione di Trieste: così la Commissione giudico sano consiglio di metterli sotto li occhi il Piano del Bassin artificiale progettato già dal Ingegnere Consigliere, Fremaut, e di consultarlo sulla proposizione = Se lo ravvisi per atto all' indicata costruzione, e disarmamento.

Il Sig: de Meausse riguarda l'opera del Bassin artificiale con le sue appartenenze per vantaggiosa ed atta a combinarci li stabilimenti, e providenze convenevoli per il congruo disarmamento delle Fregate e per la costruzione di nuovi Bastimenti da guerra.

Terminata così la conferenza concertatina la Commissione insinuò al Sig: Comendatore di sottoscrivere il presente correlativo Protocollo. Alla qual sottoscrizione egli non si é prestato, supponendola repugnante non tanto alla consuetudine, quanto alle sue istruzioni.

Enrico Conte d'Auersperg
Franº: Sauº: Baron de Königsbrun
Pasquale de Ricci.

N^{ro} I^{mo}
Etat d'Armement pour une des Fregattes Imperiales.

Etat Major	4
Pilotes	2
Nochers	3
Chirurchiens	4
Ecrivains	2
Maitres Canoniers	15
Canoniers	2
Contremaitres	2
Bossemanms	6
Quartier maitres	5
Gabiers	2
Charpentiers	2
Calefats	4
Timoniers	1
Maitre Voilier	60
Soldats, y compris les bas Officiers	140
Matelots	16
Mousses	
Totalit:	270

(Hofkriegsrath, Wien Nr. 54 April 1768)

**SUDJELOVANJE SENJANA KOD FORMIRANJA MORNARSKIH ODREDA
I OBALNE STRAZE**

UPUTE ZA NAMJESNIKA U SENJU NIKOLU MAROTTIJA
OD 30. PROSINCA 1752.

*Interim-Instruction für dem Hauptmann Amts-Verwalter
und Königlichen Rath zu Zennig Nicolo v. Marotti
(Nepotrebno ispušteno)*

§^{us} 12^{us}

Von Errichtung einirer Compagnien Marine zu Dienst des Commercialis. Von Beschreibung derer Zennigerischen Schiffen nach ihren Gattungen und derer über die Zahl vorgedachte Compagnie annoch (!) überbleibenden tüchtigen Mariniers. Wie auch von Anwerbung einer Compagni zu allenfälligen Gebrauch auf dem Meer.

Nach allerley heylsammen Fürkehrungen, die Ihro Kays. Königl. Mayestät zu gegenwertiger Interim Instruction allergnädigst veranlassen geruhet, sehen dieselbe ernsthatlich entgegen, womit zu Dienst des Commercialis und unter einstig — mehrerer auf Hülff des gemeinen Manns anfänglich eine tüchtige Compagnie de Marine auf die Bain gestellet werde. Was man derselben an Sold zu reichen gemeynet? eröffnet der mehreren hirneben bey kommender Plan. Was aber eigentlich für ein Personale zu denen Officiers-Stellen sowohl als zu gemeinen Diensten tüchtig? forthin unter diesfälligen Soldt und Pflicht zu nehmen wäre. Darüber gewärtiget man ehest sein des Hauptmann Amts-Verwalters gut achtlichen Bericht, dem beyzufügen seyn wird, ob nebst solcher Compagnie Marina nicht untereinst eine andere Compagnie von Zennigerischen Insassen zu errüchten gedeylich wäre? Die da in Gestalt einer Milice behörig zwar angeworben, in betreff des Solds aber solchermassen gerichtet werden könnte, dass, in so lang sie per mare dienste zu thun nicht beordert werde, die Officiers ausserhalb des Militär-characteur keine Gage, die Gemeinen aber den geringen Sold zu monatlich 30 kr genissen, alsbald aber selbte Dienste tuth? nebst der Gage vor die Officiers auch die benögthen Vivres über kommen sollen. Wo übrigens noch in Zusammenhang dieser Materie erforderlich seyn will, damit zugleich Zeit eine vorläufige Conscription an die Triester Intendenza und von dannen hierher gesendet werde, wie vielerley Schiffe? auch von was Gattung? die Zenger Inwohnern dermahlen würcklich innehaben?

Auch wer von denen über obige zur Marina und der Milice zu widmen kommend in Schiffahrtwesen erfahrener Leute noch sonst zu Leystung dergleichen erforderlichen Mariniers-oder Matelots-Diensten tüchtig und tauglich wäre um hir von zu Behuff des Commerci in dem samtlichen Litorali Austriaco nutzlichen Gebrauch machen zu können?

(Nepotrebno izostavljeno)

Geben Wienn dem 30. Decembr. 1752.

(HKAW Kommerz rote Nr. 483 (Zenger Akten).

PRIJEVOD

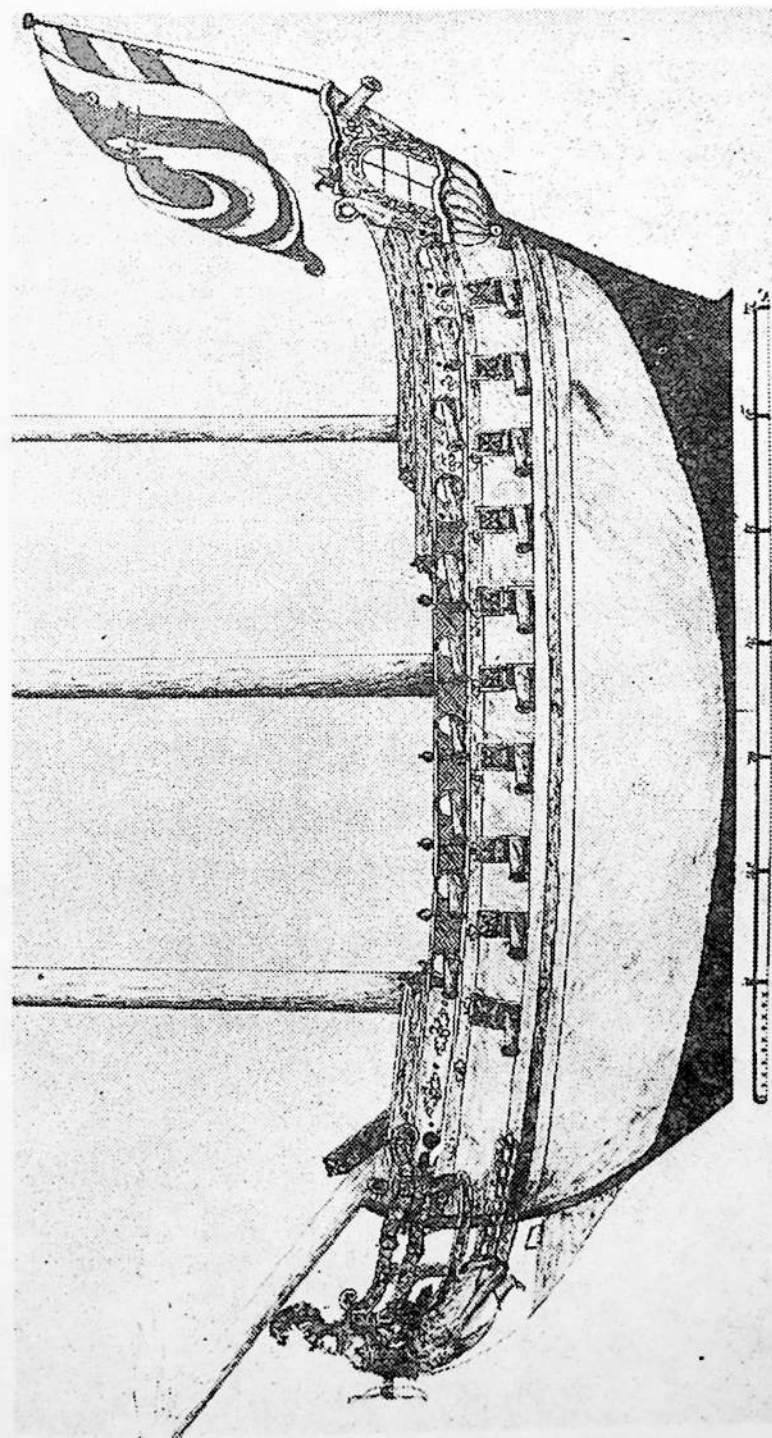
§ 12.

O utemeljenju nekoliko mornarskih odreda za službu komercija. O opisu senjskih brodova, o njihovim vrstama i o broju vrsnih mornara koji će još preostati preko broja onih što će ući u spomenute mornarske odrede, te o unovčenju jednog odreda za moguću potrebu na moru.

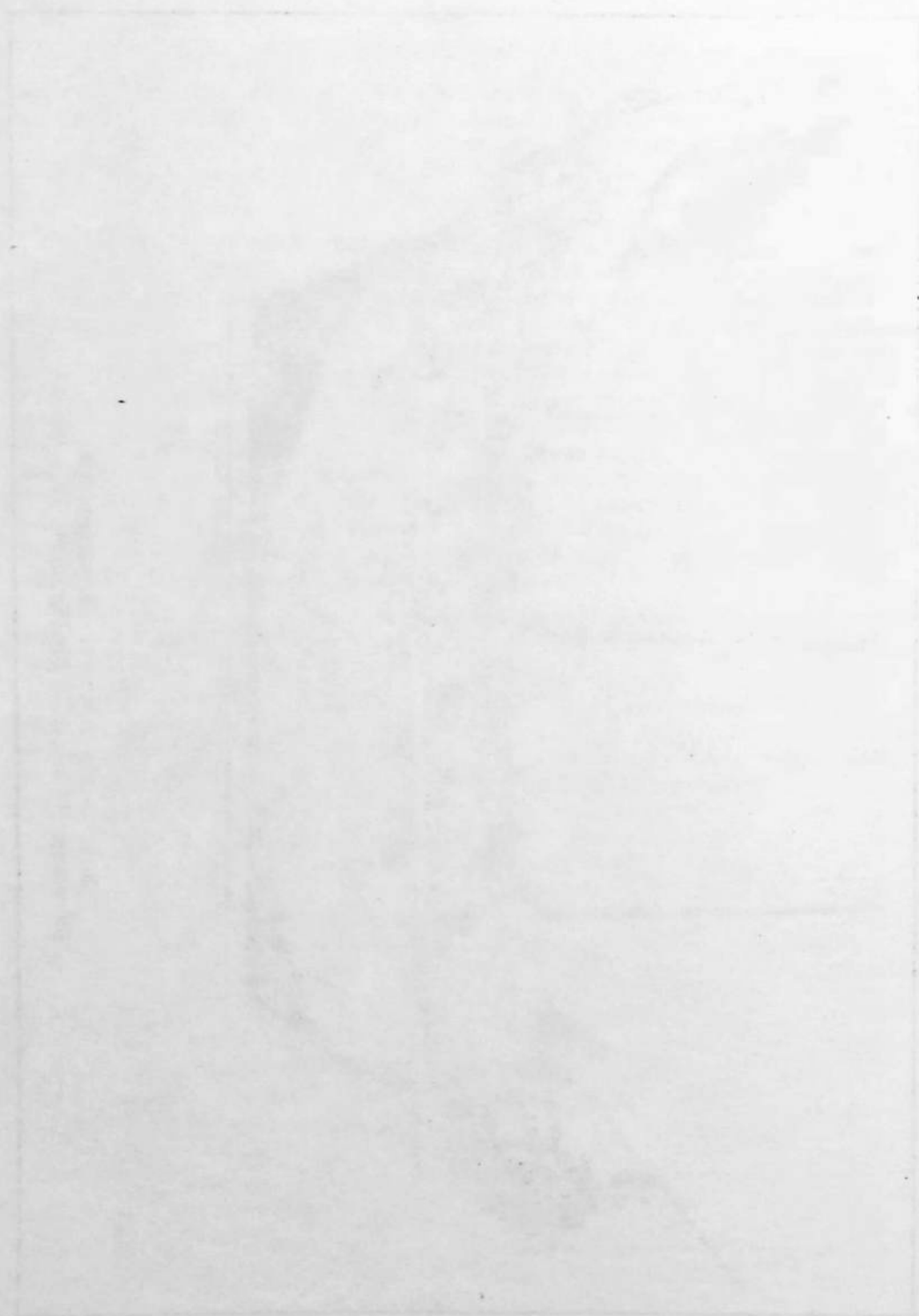
Po izvršenju različitih korisnih mjera, koje su njezino carsko i kraljevsko veličanstvo potakle da je blagoizvoljelo odrediti izdavanje ovog privremenog naputka, ozbiljno je među ostalim predviđeno, na koji način bi se najbolje u korist komercijale — u prvom redu uz pomoć čovjeka niskog roda — osposobio jedan valjani mornarski odred. Što mu se pak namjerava pružiti za plaću, opširno se razlaže u priloženoj osnovi. Kako će se sposobno osoblje za časničku službu te za niže dužnosti primiti u plaćenu službu i dužnost, o tom se očekuje žurni mjerodavni izvještaj kapetana-namjesnika, a tom izvještaju treba dodati, ne bi li bilo podesno uz ovakav mornarski odred osnovati još jedan odred Senjana. Taj odred bi se unovčio poput vojske, ali bi se s obzirom na plaću imao tako urediti da časnici koji nemaju vojnički čin, nemaju plaću dokle god se ne odrede za službu na moru. Obični bi pak vojnici uživali malu mjesečnu plaću od 30 krajcara, ali čim bi stupili u službu kao časnici primali bi uz plaću i prehranu.

Kako uostalom u vezi s ovim predmetom još nešto može biti potrebno, neka se Intendanci u Trstu istodobno pošalje privremeni popis, koliko brodova i kakve vrste Senjani u tom času imaju.

Također neka se izvjesti, koji su iskusni ljudi povrh onih što dolaze u obzir za mornaricu i za vojnu službu u brodarstvu, još vješti i sposobni za mornarsku službu ili za mornare da bi se ovdje mogli korisno upotrijebiti za pomoć komercijala na području cijelog austrijskog primorja.



Slika broda iz senjskog brodogradilišta
Naoružanje: 40 topova — Brodograditelj: Ivan Mavrić



REPRODUKCIJE

S A D R Ź A J

1.
ODLUKA KRALJA KARLA VI O GRADNJI VOJNOG
SLAGALISTA I BRODOGRADILISTA U KRALJEVICI
OD 19. SIJEČNJA 1729.

2.
PRORAČUN ARHITEKTA FUSCONIJA ZA OBNOVU
KRALJEVIČKIH KAŠTELA I GRADNJU OBJEKATA
POTREBNIH ZA OSPOSOBLJENJE BRODOGRADILI-
ŠTA OD 1. SIJEČNJA 1764.

3.
POPIS UZADI KOJA JE POTREBNA ZA OPREMU
FREGATA OD 26. SRPNJA 1765.

4.
VOJNOVIČEVO TRAŽENJE NAORUŽANJA FREGATA
OD 17. LISTOPADA 1765.

5.
PRORAČUN NAKNADNIH TROŠKOVA ZA OPREMU
FREGATA OD 9. VELJAČE 1767.

6.
VOJNOVIČEV OBRAČUN TROŠKOVA ZA GRADNJU
FREGATA OD 2. SVIBNJA 1767.

1.

**ODLUKA KRALJA KARLA VI O GRADNJI VOJNOG
SLAGALIŠTA (ARSENALA) I BRODOGRADILIŠTA U
KRALJEVICI OD 19. SIJEČNJA 1729.**

(AT Intendenza Commerciale Busta 845, Nr. 1866/182
— Prijevod cijele odluke pod naslovom »Zaštita slobod-
ne plovidbe na Jadranu: b) Gradnja arsenala i brodo-
gradilišta u Kraljevici za vrijeme Karla VI«, str. 36)

1866 \ 182

Lit. B. Num. VII.

Buccari.

Der bey Buccari liegende Portofre-
yden erbau. und einricht. zum
Schiffbau.

A. 4.



 Wir L. von Gottes gnaden, etc.
 unter königlicher, kaiserl. zu allen Zeiten
 beständigem Schutz und Schutz
 Hoch- und Wohlgeborner Eurer
 Hochwürden. Churfürstlichen Raths
 zu Speyer, auf dem wir
 gemeinlich unser Porto Reg.
 bey Buccari zu annehmen
 und zu empfangen, und das
 in nöthigen Fällen materialien
 mit denen dazumal gehörigen
 operarijs, auf welche in dem
 allhier bey uns bestehenden
 groß in Porto de nuovo, al
 vecchio, die Wohnung, und die
 Hofstatt zu empfangen, auf
 was andere Gebäu mit d.

B.

In aufzählung des Imports
 "Laut des Verzeichnisses vom 1. Juli 1866
 so haben wir zu dem Ende
 das Verzeichnis herabgeschrieben
 in den Bänden: Cämmerl. Cont.
 Admiral Chevalier Reichmann
 in aufzählung seiner Güter ex.
 "perien, und des Besatzes in.
 "des Verzeichnisses, und des mit
 des Verzeichnisses zu einem Cap.
 in aufzählung des Verzeichnisses
 Verzeichnisses, so auch:

Primo geht der Postbote zu
+ fahrt: Aufmerksam zu be-
+ achtet, und bequemt gemacht,
außer auf mit Magazine-
posten, die Kasse

ferner geſch. equipirte,
 alſo ſchon vorrath, und andere
 materialien, aufzuſtellen,
 und Vorſchlag zu machen, nicht
 weniger ſelbſt gehen zu
 arbeiten zugetrieben werden
 ſoll. In ſelbſt die Vorſchläge
 „gute Privat Geſchäfte ord.
 „müßte man zuſehen ſeyn
 worden, und ſonſt

2. ^o Vorſchlag dieſe Poſte
 zu ſetzen, ſelbſt mit ſolchen
 Anſehen, und ſonſt in ſeinem
 Stande ſoſt zuſehen, ſonſt
 an ſeinen oder ſonſt

ist beflundet; Es wird, und
 schon zum Lossehung des
 Langhies zu machen, gleichmüß.
 "ing schiffmüthig prägen, Konjunktur
 kungos kommt eine Galerie zu.
 "ingen, Savoy, werden successu
 Temporis nachgefordert und
 Giff, und Luchpand, so weit
 "melke Chagazine, als auf der
 Squero Batterien, und Giff
 für Dispositio des Porto, und Cha
 "bilierung der Marine, nach mehr
 netliche Drussel gebauet werden
 können, und damit

Perio für Drussel Drussel, Offi
 cier, und Drussel, dessen man

Das jetzt benützte, sein wird,
 mit zulängl. Aufsatze des.
 „eser werden mög, und so oft
 so alt: als eine Post. Le.
 jedes auf große Aufsatze
 zugeordnet werden können.
 Und also

4^{te} Die Post sobald mögl.
 einen Anfang zu machen, je
 ist notwendig, in der Folge
 gedachten Chevalier Reichmann
 in der Post gewarnt.
 Ingenieur, und zwar in Land:
 über Ingenieur, und Oberr.
 „Genant Reichmann zugeordnet,
 auf die an der (Chevalier)

Einsame Nacht, daher
angewiesen wird, ob es in
einem der Gebirgs-Lagerhäuser
Abtath von Hens allein degen.
Dieser soll. Cois. & Hens dann
auf

5. Im Anfang d. 18. Jahrh.
sind Fundam. mit monatl.
5000 fl. gegen Jura gewid.
" haben wollen, 1800

„Lern, dass dich gut
unterrichtet wird, wohl
instruirt, und seiner Regel.
„Lern ohne pflicht: Gesetz
„bedachten über Ingenieur
„Verein, praktisch, auf die Ingenieur,
„b. 14

Legant. Befehl. von Ihm
 approbirt worden. v. d. s.
 und zu wissen
 ym Hofgericht übertragen
 wieviel der die Hilffaltig
 der diese Vernehmung der
 gelandt. Arbeit allein in
 der Person stand festlich
 wurde, als den auf dem
 selben ein andere verkehr.
 "sämtlich" main zugegeben
 und in der Direction
 und Dependenz angeordnet,
 auf der aufwendung zu
 wohl wissen, als der Casiers
 aufzuheben Kopfslag etc.
 C. 4. 1.

London, 1. April
 Der in defensions Haupt
 Infanterie Porto Le Schiff.
 „Ich, die volle nach der fass zu
 geben veranlassung: Invention:
 und Beförderung aller dessen,
 was in Porto Le, vertrieben,
 enovo befindet, sein konnte.
 Selten Chevalier Reichmann
 so eben so fassig bekannt,
 singen, aufgewacht,
 der Comendant, als Officier,
 und Genuß, so daß es
 in der Garnison liegen,
 nicht mehr von Aufbruch:
 Hauptmann, sondern von

abgedruckten Chevalier Teich.
 "mann Trüglig dependent
 pr^gu: Koss^u

On dem Hauptmann fester
 may Porto & zu folge, und
 in allen dies v^unt^ust^u be^ust^ust^u.
 In Kossel^u fester may
 Is Comendanten Ode zu fester.
 In der Kossel^u v^unt^ust^u be^ust^ust^u.
 schiller^u v^unt^ust^u be^ust^ust^u.
 nicht weniger

Es muss also sehr deutlich,
 und haben wollen, so an
 all^ug^ust^u be^ust^ust^u.
 und Kossel^u v^unt^ust^u be^ust^ust^u.

Im zugethanen Geistlichen
Herrn angestrichen Chevalier
Seichmann die Götter: und
phänomenal gestirnt
von allen Göttern, die er den
langen weilt, wird ihnen
übergebenen Zugführer.
„Herr, auf neuen Zug
übernehmen in aller
Kraft gegeben wird.“

„Herr, auf singelant
Herrn die Götter: geben
„Herr, die Götter: geben
die Götter: geben“

und ich ihm dankbar
 intimistisch, auch so in der
 diesen allergrößten Erfolg
 seiner besten Tätigkeit, und so
 erforderlich in aller
 geschehen, ich habe
 diesen polst; Er
 dan die gewissen
 geschehen, als
 von der: die
 wegen in der
 neuen Oberingenieur
 die die
 auf der
 werden, die

Commissions deses obbesaght dats
 desers g. O. deses, wie
 dells, wie auf desers Com.
 desesien gault Commission alle
 pro directione notificiert
 worden. dan an dem be.
 deses desers g. O. deses. dan
 deses. Graz den 19. Jan.
 1729.

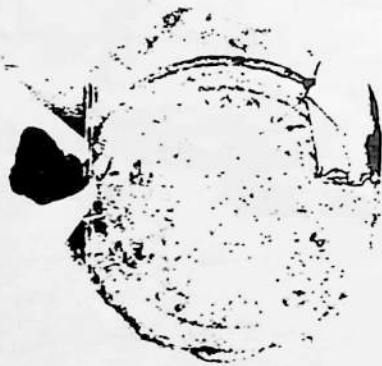
Deses desers g. O. deses.
 deses desers g. O. deses.

Commission deses deses.
 deses desers g. O. deses.
 deses desers g. O. deses.

deses desers g. O. deses.
 deses desers g. O. deses.

849 h 27
Buccari
1724.

relat d'André
relat de P. P. P.



2. by B. ...
 3. by ...
 4. by ...
 5. by ...
 6. by ...
 7. by ...
 8. by ...
 9. by ...
 10. by ...
 11. by ...
 12. by ...
 13. by ...
 14. by ...
 15. by ...
 16. by ...
 17. by ...
 18. by ...
 19. by ...
 20. by ...
 21. by ...
 22. by ...
 23. by ...
 24. by ...
 25. by ...
 26. by ...
 27. by ...
 28. by ...
 29. by ...
 30. by ...
 31. by ...
 32. by ...
 33. by ...
 34. by ...
 35. by ...
 36. by ...
 37. by ...
 38. by ...
 39. by ...
 40. by ...
 41. by ...
 42. by ...
 43. by ...
 44. by ...
 45. by ...
 46. by ...
 47. by ...
 48. by ...
 49. by ...
 50. by ...
 51. by ...
 52. by ...
 53. by ...
 54. by ...
 55. by ...
 56. by ...
 57. by ...
 58. by ...
 59. by ...
 60. by ...
 61. by ...
 62. by ...
 63. by ...
 64. by ...
 65. by ...
 66. by ...
 67. by ...
 68. by ...
 69. by ...
 70. by ...
 71. by ...
 72. by ...
 73. by ...
 74. by ...
 75. by ...
 76. by ...
 77. by ...
 78. by ...
 79. by ...
 80. by ...
 81. by ...
 82. by ...
 83. by ...
 84. by ...
 85. by ...
 86. by ...
 87. by ...
 88. by ...
 89. by ...
 90. by ...
 91. by ...
 92. by ...
 93. by ...
 94. by ...
 95. by ...
 96. by ...
 97. by ...
 98. by ...
 99. by ...
 100. by ...

[illegible]

Friday

CARL VON GOTTES gnaden erwehlter Römischer Keyser, zu allen Zeiten mehrer des Reichs.

Hoch und Wohlgebohrner Lieber gethreuer. Demnach Wir gnädigst entschlossen, auf dem sogenannten Orth Porto-Re bey Buccari zu Aufrichtung des See-Wesens einen Schiffbau anzulegen, und dahin die nöthigen Bau materialien mit denen darzu gehörigen operariis, auch selben in denen alldorth befindlichen Gebäuen, sowohl in Porto Re nuovo, als vechio, die Wohnung und Unterhalt zu verschaffen, auch noch andere Gebäu mit der Zeit zur Ausführung dises importanten Werckhs anordnen zu lassen, so haben Wir zu dem Ende das Vertrauen vornemblich in dem Königlichen Dänischen Contra-Admiral Chevalier Teichmann in ansehung seiner guten experienz und viel bekannten integritet gesetzt, und Ihm mit dieser Vollmacht zu einem Capo in Ausführung solches Werckhs benennet, das nemlich:

Primo: gesagten Orth Porto Re zum erforderlichen Unterkommen zubereithet und bequemst gemacht, anbey auch mit Magazinen sowohl zur Verwahrung der hierzu gehörig(en) Requisiten, als Thauwerch und ander(er) Materialien, auch Instrumenten und Werckhzeig versehen, niht weniger, selbigen Haaffen dergestalten zugerichtet werden solle, daß in selbig(en) die Verförthigende Kriegs-Schiff gueter ordnung nach zu rangieren seyn werden, und zumahlen

2^{do} Bey Visitirung dieses Porto sich zaiget, daß selber mit Felsen umgeben und daher in seinem Standt sehr Ungleich seye, auch an vielen Orthen unzugänglich sich befindet, daß wird, umb selben zum Vorhaben dessen tauglich zu machen, gleichmässig fals nötig seyn, von jenen Rings herum eine Galerie zu ziehen, darauf so dan successu temporis nach Erfordernis der Zeit und Umstände, so wohl gemelte Magazinen, als auch der Squero-Batterien, und folglich zur Sicherheit des Porto und Etabilirung der Marine noch mehreres nöttige Werck gebauet werden können, und damit

Tertio jene Werckläuthe, Officier und Arbeiter, deren man von jetzt benöthiget seyn wird, mit zulänglichen Unterhalt versehen werden mög, und sowohl der Alte- als neue Port-Re, jedoch ohne grossen Unkosten zugerichtet werden können, und aber

4^{to} Diesen Werck sobald möglich einen Anfang zu machen, so ist notwendig, daß Eingangs (?) gedachten Chevalier Teichmann ein dem Werckh gewachsener Ingenieur und zwar der Land-Ober Ingenieur und Obrist Lieutenant Weiß zugegeben, auch derselbe Ihme Chevalier Teichmann dergestalten angewiesen werde, daß er in allen diese Gebäu betreffende Arbeith von ihm allein dependieren solle. Wie Wir dann auch

5^{to} Zum Anfang dises Werckhs einen Fundum mit monatlichen 5000 Rh(einische) Gulden gegen dem gewidmet haben wollen, daß pro

6^{to} Jener, dem dieses Geld anverthrauet wird, wohl instruiert, und keine Bezahlung ohne schriftlichen Befehl erstgedachten Ober Ingenieur Weiß praesentiert, auch die darüber legende Rechnung von ihm approbirt werden solle, und zu mahlen

7^{mo} Mehrgedachten Ober Ingenieur Weiß die villfältig bey diser Unternembung vorfallende Arbeith slein zu bestreiten etwas hart fallen würde, also kann auch dem selben ein anderer wohl verständig Mann zugegeben und unter sein(e) direction und dependenz angestellt, auch bey aufnembung sowohl dessen, als des Cassiers auf seinem Vorschlag reflectirt werden, und so vill

8^{vo} Dem Defensions Standt dieses Orths Porto Re betrifft, da solle nach vorhero beschau ordentl. Inventur und Beschreibung alles dessen, so sich in Porto Re, vechio e novo befindet, dem wierderholten Chevalier Teichmann oder wem er heirfür benennet, eingeraumbet, auch sowohl der Commendant, als Officier und Gemainer, so daselbst in der Garnison ligen, nicht mehr von Unserer I. Ö. Hof Cammer, sondern vom obgedachten Chevalier Teichmann lediglich dependent seyn, wor zu

9^{mo} Dem Hauptamnn Fuster (?) nach Porto Re zu folgen, und in allen dero Dienst berührenden Vorfällen sich nach des Commandanten Order zu richten der befelch durch Gehörde (?) ertheilet werden kann, wie nicht weniger

10^{mo} Wir allergnädigst anbefohlen und haben wollen, daß an allerseits Gehörde nachdrucksamt verordnet werde, da dem zu solchen Schiff-Bau-Werck angestellten Chevalier Teichmann die Gebühr und schleinige Assistenz jedes mahl von allen Instanzen, die er belangen wirdt, wie deren Untegebener ungesäumbt ertheillet, auch sonstn dieser Unternembung in allweg Vorschub gegeben werde.

Also wirdt aus eingelangt unserer König. gnädigsten Resolution Wienn von 8^{ten} die solcher hiemit nachrichtlich und zu dem Ende gnädigst intimirt, auf daß Du obstehend unserem allergnädigsten Befehl deiner Orth zu befolgen, und das erforderliche in allweg gehorsambst zu beobachten trachten wollest. Massen dan Wir sowohl an unsere Hof Cammer, als auch an unsern Königl. Kriegs-Rath wegen instruirung des offtermehlten Ober Ingenieur Weiß die Nottdurft weithers auszugertig nicht Unterlassen werden, da Immittel (?) all Bericht unter obbergesagten dato Unserer I. Ö. Hof Cammer, Kriegs-Rathe, wie auch unserer Comerzien Haupt Commission allda pro Directione notificiert worden, dan an dem geschihit unser gnädigster Will und Anweisung. Grätz den 19. Jenner 1729.

2.

**PRORAČUN ARHITEKTA FUSCONIJA ZA OBNOVU
KRALJEVIČKIH KAŠTELA I GRADNJU OBJEKATA
ZA POTREBU BRODOGRADILISTA
OD 1. SIJEČNJA 1764.**

(AT Intendenza Commerciale Busta 411, Fol. 84)

Copia.

Calcolazione.

84

Per erigere un nuovo arsenale nella situazione di Porto-Vecchio secondo il Pro-
getto stato proposto, come dalla pianta ed il Pato delle facciate, se gli vede ciò
che contiene, e che appartiene per una simile Edificio di costruire li Bastimenti
secondo la disposizione delle nuove Errezioni, e comodo da farsi ad uso del
medesimo Arsenale per il quale in più Capi saranno le seguenti spese.

Calcolo per fare in fondo della Piazza dell'Arsenale li
magazzini per travagliare, e alloggiare le maestranze
e nella metà di questa fabbrica sarà la Chiesa,
Capella per sentire la Santa Messa li Officiali, maestran-
ze altro.

1500	Alfabetto muraglie per allongare il nuovo magazzino, e Quartieri a 2.	3150:-
41	Detti altre muraglie interiori a 24	968:-
300	Detti per simili a 4	1200:-
100	Detti altre muraglie a 5	500:-
540	Detti Pavimento del Piano Terreno a 2	1080:-
750	Detti Voti deli magazzini materiali pure e fatture a 6	4500:-
540	Detti Pavimenti sopra li medemi a 2	1080:-
540	Detti altri Pavimenti, assieme del Tucato a 5	2700:-
10	Porte nel piano terreno materiale, fattura a 20 Bura	200:-
40	Dette di sopra nelli Quartieri a 20	800:-
16	Finestre nel piano Terreno similmente a 20	320:-
60	Dette nelli quartieri di sopra a 20	1200:-
700	Alfabetto detto a 5	3500:-
	Ferro lavorato per tutta la sopracitata fabbrica si calcola per arpe, ed altro occorrente	1000:-
	Item per la medesima si calcola per adempire le Ruine Scale ed altro che appartiene	700:-
	Terminar la Capella	300:-
	Summa	29582:-

Ultimo calcolo per li magazzini sopra le Colonne laterali
e a Santo della Piazza dell'Arsenale questi serviranno a
conservare li legnami da costruire li Bastimenti, segue

20	Colonne, o siano 12 altri quadrati di muraglia mater. e fatt. a 20 l'uno	600:-
120	Alfabetto muraglie a 5	600:-
500	Detti detto sopra il medesimo a 5	4000:-
	Ferramenta per tutto l'occorrente si calcola	200:-
	Summa	5400:-

Altro consimile. Nagafeno con Licastri per uso
come sopra di conservare legnami d'altra qualità
e per la metà della lunghezza del sopra detto.

Si calcola a proporzione considerato materiali e fattura 2700.-

Calcolo per altra sorte di Nagafeni con la soffitta
sopra, quali saranno più laterali per tenere in
sicuro li altri di de' Bastimenti di più qualità
separati, cioè le Velle, Romene, ed altre simili
cose appartenenti.

N. 210. il latter muraglia a 15	1050.-
125. Detti Pavimento Terreno a 2	250.-
125. Dti Pavimento della soffitta a 15	375.-
2. Porte da Nagafeno grandi a 60 l'una	120.-
8. Finestre nel piano Terreno a 20	160.-
10. Dette disopra per la soffitta a 15	150.-
Ferro per tipe ed altro si calcola altri	50.-
Somma	2255.-

Altro consimile Nagafeno della Parte opposta per uso degli
altre belli Bastimenti, dovendo tenerli separati, sarà di
meno lunghezza, cosichè calcolare le spese a proporzione del
sopradetto, risultano 1353.-

Era si aggiungono tutte le sopracitate spese, cioè Nagafeni con
la soffitta, e Quartieri delle maestranze in fondo della Piazza
per il materiale sono altri 23532.-

Nagafeno grande sopra Colone quadre Somma	5200.-
Altri simile di meno lunghezza	2700.-
2 Cisterne per il bisogno, ed uso dell'acqua a 100 l'una	200.-
70 il latter muraglia di recinto a 15	1050.-

Qua per uso di Fabbrica per travagliare li ferreamenti delli
Bastimenti calcolato le muraglie, tetto, materiali e fatture
con altro occorrente, sarà la spesa di 1380.-

Le spese per erigere un nuovo fienale risultano la somma di 38170.-
Trieste il 1.º Gennaio 1777.

Fusconi.

(Prijevod proračuna arhitekta Fusconija od 1. siječnja 1764.)

P r o r a č u n

za podizanje novog brodogradilišta u Kraljevici prema priloženoj osnovi...
(nepotrebno ispušteno)

Predračun za postavljanje temelja za smještaj brodogradilišta i skladišta za obavljanje rada i za smještaj radnika. Usred ove gradnje bit će crkva ili kapela za čitanje sv. mise činovnicima, radnicima i drugo

	Forinti
390 hvata zidova za smještaj novog skladišta i za nastambe: građa i rad	3.150
41 hvat drugih nutarnjih zidova po fl. 4	168
366 hvata sličnih zidova po fl. 4	1.464
100 hvata drugih zidova po fl. 5	500
540 hvata stropa za prizemlje po fl. 2	1.080
750 hvata svodova za skladište: samo građa i rad po fl. 5	4.500
540 hvata stropa nad njima po fl. 2 1/2	1.350
540 hvata drugih stropova zajedno sa sadrenim radom po fl. 5	2.700
10 vrata u prizemlju: materijal i rad po fl. 20 svaka	200
40 vrata iznad nastamba po fl. 20	800
16 prozora u prizemlju također po fl. 20	320
60 prozora nastamba iznad (prednjeg) po fl. 20	1.200
760 hvata krova po fl. 5	3.900
Izrađena željeznarija za cijelu navedenu građevinu, ako se računa po vezu i drugim potrepštinama	1.000
Isto tako, ako je za opremu kuhinje, za stubište i drugo srodno	700
Za dovršenje kapele	500
Iznos	23.532

Drugi predračun za skladišta iznad pobočnih stupova i sa strane zemljišta brodogradilišta, koji će služiti kao spremište drva za gradnju brodova, kako slijedi

	Forinti
30 stupova ili četverobridnih stupova zidanih: građa i rad po fl. 20 svaki	600
120 hvata zidova po fl. 5	600
800 hvata krova nad njima po fl. 5	4.000
Za sve potrebno po proračunu	200
Iznos	5.400

Drugo slično skladište sa stupovima za već navedenu svrhu uskladištenja drva druge vrste, i za polovicu dužine naprijed rečenog

Ako se razmjerno računa: građa i rad 2.700

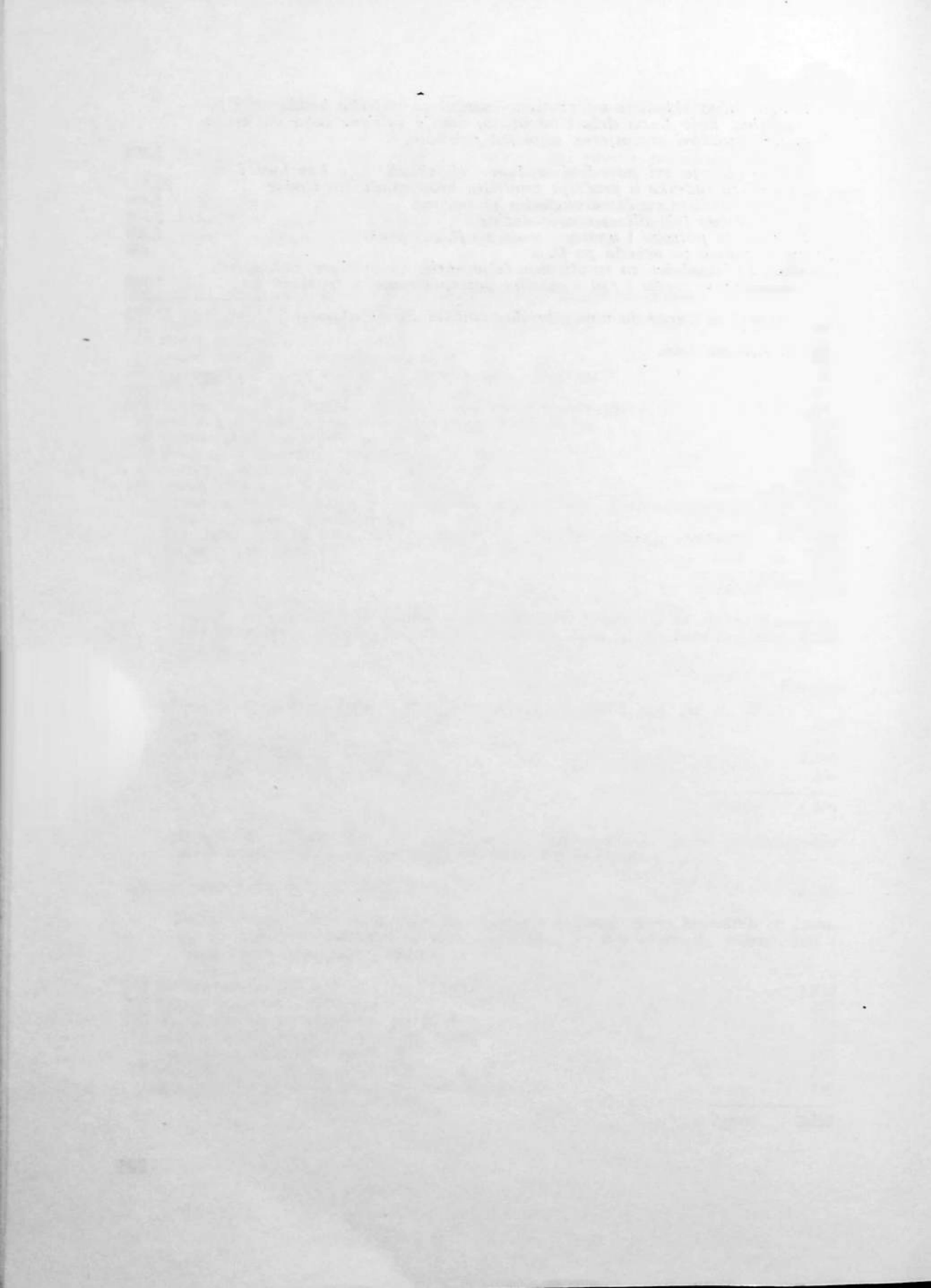
Proračun za drugu vrstu skladišta s tavanom iznad, samo pobočnih za čuvanje na sigurnom brodske opreme, odijeljene po više vrsta, tj. jedra, užad i druge slične pripadajuće stvari

210 hvata zidova po fl. 5	1.050
125 hvata prizemnog stropa po fl. 2	250
125 hvata stropa u potkrovlju po fl. 3	375
2 velika vrata skladišta po fl. 60 svaka	120
8 prozora u prizemlju po fl. 20	160
10 prozora kao gore za potkrovlje po fl. 15	150
Željeznarija za vez i drugo po proračunu	150
Iznos	2.255

Drugo slično skladište na protivnoj strani za potrebe brodarskih potrepstina, koje treba držati odvojeno, manje veličine tako da proračunani troškovi srazmjerno naprijed rečenom, iznose	1.353
Ako se zbroje svi navedeni troškovi, tj. skladišta s kapelom i nastambe za radnike u pročelju zemljišta brodogradilišta iznose	23.532
Veliko skladište na četverouglatim stupovima	5.400
Drugo slično (skladište) manje dužine	2.700
2 cisterne za potrebu i uporabu vode po fl. 600 svaka	1.200
70 hvata zidova za ogradu po fl. 5	350
Kuća za kovačnicu za izrađivanje željeznarije za brodove, računajući zidove, krov, građu i rad s ostalim potrepštinama, s troškom od	1.380
Troškovi za izgradnju novog brodogradilišta iznose ukupno	38.170

Trst, 1. siječnja 1764.

FUSCONI



3.

**POPIS UŽADI KOJA JE POTREBNA ZA OPREMU
FREGATA OD 26. SRPNJA 1765.**

(AT Intendenza Commerciale Busta 412, Fol. 299—300)
Sažetak prijevoda v. u bilješci 26 uz naslov »Nabava
materijala i pribora za gradnju«, str. 106

Specificam

229

Della manovra, che deve servir per una delle Ces.
Regge Fregate, con la dichiarazione della quantità,
Lunghezza e Diametro, come segue

Quantità, Guarnim. per il corpo
d'una Fregata

	Lungher za de' paf. di Veletri	Diametro di pulsat Inghesim
1. . . . Cavo stante per l'argana	di pafa . . . 52 . . .	di p. . . 9 . . .
3. . . . Fregie di riserva in Guminata di	45 . . .	8 . . .
3. . . . Fregie da maneggio di	40 . . .	7 . . .
1. . . . Ruota di cavo per guarnir la frua de' Erre e Fornelli del Jimone	120 . . .	4 . . .
1. . . . Ruota di cavo per montar la Battaria di mada	120 . . .	5 . . .
1. . . . Ruota di cavo per la Carina	130 . . .	6 1/2 . . .
3. . . . Ruote di Cavo di	120 . . .	5 e 6 . . .

Guarnimento del Bombasso

1. . . . Ruota di Cavo per le Mustazze di	pafa . . . 55 . . .	di . . . 6 . . .
1. . . . Ruota di Cavo per le Trinche	60 . . .	di . . . 5 . . .

Guarnimento dell'Albero di Trinchetto

1. . . . Straglio di Trinchetto in 4. ^{to} di	pafa . . . 14 . . .	di . . . 12 1/2 . . .
1. . . . Contra Straglio di Trinchetto di	14 . . .	di . . . 8 1/2 . . .
1. . . . Ruota di Cavo per due scotte di Trinchetto in Sumi- nata in 370. ^o di	60 . . .	di . . . 5 . . .
1. . . . Ruota di Cavo per sartie e Collone	140 . . .	di . . . 7 1/2 . . .
2. . . . Contre di Trinchetto in Guminata fucate di	20 . . .	Luna . . . 7 1/2 . . .
2. . . . Manti delle senali di	10 . . .	Luna ^{in bottone} . . . 8 1/2 . . .
1. . . . Ruota di Cavo per le due stipe di Trinchetto di	110 . . .	di . . . 4 . . .
2. . . . Ruote di Cavo per le vele delle due Manti knali	80 . . .	una . . . 3 1/2 . . .

Segue il Guarnim. di Paracheto

Quantità	Diarnimi di Archetto	lunghezza di pape ruc	Diametro di Pulate sag. usi
1.	Straglio al Parchetto di - - - - -	papa - 22.	6.
1.	Contra Straglio del detto di - - - - -	22.	4.
1.	Alusta di Cavo per Savie e Manti, di detto di - - - - -	118.	4. $\frac{3}{4}$
1.	Alusta di Cavo per Patarazzi di detto - - - - -	105.	5. $\frac{1}{4}$
1.	Cavo bon al Parchetto di - - - - -	32. 3p. 7d.	6. $\frac{1}{4}$
2.	Sette di Parchetto Fusate di - - - - -	22. Luna.	5. $\frac{3}{4}$

Diarnimi per l'Arbero di Maistrano

1.	Straglio di Maistra di se. - - - - -	papa - 25.	di. - 10.
1.	Contra Straglio di detta di - - - - -	25.	9. $\frac{1}{4}$
2.	Alusta Cavo per Savie di Ma, e Collone di - - - - -	100.	Luna. - 8.
1.	Alusta per Sette di Ma in Suminata in 3° di - - - - -	72.	9. - 5. $\frac{1}{4}$
2.	Contre di Ma, fusate in 3° di - - - - -	20.	Luna. - 8.
1.	Alusta di Cavo per le velle delle due Calorne di - - - - -	140.	di. - 4. $\frac{1}{2}$
1.	Alusta per le due Strife di Ma - di - - - - -	128.	di. - 4. $\frac{1}{4}$
2.	Alusta per le velle di Cavobon di Gabian di - - - - -	86.	Luna. - 3. $\frac{3}{4}$

Diarnimi per l'Arbero di Gabian

1.	Alusta Cavo, per Savie di Gab. e manto di detta di - - - - -	123.	di. - 5.
1.	Alusta per Patarazzi di Gab. di - - - - -	118.	di. - 5. $\frac{3}{4}$
1.	Straglio di Gabia di - - - - -	24.	di. - 7.
1.	Contra Straglio di detta - - - - -	24.	di. - 4. $\frac{1}{2}$
2.	Sette di Gabia in Suminata fusate - - - - -	28.	Luna. - 6.
2.	Cavi boni di Gabia - - - - -	20.	Luna. - 6. $\frac{1}{2}$

Diarnimi per l'Arbero di Mezzana

1.	Straglio di Mezana in Suminata di - - - - -	papa - 15.	di. - 8.
1.	Alusta di Cavo p Savie di Mezzana, e Collone di - - - - -	100.	di. - 5. $\frac{3}{4}$

Diarnimi per la Contromezana

1.	Straglio p la Contromezana di - - - - -	9.	di. - 5.
1.	Alusta per Savie di detta di - - - - -	66.	di. - 4. $\frac{1}{2}$
1.	Alusta per Patarazzi di detta - - - - -	60.	di. - 4. $\frac{3}{4}$
2.	Sette di Contromezana in Suminata fusate in 3° - - - - -	18.	Luna. - 15.

Segue

in Estere

300

111. segue quantità di diverse Ruote di Cavi ed accessori
per compiere il Guarnimento d'una Fregata

Quantità		lunghezza di fili di Vene	Diametro di polite Sing. Cavi
1.	Ruota di cavo per i Corridori di Trinchetto di	84.	4. $\frac{1}{2}$
1.	detta per Corridori di M ^{ra} di	96.	4. $\frac{1}{4}$
1.	detta per Corridori di Mezzana	60.	3. $\frac{1}{2}$
1.	detta per i Corridori di Pab. ^o e Parocheto	120.	3.
1.	Ruota di Cavo per Catavari de Papafigo di fab. e Mante di Papafigo di	100.	4.
1.	Ruota di Cavo per Maglietto, e Mante della Saff tarca	80.	4.
1.	Ruota di Cavo per Catavari di Papafigo da Prova e mante di detto di	100.	3. $\frac{2}{4}$
1.	detta per Ghindazzo della Trinchetina, mante di Fiori, e straglie di Papafigo	100.	3. $\frac{1}{2}$
1.	detta per i Mantichi di Parocheto	60.	3. $\frac{1}{3}$
1.	detta per i Mantichi di Trinchetto di	100.	3. $\frac{1}{2}$
1.	detta per i Mantichi di Pabbia di	80.	3. $\frac{1}{2}$
1.	detta per mantichi di M ^{ra} di	120.	3. $\frac{2}{4}$
1.	detta per li bracci di M ^{ra} di	90.	3. $\frac{3}{4}$
1.	detta per li bracci di Trinchetto	90.	3. $\frac{1}{2}$
1.	detta per li bracci di Pab. ^o di	80.	3. $\frac{1}{4}$
1.	detta per li bracci di Parocheto	94.	3.
1.	detta per le buine di Pabb. ^o	55.	3. $\frac{3}{4}$
1.	detta per le buine di Parocheto	64.	3. $\frac{1}{2}$
1.	detta per le buine di Maestra, e Trinchetto, e Loro Catta	120.	3. $\frac{3}{4}$
1.	detta per le lantie di Papafigo di fabia	93.	3. $\frac{3}{4}$
1.	detta per le lantie del Papafigo di Parocheto	80.	3. $\frac{1}{2}$
12.	Atto di candagliotti fine per griffelle Trinch. Maestra, e Mezzana di	70.	1. $\frac{3}{4}$

Segue

[Faint, illegible handwritten text, likely bleed-through from the reverse side of the page.]

4.

**VOJNOVIČEVO TRAZENJE NAORUŽANJA FREGATA
OD 17. LISTOPADA 1765.**

(AT Intendenza Commerciale Busta 414, Fol. 136)

Specifica 136

per l'Impero

Cannoni montanti alle due Cef. Reg. Fregate
non che Anzoli. Metraglia. e Palle
di Ferro, cioè

Cannoni di Ferro Sessanta il Calibro dei
med. di Funti dieci. La Palla n. 60.

Cannoncini di d. da tambaggio, Sessan-
ta quattro 64.

Balle di d. di Funti dieci Luna
n. 4.000. quattro mila 4.000

Pette - piccole, e Cartozzi da metraglia
a peso, Funti quindici mille 15.000

Anzoli, o sia Balle incatenate, di due
qualità Mille ottocento 1.800.

Fatta dall'Off. del Cef. Reg. Diretti
in Carlo Reale 17. Ebbe. 1865

Demetrio Conte Voinovich

(Prijevod)

P o p i s

topova koji su potrebni za carsko-kraljevske FREGATE,
s lancima vezanih, također topovskih kugala, karteča i topovskih taneta

Gvozdenih topova šezdeset, promjera za topovsko tane (kalibra)
od deset funti
Manjih topova, isto tako (gvozdenih) za bitke izbliza, šezdeset i
četiri

Komada 60

Topovskih kugala težine 10 funti svaka

" 64

Manjih kugala za karteče (za naboj šprihom)

" 4.000

1800 kugala, nazvanih »anzoli«, spojenih po dvije lancima

" 15.000

" 1.800

Dano u uredu carsko-kraljevskog ravnatelja u Kraljevici, 17. listopada 1765.

Dimitrije conte Voinović

5.

**PRORAČUN NAKNADNIH TROŠKOVA ZA OPREMU
FREGATA OD 9. VELJACE 1767.**

(KAW Commercialia 111/105—1767)

Prijevod cijelog teksta sadržan je pod naslovom »Dovršenje gradnje fregata u Kraljevici i njihovo naoružanje: 3. Vojnovićev prijedlog za dovršenje i opremu fregata od 9. veljače 1767.« str. 109—110.

L'Oltrasenna Roma

33919

Segue la somma del Dinaro

Per l'Effetti da provvedersi ad'uso, e di Riserva so:
per le Oltrasenna Fregate

Per Paramenti, e Suppellettili - servienti all'Officiatura
sopra le due Fregate - la somma circa di - 400.-

Per Campani di Bronzo all'uso delle d. Fregate - circa - 1200.-

Per Vasi, Trombanti, et altro occorrente sopra le med. all'uso
della scuragione - circa - 300.-

Per Servili all'uso d'artiglieria, cioè Carra, Carzoli, Calcadoni,
Carta piccon, e Cartoni, et altro occorrente - la somma circa di - 700.-

Per Cattene, e manovre di ferro - la somma circa di - 1700.-

Per fucili, la Battani di Cucina, et altro occorrente per Essen, sopra
le due Fregate - la somma circa di - 600.-

Per Perelli di Londra, et altro per incatramen, e Albani, e Bordi
alle due Fregate, compreso li Carali sopra le medesime - la somma - 300.-

Per tutti gli Attrezzi di rispetto, o di riserva, cioè Torment
et altro manovre, in sortimento che si ordinano alle due
Fabbriche in Inglese finibati, e Bourini - la somma circa di - 6000.-

Per Ciodana grosse di riserva sopra le due Fregate
la somma circa di - 300 - 500

Per dette minute - ut sup. - - - - - 1200 -

Per Piombo in Casto - d'uso di Plattina, et altro,
che di riserva occorre - la somma di circa - 400.-

Per Ferro, e Placcina, di Riserva - la somma circa - 450.-

Per Catrame - ut sup. - - - - - circa - 150.-

Per Belle di Casto - ut sup. - - - - - circa - 100.-

Per Pignato di Ferro - in Cusinar Pegole, et altri Ordegni
in Mastr Calafato, d'Asia - la somma circa - 150.-

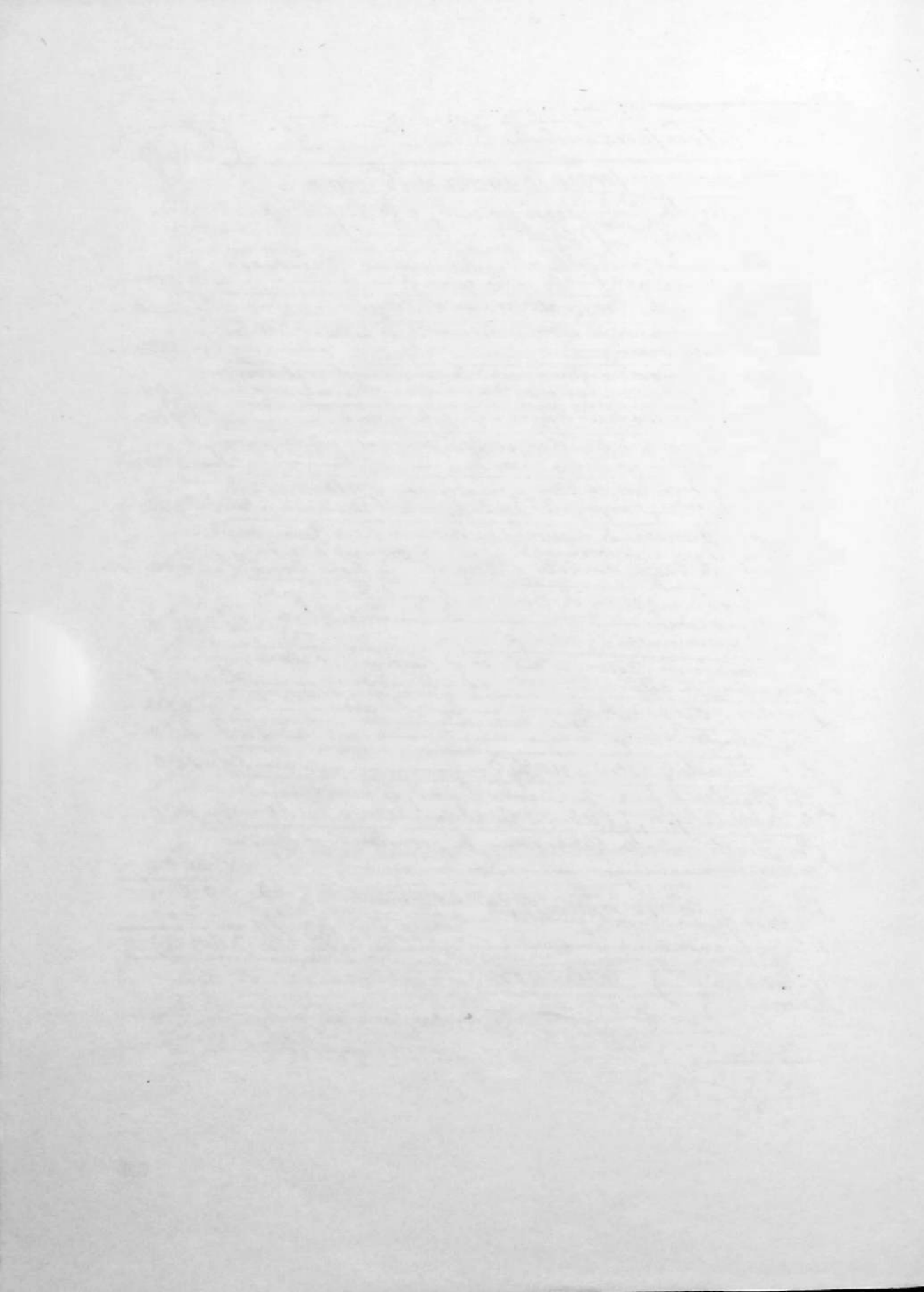
Per Anzoli, e Ballo Cattenate - in provvedersi in Londra
costarebbero - circa - 3000.-

Per la Rimunerazione agli Endi del Costruttore - 50949.-

Diffondi Giulio e Giochi giusti il Durio - 2000.-

Per Cinquanta due mila Novemto quarantesi novem - 32949.-

Per la B. G. Febbre 1767.
Demetrio Conte Voronovich



6.

**VOJNOVIČEV OBRAČUN TROŠKOVA ZA GRADNJU
FREGATA U KRALJEVICI OD 2. SVIBNJA 1767.**

(KAW Commercialia 111, 30. Mai 1767)

Prijevod cijelog teksta pod naslovom: »Dovršenje gradnje fregata u Kraljevici i njihovo naoružanje: 2. Obračun troškova za gradnju fregata 'Aurora' i 'Stella matutina'« na str. 108

07721155-24

Quintario della Scia di Marina, per il Dinaro d'interco, ed Esco appartenente alle
Apparizioni della Due Castelli, Dipenta per la Schere; Anale; e Costituzione delle Due
Scia, Meque. Aurora, esella, scatolina dal 13. M. 1715, fino tutt' Appellato
1717. Quale si rimette, da quest' App. Dinario lo p. u. e ad un altro. Subito

Clava-dar

22. Eux. Medesima ... da ...
 3. M. 170. 1705. sino ...
 11. 12. 13. 14. 15. 16. 17. 18. 19. 20. 21. 22. 23. 24. 25. 26. 27. 28. 29. 30. 31. 32. 33. 34. 35. 36. 37. 38. 39. 40. 41. 42. 43. 44. 45. 46. 47. 48. 49. 50. 51. 52. 53. 54. 55. 56. 57. 58. 59. 60. 61. 62. 63. 64. 65. 66. 67. 68. 69. 70. 71. 72. 73. 74. 75. 76. 77. 78. 79. 80. 81. 82. 83. 84. 85. 86. 87. 88. 89. 90. 91. 92. 93. 94. 95. 96. 97. 98. 99. 100. 101. 102. 103. 104. 105. 106. 107. 108. 109. 110. 111. 112. 113. 114. 115. 116. 117. 118. 119. 120. 121. 122. 123. 124. 125. 126. 127. 128. 129. 130. 131. 132. 133. 134. 135. 136. 137. 138. 139. 140. 141. 142. 143. 144. 145. 146. 147. 148. 149. 150. 151. 152. 153. 154. 155. 156. 157. 158. 159. 160. 161. 162. 163. 164. 165. 166. 167. 168. 169. 170. 171. 172. 173. 174. 175. 176. 177. 178. 179. 180. 181. 182. 183. 184. 185. 186. 187. 188. 189. 190. 191. 192. 193. 194. 195. 196. 197. 198. 199. 200. 201. 202. 203. 204. 205. 206. 207. 208. 209. 210. 211. 212. 213. 214. 215. 216. 217. 218. 219. 220. 221. 222. 223. 224. 225. 226. 227. 228. 229. 230. 231. 232. 233. 234. 235. 236. 237. 238. 239. 240. 241. 242. 243. 244. 245. 246. 247. 248. 249. 250. 251. 252. 253. 254. 255. 256. 257. 258. 259. 260. 261. 262. 263. 264. 265. 266. 267. 268. 269. 270. 271. 272. 273. 274. 275. 276. 277. 278. 279. 280. 281. 282. 283. 284. 285. 286. 287. 288. 289. 290. 291. 292. 293. 294. 295. 296. 297. 298. 299. 300. 301. 302. 303. 304. 305. 306. 307. 308. 309. 310. 311. 312. 313. 314. 315. 316. 317. 318. 319. 320. 321. 322. 323. 324. 325. 326. 327. 328. 329. 330. 331. 332. 333. 334. 335. 336. 337. 338. 339. 340. 341. 342. 343. 344. 345. 346. 347. 348. 349. 350. 351. 352. 353. 354. 355. 356. 357. 358. 359. 360. 361. 362. 363. 364. 365. 366. 367. 368. 369. 370. 371. 372. 373. 374. 375. 376. 377. 378. 379. 380. 381. 382. 383. 384. 385. 386. 387. 388. 389. 390. 391. 392. 393. 394. 395. 396. 397. 398. 399. 400. 401. 402. 403. 404. 405. 406. 407. 408. 409. 410. 411. 412. 413. 414. 415. 416. 417. 418. 419. 420. 421. 422. 423. 424. 425. 426. 427. 428. 429. 430. 431. 432. 433. 434. 435. 436. 437. 438. 439. 440. 441. 442. 443. 444. 445. 446. 447. 448. 449. 450. 451. 452. 453. 454. 455. 456. 457. 458. 459. 460. 461. 462. 463. 464. 465. 466. 467. 468. 469. 470. 471. 472. 473. 474. 475. 476. 477. 478. 479. 480. 481. 482. 483. 484. 485. 486. 487. 488. 489. 490. 491. 492. 493. 494. 495. 496. 497. 498. 499. 500. 501. 502. 503. 504. 505. 506. 507. 508. 509. 510. 511. 512. 513. 514. 515. 516. 517. 518. 519. 520. 521. 522. 523. 524. 525. 526. 527. 528. 529. 530. 531. 532. 533. 534. 535. 536. 537. 538. 539. 540. 541. 542. 543. 544. 545. 546. 547. 548. 549. 550. 551. 552. 553. 554. 555. 556. 557. 558. 559. 560. 561. 562. 563. 564. 565. 566. 567. 568. 569. 570. 571. 572. 573. 574. 575. 576. 577. 578. 579. 580. 581. 582. 583. 584. 585. 586. 587. 588. 589. 590. 591. 592. 593. 594. 595. 596. 597. 598. 599. 600. 601. 602. 603. 604. 605. 606. 607. 608. 609. 610. 611. 612. 613. 614. 615. 616. 617. 618. 619. 620. 621. 622. 623. 624. 625. 626. 627. 628. 629. 630. 631. 632. 633. 634. 635. 636. 637. 638. 639. 640. 641. 642. 643. 644. 645. 646. 647. 648. 649. 650. 651. 652. 653. 654. 655. 656. 657. 658. 659. 660. 661. 662. 663. 664. 665. 666. 667. 668. 669. 670. 671. 672. 673. 674. 675. 676. 677. 678. 679. 680. 681. 682. 683. 684. 685. 686. 687. 688. 689. 690. 691. 692. 693. 694. 695. 696. 697. 698. 699. 700. 701. 702. 703. 704. 705. 706. 707. 708. 709. 710. 711. 712. 713. 714. 715. 716. 717. 718. 719. 720. 721. 722. 723. 724. 725. 726. 727. 728. 729. 730. 731. 732. 733. 734. 735. 736. 737. 738. 739. 740. 741. 742. 743. 744. 745. 746. 747. 748. 749. 750. 751. 752. 753. 754. 755. 756. 757. 758. 759. 760. 761. 762. 763. 764. 765. 766. 767. 768. 769. 770. 771. 772. 773. 774. 775. 776. 777. 778. 779. 780. 781. 782. 783. 784. 785. 786. 787. 788. 789. 790. 791. 792. 793. 794. 795. 796. 797. 798. 799. 800. 801. 802. 803. 804. 805. 806. 807. 808. 809. 810. 811. 812. 813. 814. 815. 816. 817. 818. 819. 820. 821. 822. 823. 824. 825. 826. 827. 828. 829. 830. 831. 832. 833. 834. 835. 836. 837. 838.

de la Cathédrale

Frabbielle, e dipinto
di Senale, -- dice Castelli.
Depositi per la sepoltura.

la Cavaliere delle Due Sicilie

| | |
|---|-----------------|
| In Compreda de Houerij, Fioglio, Squadatura, Segret ^a , ne dischi, e l'indole, Trappori # Mare, Compro nel altro Fiogline, ed Advenitura p' due Sgrate --- in no. | 87-1973A, 57-70 |
| In Compreda Catrame, S'accola, Basini, Serro, Canale, e Spore p' Occhio - in 76 | 87-166A, 95- |
| In Terramenta Nuova --, e Sue Sature --- in 70 | 87-20978, 34-37 |
| In provera Murati, vellume, Bandiere, Stoppo, Succione, e sua comparsa --- in 71 | 87-3389A, 94-97 |
| In giornata d'Opera -- alla Costrizione, et altri lavori, da dare Sregato --- in 74 | 87-26067A, 34-- |
| In specie diverse, Canovile, Coperti di Canoi, Sgharzi, et Smade per le Concole, e Vili per trazi, parti de Materiali, Condotti de Canoi, e Balle p' Senna, Struca per Caricava, Corriere, so-fre de Viaggi, e Commissioni all'estimoro, et altro come ne Significari apparse | 87-100273, A -- |
| In Quaranti, S'aghe mensuali --- in 75 | 87-59423, 26-33 |

Per Sopravvanzo, riporta in Mod. 20, p. 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 189, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 196, 197, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 230, 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237, 238, 239, 240, 241, 242, 243, 244, 245, 246, 247, 248, 249, 250, 251, 252, 253, 254, 255, 256, 257, 258, 259, 260, 261, 262, 263, 264, 265, 266, 267, 268, 269, 270, 271, 272, 273, 274, 275, 276, 277, 278, 279, 280, 281, 282, 283, 284, 285, 286, 287, 288, 289, 290, 291, 292, 293, 294, 295, 296, 297, 298, 299, 300, 301, 302, 303, 304, 305, 306, 307, 308, 309, 310, 311, 312, 313, 314, 315, 316, 317, 318, 319, 320, 321, 322, 323, 324, 325, 326, 327, 328, 329, 330, 331, 332, 333, 334, 335, 336, 337, 338, 339, 340, 341, 342, 343, 344, 345, 346, 347, 348, 349, 350, 351, 352, 353, 354, 355, 356, 357, 358, 359, 360, 361, 362, 363, 364, 365, 366, 367, 368, 369, 370, 371, 372, 373, 374, 375, 376, 377, 378, 379, 380, 381, 382, 383, 384, 385, 386, 387, 388, 389, 390, 391, 392, 393, 394, 395, 396, 397, 398, 399, 400, 401, 402, 403, 404, 405, 406, 407, 408, 409, 410, 411, 412, 413, 414, 415, 416, 417, 418, 419, 420, 421, 422, 423, 424, 425, 426, 427, 428, 429, 430, 431, 432, 433, 434, 435, 436, 437, 438, 439, 440, 441, 442, 443, 444, 445, 446, 447, 448, 449, 450, 451, 452, 453, 454, 455, 456, 457, 458, 459, 460, 461, 462, 463, 464, 465, 466, 467, 468, 469, 470, 471, 472, 473, 474, 475, 476, 477, 478, 479, 480, 481, 482, 483, 484, 485, 486, 487, 488, 489, 490, 491, 492, 493, 494, 495, 496, 497, 498, 499, 500, 501, 502, 503, 504, 505, 506, 507, 508, 509, 510, 511, 512, 513, 514, 515, 516, 517, 518, 519, 520, 521, 522, 523, 524, 525, 526, 527, 528, 529, 530, 531, 532, 533, 534, 535, 536, 537, 538, 539, 540, 541, 542, 543, 544, 545, 546, 547, 548, 549, 550, 551, 552, 553, 554, 555, 556, 557, 558, 559, 560, 561, 562, 563, 564, 565, 566, 567, 568, 569, 570, 571, 572, 573, 574, 575, 576, 577, 578, 579, 580, 581, 582, 583, 584, 585, 586, 587, 588, 589, 590, 591, 592, 593, 594, 595, 596, 597, 598, 599, 600, 601, 602, 603, 604, 605, 606, 607, 608, 609, 610, 611, 612, 613, 614, 615, 616, 617, 618, 619, 620, 621, 622, 623, 624, 625, 626, 627, 628, 629, 630, 631, 632, 633, 634, 635, 636, 637, 638, 639, 640, 641, 642, 643, 644, 645, 646, 647, 648, 649, 650, 651, 652, 653, 654, 655, 656, 657, 658, 659, 660, 661, 662, 663, 664, 665, 666, 667, 668, 669, 670, 671, 672, 673, 674, 675, 676, 677, 678, 679, 680, 681, 682, 683, 684, 685, 686, 687, 688, 689, 690, 691, 692, 693, 694, 695, 696, 697, 698, 699, 700, 701, 702, 703, 704, 705, 706, 707, 708, 709, 710, 711, 712, 713, 714, 715, 716, 717, 718, 719, 720, 721, 722, 723, 724, 725, 726, 727, 728, 729, 730, 731, 732, 733, 734, 735, 736, 737, 738, 739, 740, 741, 742, 743, 744, 745, 746, 747, 748, 749, 750, 751, 752, 753, 754, 755, 756, 757, 758, 759, 760, 761, 762, 763, 764, 765, 766, 767, 768, 769, 770, 771, 772, 773, 774, 775, 776, 777, 778, 779, 780, 781, 782, 783, 784, 785, 786, 787, 788, 789, 790, 791, 792, 793, 794, 795, 796, 797, 798, 799, 800, 801, 802, 803, 804, 805, 806, 807, 808, 809, 810, 811, 812, 813, 814, 815, 816, 817, 818, 819, 820, 821, 822, 823, 824, 825, 826, 827, 828, 829, 830, 831, 832, 833, 834, 835, 836, 837, 838, 839, 840, 841, 842, 843, 844, 845, 846, 847, 848, 849, 850, 851, 852, 853, 854, 855, 856, 857, 858, 859, 860, 861, 862, 863, 864, 865, 866, 867, 868, 869, 870, 871, 872, 873, 874, 875, 876, 877, 878, 879, 880, 881, 882, 883, 884, 885, 886, 887, 888, 889, 890, 891, 892, 893, 894, 895, 896, 897, 898, 899, 900, 901, 902, 903, 904, 905, 906, 907, 908, 909, 910, 911, 912, 913, 914, 91

| 1691 | | 1692 | |
|---|---|---|--|
| Dar | Scave | Aver | |
| <p>St. Sopravvanzo
d'aprile, si porta in
Maggio seguente
1767, come addietro</p> <p>1° Saldo 877 1/2</p> <p>2° St. Storini Mella, Cinghio
dell'Orto, 7. 1767
combio, imputati 500</p> <p>1767 1/2 1767 1/2</p> | <p>Per 686 x 10 pagati nel
Mese Maggio 1767. Epper Conto
di Manutenzione - Mio li. 12. d. 10
Cognome, et altro</p> <p>Per 686 x 10. 1767. in Guicciarini
per la casa di Pietro e Pietro, de
di Nizza. 10 Maggio 1768 - ricevo
in questa Casa di Contanti, quali
vela in Euro. non pagata da Euro
si portano in Euro, 1767 d. 10.</p> <p>1767 1/2 1767 1/2</p> | <p>Per 686 x 10 pagati nel
Mese Maggio 1767. Epper Conto
di Manutenzione - Mio li. 12. d. 10
Cognome, et altro</p> <p>Per 686 x 10. 1767. in Guicciarini
per la casa di Pietro e Pietro, de
di Nizza. 10 Maggio 1768 - ricevo
in questa Casa di Contanti, quali
vela in Euro. non pagata da Euro
si portano in Euro, 1767 d. 10.</p> <p>1767 1/2 1767 1/2</p> | |
| <p>Per 686 x 10 pagati nel
Mese Maggio 1767. Epper Conto
di Manutenzione - Mio li. 12. d. 10
Cognome, et altro</p> <p>Per 686 x 10. 1767. in Guicciarini
per la casa di Pietro e Pietro, de
di Nizza. 10 Maggio 1768 - ricevo
in questa Casa di Contanti, quali
vela in Euro. non pagata da Euro
si portano in Euro, 1767 d. 10.</p> <p>1767 1/2 1767 1/2</p> | | <p>Per 686 x 10 pagati nel
Mese Maggio 1767. Epper Conto
di Manutenzione - Mio li. 12. d. 10
Cognome, et altro</p> <p>Per 686 x 10. 1767. in Guicciarini
per la casa di Pietro e Pietro, de
di Nizza. 10 Maggio 1768 - ricevo
in questa Casa di Contanti, quali
vela in Euro. non pagata da Euro
si portano in Euro, 1767 d. 10.</p> <p>1767 1/2 1767 1/2</p> | |

KRATICE

I

ARHIVI KOJI SU NAVEDENI KRATICOM

- AHZ : Arhiv Hrvatske Zagreb
ASLJ : Arhiv Slovenije Ljubljana
AT : Archivio di Stato Trieste
HKAW : Hofkammerarchiv Wien
KAW : Kriegsarchiv Wien

II

IZVORI KOJI SU NAVEDENI KRATICOM

- Argo*: Argo. Zeitschrift für Krainische Landeskunde. Herausgegeben von Prof. Alfons Müller, Laibach.
- Barbalić R.*: Barbalić Radojica, Historijski razvitak brodogradnje u Kraljevici od prvih početaka do konca drugog svjetskog rata (p.o. iz Pomorskog zbornika 4, Zagreb, 1966).
- Becher*: Becher Ernst, Die Oesterreichische Seeverwaltung 1850—1875. Triest, 1875.
- Beschreibung*: Beschreibung der Handlung und des Industriefleisses der k.k. Seestädte und Freihäfen Triest und Fiume, Leipzig und Triest, 1804.
- Boerio*: Giuseppe Boerio, Dizionario del dialetto Veneziano. Seconda edizione aumentata e corretta. Venezia, 1856.
- Dalmatien*: Alter und neuer Staat des Königreichs Dalmatien, welcher alle und jede historische Merkwürdigkeiten von den ältesten Zeiten an begreift, absonderlich diejenigen so sich in dem Candischen und letzten Kriege, dann nach dem Carlowitzischen Frieden bis auf das Jahr 1717. zugetragen; ingleichen die geographische Beschreibung des Landes, samt dessen Städten und festen Plätzen, wie durch der Uscochen (Morlachen) und der Republic Ragusa; ferner die Stamm-Register derer Könige und Fürsten dissess Königreiches, nebst denen berühmten Männern, so aus demselben gebürtig. Zu Ende sind I. Lucii Inscriptiones Dalmaticae beigefügt. Nürnberg, 1718.
- Ebner*: Ebner v. Ebenthal N., Maria Theresia und die Handelsmarine, Triest, 1888.
- Engel*: Engel Johann Christian, Staatskunde und Geschichte von Dalmatien, Croatien und Slawonien nebst einigen ungedruckten Dankmälern Ungri-scher Geschichte. Halle, 1798.
- Erceg I*: Erceg Ivan, Stanje pomorstva grada Rijeke u vrijeme reinkorporacije (1776/77) — Zbornik Historijskog instituta Jugoslavenske akademije znanosti i umjetnosti, vol. 3, str. 373—418.
- Gjukić*: Gjukić A., Ein Rückblick auf die Geschichte der österreichisch-ungarischen Donauflotte. Wien, 1889.
- Gogg*: Gogg Karl, Österreichs Kriegsmarine 1440—1848 Salzburg/Stuttgart/, Zürich, 1972.
- Herkov Građa*: Herkov Zlatko, Građa za financijsko-pravni rječnik feudalne epohe Hrvatske, I i II svezak, Zagreb, 1956.

- Istarske šuplje mjere*: Herkov Zlatko, O istarskim šupljim mjerama od kraja XVIII do polovice XIX stoljeća (p.o. iz »Jadranskog zbornika« svezak X, 1976—1978, Pula—Rijeka, 1978).
- Klaić*: Klaić Bratoljub, Rječnik stranih riječi. Tuđice i posuđenice. Priredio Željko Klaić. Zagreb, 1978.
- Kobler*: Kobler Giovanni, Memorie per la storia della liburnica Città di Fiume, Fiume 1898.
- Kojić-Barbalić*: Kojić Branko i Barbalić Radojica, Ilustrirana povijest jadranskog pomorstva (Zagreb, 1975).
- Lengnick*: Lengnick Artur, Die Entwicklungsgeschichte unserer Kriegsmarine (Offizieller Katalog mit einem Plan, Wien, 1913).
- Löwenthal*: Löwenthal I., Die Geschichte der Stadt Triest (Triest, 1857).
- Luetić*: Luetić Josip, 1000 godina dubrovačkog brodarstva (Zagreb, 1969).
- Maire*: Maire F. J., Bemerkungen über den innern Kreislauf der Handlung in den österreichischen Erbstaaten zur nöthigen Erläuterung der hydrographischen General und Partikülärkarten von diesen Ländern oder Hauptentwurf der zu eröffnenden schiffbaren Wasserstrassen von allen Meeren Europas an bis nach Wien. Von F. J. Maire, hydraulisch- und geographischen Ingenieur. Aus dem Französischen. Strassburg und Leipzig, 1786.
- Mjere Hrvatskog primorja*: Herkov Zlatko, Mjere Hrvatskog primorja s osobitim osvrtom na solne mjere i solnu trgovinu (Posebno izdanje Historijskog arhiva u Rijeci i Pazinu, svezak 4, Rijeka, 1971).
- Parčić*: Parčić Dragutin A., Rječnik talijansko-slovenski (hrvatski), Drugo popravljeno i pomnoženo izdanje. U Senju 1887.
- Pasini*: Pasini Giuseppe, Vocabolario italiano-latino. Edizione novissima. Tomo I. (Bassano, 1849).
- Pomor. encikl.*: Pomorska enciklopedija. Jugoslavenski leksikografski zavod, II izdanje, br. 1—3, Zagreb, 1972-1976; I izdanje 4—8, Zagreb 1957-1964.
- Poparić*: Poparić Bare, Pregled povijesti pomorstva. Dio I i II, Zagreb, 1932. i 1933.
- Rechberger*: Rechberger von Rechkron Josef, Geschichte der k.k. Kriegsmarine. I. Theil: Österreichs Seewesen in dem Zeitraum von 1500—1797. Wien, 1882.
- Sonnenfels*: Sonnenfels Josef, Grundsätze der Polizey, Handlung und Finanz. Prvo izdanje 1767. Ovdje se citira prema 5. izdanju koje je izdano 1787.
- Stefani*: Stefani Giuseppe, L'assicurazione a Venezia dalle origini alla fine della Serenissima (Trieste, 1956).
- Stulli*: Stulli, Vocabolario italiano-illirico-latino del P. Gioacchino Stulli Raguseo de' Minori osservanti, diviso in due tomi (Ragusa, 1810).
- Škrlec, Deductio*: Škrlec N., Deductio physico-politicae situationis regni Hungariae relatae ad commercium pro Deputacione commerciali elaborata (1791).
- Škrlec, Projectum*: Škrlec N., Projectum legum motivatum in objecto oeconomiae publicae at commercii... (1791).
- Tucci*: Tucci Ugo, Un problema di metrologia navale: la botte veneziana (Estratto da: Studi Veneziani, vol. IX, 1967).

ZUSAMMENFASSUNG

DER KRIEGSSCHIFFBAU IN KRALJEVICA 1764 — 1767 Ein Beitrag zur Erforschung der Geschichte Tito's Werften in Kraljevica

Diese Geschichte des Kriegsschiffbaues in Kraljevica beginnt mit einer kurzen Schilderung der Vergangenheit des Hafens Kraljevica (Porto Re) als Einleitung in die Verhältnisse an der Adria zur Zeit Königs Karl VI., der Kraljevica zum österreichischen Kriegshafen auserwählt hat. Trotz der Intrigen der Wiener politischen Kreisen, welche Triest dem Vorrang gaben, wurde Kraljevica im Jahre 1719. zum Kriegshafen erklärt. Etwas später begann dort auch der Bau einer Schiffswerft, der aber im Jahre 1733. wegen des Verlustes Neapels abgebrochen wurde. Auch die zu jener Zeit bestehende österreichische Kriegsmarine wurde kurz danach aufgegeben.

Österreich versuchte nun auch ohne einer starken Kriegsmarine die Schifffahrt auf der Adria zu sichern, wobei die Armierung der Handelsschiffe bevorzugt wurde. Den Reedern wurden viele Begünstigungen versprochen. Die nötige Bewaffnung sollten sie aus dem Arsenal in Kraljevica kostenlos erhalten. Das Karlstädter Generalat sollte die Besatzung solcher armierter Handelsschiffe stellen, das Varasdiner Generalat sollte sich hingegen nötigenfalls um den Küstenschutz des nördlichen Teils der Adria kümmern.

Die Reeder sind wegen der schweren Bedingungen einer solchen Armierung nicht geneigt, sondern sorgen lieber selber für die nötige Bewaffnung ihrer Schiffe.

Solche Maßnahmen konnten aber die Schifffahrt nicht sichern und Österreich mußte mit den Raubstaaten beschämende Verträge abschließen und dazu enorme Summen für Bestechungen und auferlegte Tribute bezahlen.

Eine ausführliche Darlegung der damaligen Verhältnisse an der Adria gibt eine genügende Erklärung, warum am Anfang der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts die Gründung einer neuen Kriegsmarine beschlossen und Kraljevica zum Kriegsschiffbau bestimmt wurde.

Als im Jahre 1764. dieser Beschluß verwirklicht werden sollte, wurde Deme-trius conte Vojnović zum Schiffbaudirektor nach Kraljevica berufen. Vojnović, ein Triester Ansiedler, der aus einer reichen Familie aus Herceg-Novı (Castelnuovo) stammt, besiegte 1760. den englischen Piratenkapitän Carl Retkliff, und zwang ihn zur Übergabe. Für diesen ruhmvollen Verdienst wurde ihm die größte Auszeichnung jener Zeit verliehen. Die Maßgebenden waren auserdem der Meinung, daß Vojnović als Angehöriger der »Illyrischen Nation« vorzügliche Dienste bei »seinen gebrauchenden Landes Leuthen und Glaubensgenossen« leisten werde, da diese (d. h. die Angehörigen der kroatischen Militärgranze) nicht nur beim Schiffbau arbeiten sollten, sondern auch für die Besatzung des Hafens von Kraljevica und für die Mannschaft der neuen Kriegsschiffe bestimmt waren.

Zahlreiche Vorschläge, die für den geplanten Schiffbau vorgelegt wurden, und die Beschreibung dieses Baues bieten uns ein treues Bild der damaligen Intrigen, welche meistens nur ein Ziel hatten: die Hintertreibung dieses Schiffbaues in Kraljevica.

Planmäßig wurden zwei Fregatten (»Stella matutina« und »Aurora«) gebaut. Sie liefen vom Stapel am Ende des Jahres 1766. bzw. am Anfang des Jahres 1767.

Die Beschreibung des Baues enthält auch Verzeichnisse des Baumaterials. Das nötige Eichenholz wurde aus den staatlichen Wäldern des kroatischen Küstenlandes (Rijeka!) angeschafft, das Segeltuch und die Schifftaue wurden aus Triest besorgt, wo sie erzeugt wurden. Alle diese Materialien werden einzeln angeführt. Sie beweisen, daß die Fregatten eine volle und zeitgemäße Takelage hatten. Eine dieser Fregatten war zum Admiralschiff bestimmt. Die Verzierungen ihres Hecks waren vergoldet und für die Kapitänskajute wurden geschnitzte Nußholzsröbel und Kristallüster angeschafft. Ein vollständiges Flaggenverzeichnis beweist, daß auch österreichische Kriegsschiffe den Flaggenreiß auf der See anerkennen mußten und notfalls unter falscher Flagge segelten.

Obwohl dem Bau der Fregatten in Kraljevica volles Lob aller Fachkundigen anekannt wurde und die Fregatten selbst als mustergültig erklärt wurden, der Zweck dieser Schiffe wurde niemals erfüllt.

Noch bevor ihre Ausrüstung vollständig beendet war, wurden sie 1770. an Toscana abgetreten und in die neugegründete vereinte Kriegsmarine eingegliedert.

Nach der Kündigung des Österreichisch-Toscanischen Vertrages im Jahre 1772. wurden die in Kraljevica gebauten Fregatten nicht mehr in die österreichische Marine eingereiht, sondern abgerüstet und verkauft.

Der Bau der erwähnten Fregatten 1764. — 1767. war kein Zufall und kann nicht als solcher erörtert werden. Er ist vielmehr ein Teil unserer Geschichte im allgemeinen, besonders aber ein Teil unserer politischen Geschichte und auch unserer Wirtschaftsgeschichte. Dieser Bau ist ein wichtiges Bindeglied zwischen unserer älteren und neueren Geschichte. Die Ursachen, die zu diesem Bau geführt haben, bleiben latent auch nach der Beendigung des Baues. Es bestehen Beweise, daß man später vieles nachzuholen versuchte, was man damals versäumt hatte.

Der Darlegung dieses Schiffbaues und der Ausrüstung beider Kriegsschiffe folgt ein Nachwort, in dem die Rolle Kroatiens und der Kroatischen Militärgränze besprochen wird. Es sind nur wenige Angaben über den Einsatz der kroatischen Küste und der Kroatischen Militärgränze in der Verteidigung der Adriaküste und der Sicherung der freien Schifffahrt. Viele Ereignisse an der Adria im Laufe mehrerer Jahrhunderte sind mit der kroatischen Schifffahrt und später auch mit der Kroatischen Militärgränze eng verbunden. Dank dessen wurde Kraljevica zum Kriegshafen erklärt und zum Kriegsschiffbau erkoren. Die politischen Verhältnisse und die Haltung der österreichischen Armeeleitung, die in Militärfragen allein maßgebend sein wollte, hatten die Einstellung des Kriegsschiffbaues in Kraljevica zur Folge, ohne jedoch die Wichtigkeit der Kroatischen Militärgränze zu beeinträchtigen.

Kraljevica selbst war damals schwer betroffen. Viele Jahrzehnte danach wurden hier nur selten größere Schiffe gebaut. Erst nach der Befreiung am Ende des zweiten Weltkrieges wurde den Werften zu Kraljevica wieder ihre Wichtigkeit anekannt.

Die hier beschriebene Geschichte des Kriegsschiffbaues in Kraljevica beruht meistens auf neuen, bisher unbekannten Archivquellen, von welchen einige im Anhang wegen ihrer Wichtigkeit zur Dokumentation reproduziert sind. Sie sollen auch weitere Forschungen anregen, besonders aber die Erforschung der kroatischen Schifffahrt im Rahmen der Verteidigung der freien Schifffahrt längst der nördlichen Adriaküste und der hervorragenden Stellung der Handelsschiffe von Senj, die bisher leider zuwenig beachtet wurde.

6008 1134

POSEBNA IZDANJA HISTORIJSKIH ARHIVA U PAZINU I RIJECI

1. Petar Strčić, Otok Krk 1918, Građa o narodnim vijećima SHS i talijanskoj okupaciji 1918. godine.
2. Danilo Klen, Fratrija, feud opatije Sv. Mihovila nad Limom u Istri i nje-gova sela (XI—XVIII st.)
3. Petar Strčić, Građa o talijanskoj okupaciji otoka Krka (od kraja 1918. do polovine 1919.)
4. Zlatko Herkov, Mjere Hrvatskog primorja, s osobitim osvrtom na solne mjere i solnu trgovinu.
5. Petar Strčić, Zapisnici sjednica Okružnog narodnooslobodilačkog odbora za Hrvatsko primorje 1943—1945. godine.