

UDK 355.353:344.4(436:497.5)“1714/1734“(091)

Primljeno: 27. 9. 2013.

Prihvačeno: 25. 11. 2013.

Izvorni znanstveni rad

Projekt zagotavljanja galjotov za habsburško vojno mornarico 1714-1734 in njegova povezava s kazensko zakonodajo in prakso

Dragica Čeč

Znanstveno-raziskovalno središče i Fakulteta za humanistične študije

Univerza na Primorskem

Garibaldijeva 1

6000 Koper

Republika Slovenija

E-adresa: dragica.cec@zrs.upr.si

Članek se v uvodnem delu ukvarja s političnimi in gospodarskimi okviri, ki so spodbudili projekt izgradnje vojne mornarice. Jedro pa predstavlja analiza pravnih okvirov in prakse zagotavljanja galjotov za vojne ladje, ki kljub pravni tradiciji izrekanja kazni javnega dela dokazujejo prilagajanje kazenskega materialnega in izvršnega prava političnim in gospodarskim ciljem monarhije. Analiza prakse dokazuje, da so sodišča hitro realizirala nove pravne norme. Veliko večje težave pri realizaciji je predstavljal transport galjotov, ki bi lahko izničil prvotne načrte visoke politike. Čeprav analiza prakse prevoza galjotov dokazuje, da je šlo pri transportu galjotov iz kraja obsodbe do Neapeljskega kraljestva za precej preprost sistem transporta, ki je obležal zlasti na plečih lokalnih podložnikov, se je sistem obdržal do izgube Neapeljskega kraljestva in s tem dokončnega propada načrta za izgradnjo vojne mornarice. Analiza prvih težav s transporti in rigorozni nadzor nad temi ekscesi pa dodatno dokazuje velike politične interese monarhije pri vzpostavljanju vojne mornarice.

Ključne besede: kazenska zakonodaja, galjoti, 1713-1734, transporti kaznjencev

Uvod

Namen članka je na podlagi analize prakse izrekanja kazni prisilnega veslanja na galejah dokazati trditev, da pomeni kazen veslanja na galejah kljub pravni kontinuiteti oziroma tradiciji izrekanja kazni javnega dela izrazito prilagajanje kazenskega materialnega in izvršnega prava trenutnim političnim in gospodar-

skim ciljem monarhije. Zato se članek v uvodnem delu ukvarja s političnimi in gospodarskimi okviri, ki so spodbudili projekt izgradnje vojne mornarice. Jedro članka pa predstavljajo pravni okviri in praksa zagotavljanja in transportiranja galjotov za vojne ladje. Prav težave pri transportih galjotov, ki so tudi predmet analize, bi lahko izničile prvotne načrte visoke politike, na drugi strani pa kažejo izrazit nadzor absolutistične države, ki z obsežnimi preiskavami in kaznimi v posameznih delih monarhije generalno-preventivno vzpostavlja svojo oblast.

Trgovska politika Habsburške monarhije v 1. polovici 18. stoletja in njene povezave z vojno mornarico

Na začetku 18. stoletja je Habsburška monarhija zaradi vojaških uspehov začela aktivnosti širjenja tako političnega kot gospodarskega vpliva. Leta 1713 je cesar Karel VI. po vojni za nasledstvo na španskem prestolu sklenil mir. Vojna je izpraznila državno blagajno. Povečani davki, ki se jih je bolj dosledno izterjevalo, so povzročili številne upore, med katerimi je bil tudi tolminski upor (1713). Španska nasledstvena vojna ni samo prizadela državnih financ, z mirovnima sporazuma v Utrechtu (1713) in Rastattu (1714) je prinesla tudi strateško pomembno Neapeljsko kraljestvo in vsaj do leta 1715 se je zdelo, da so za Habsburško monarhijo s pridobitvijo španske Nizozemske odprta vrata v pomorsko in čezoceansko trgovino. Ker je bila Habsburška monarhija pretežno kontinentalna država, se v začetku 18. stoletja ni mogla kosati z velikimi pomorskimi silami, ki so se že stoletja borile za interesne sfere v globalni trgovini. Tudi trgovci niso imeli izkušenj s kolonialno trgovino, monarhija pa ni imela niti tolikšne vojaške flote, da bi lahko zajezila napade piratov v Sredozemskem morju, kaj šele v čezoceanski trgovini. A vendarle je cesar Ircu Thomasu Rayu leta 1714 podelil privilegij za oborožitev ladij za čezoceansko trgovino.¹ Prvi poskusi vzpostavljanja vojnih ladij so se sicer začeli že na začetku španske nasledstvene vojne, ko so v Trstu leta 1701 oborožili nekaj manjših vojnih ladij.² V istem letu (1701) je Trst dobil tudi ekskluzivno pravico do nalaganja blaga na tržaške ladje, če so bile te na voljo v domačem pristanišču.³ Razmišljati o konkuriranju angleški floti, ki je bila sestavljena iz dobre stotinje linijskih ladij, ki jo je spremljala naslednja stotinja lahkih spremljevalnih ladij, ter Franciji, ki je prvi po-

¹ Josef Rechberger von Rechkorn, *Geschichte der k. k. Kriegs-Marine (I. Theil: Österreichs Seewesen in dem Zeitraume von 1500-1797)*. Wien 1882.

² Danilo Klen, *Ščavunska vesla. Galije i galijoti na istočnoj obali Jadrana*. Pula: Čakavski sabor - Istarska naklada; Opatija: "Otokar Keršovani"; Rijeka: Edit; Rovinj: Centro di ricerche storiche, 1986, 111.

³ Ferdo Gestrin, "Oris razvoja pomorstva v slovenskem Primorju", *Kronika* 10 (1962), 2: 90-94, 90-91.

morski velesili s svojo floto uspešno sledila,⁴ pa tako leta 1701 kot leta 1714 vendarle ni bilo mogoče. Kljub temu je že leta 1715 Habsburška monarhija poslala prve ladje v Bengalijo in na Kitajsko in tako začela s prvimi poskusi čezoceanske trgovine.⁵

Navkljub obetavnim ozemeljskim pridobitvam je avstrijski Nizozemski pogodba iz Barrierre, podpisana leta 1715 onemogočila razmah pomorske trgovine, saj so Republiki sedmih združenih provinc (Združeni Nizozemski) ostale tampon cone v spodnjem delu province Gildern. Pogodba je omogočila tudi vzpostavitev mreže garnizonov ob flamski meji, kar je dodatno omejevalo avstrijske trgovinske načrte, čeprav je spodbujala delovanje trgovske kompanije Ostende (do 1731). Omejevanje trgovinskih priložnosti na Atlantski obali, nastalih po Barierrski mirovni pogodbi, je ob koncu prvega desetletja 18. stoletja omilil podpis pogodbe v Požarevcu (1718). Z njim je monarhija za nekaj desetletij pridobila obsežno območje Balkana in z zelo ugodno trgovinsko pogodbo z Osmanskim cesarstvom, na podlagi katere se je blago carinilo samo s 3 % pribitka, ponudila obetajoče trgovske povezave z Azijo.⁶

Sprva so bili zaradi številnih ozemeljskih pridobitev pomorski načrti Habsburške monarhije zelo ambiciozni. Že leta 1717 je bila na Jadranskem morju razglašena svobodna plovba, monarhija pa je leta 1719 mestoma Trstu in Reki podelila status svobodnih pristanišč. Istočasno je bila ustanovljena privilegirana Orientalna kompanija (Orientalische Kompanie). Kmalu nato pa so ustanovili še posebno trgovsko družbo v Banatu (Deutsche Kommerzien-Soziätät).⁷ S številnimi privilegiji, ki so jih bili deležni prišleki v obe svobodni pristanišči, zlasti tisti, ki so imeli potrebna obrtniška, trgovska ali pomorska znanja, je Habsburška monarhija skušala slediti zelo razvitim pomorskim velesilam. Privilegije zanje so zagotovili že v patentu o razglasitvi svobodnih pristanišč.

Izgradnja vojne mornarice⁸ v Neapeljskem kraljestvu je bila del novih gospodarskih politik, saj so vojaške ladje ščitile trgovske na njihovih poslovnih plovbah.⁹

⁴ Podatki po: Jan Glete, *Navies and nations: warships, navies and state building in Europe and America, 1500-1860*. Stockholm: Almqvist & Wiksell International, 1993, 140.

⁵ Glede na politično ureditev in politične uspehe je bilo seveda pričakovati, da bo ena nosila ime cesarja, druga pa največjega vojskovodje v tistem trenutku princa Evgena Savojskega.

⁶ János Kalmár, "Načrti pomorske trgovine prek Trsta iz časa vladavine Karla VI", *Kronika* 33 (1985), 2/3: 137-141.

⁷ Hermann Hallwich, *Anfänge der Gross-Industrie in Oesterreich*. Wien: Weiss, 1898. Kalmár, "Načrti pomorske trgovine", 137-141, 137-138.

⁸ V Neaplju so izdelali naslednje ladje: 1715/16 San Carlo, Patrona, San Gennaro, Santa Elisabetta, 1718 San Leopoldo (linijska ladja), 1721 Santa Barbara (linijska ladja), 1733 San Luigi Gonzaga (linijska ladja). Prim.: von Rechkorn, *Geschichte der k. k. Kriegsmarine*. Wien, 1882.

⁹ Večji vojni ladji san. Carlo in san Barbara sta leta 1723 spremljali trgovinsko odpravo na Portugalsko.

Hkrati pa je bila izgradnja vojne mornarice tudi neposreden povod za mrzlično iskanje galjotov. Ko je Habsburška monarhija izgubila Neapeljsko kraljestvo po porazu pri Bitontu (24. 3. 1734) in kapitulaciji podpisani v Capui (22. 11. 1734), so celotno vojaško floto v naglici "rešili" v Trst. Kot vojaški poveljnik je v Trstu zanjo skrbel general Gianluca Pallavicini, kot intendant za marino pa je bil imenovan Trezzi. G. Pallavicini sicer ni imel pravega pomorskega znanja, a je po mnenju tržaške intendance izvajal relativno uspešne ukrepe za ohranjanje vojaških ladij.¹⁰ Očitno leta 1734 vojna luka v Kraljevici, ki so jo pod vodstvom Danca Ernesta Deichmana, urejali med letoma 1728 in 1732, še ni bila pripravljena na sprejem vojnih ladij, ki so morale v naglici zapustiti Neapeljsko kraljestvo. Četudi velik del tržaške uprave ni bil naklonjen vzdrževanju vojaških ladij in si je celo prizadeval za njihovo prodajo, je prvemu poskusu vzpostavitve vojnega pristanišča v Kraljevici sledil še drugi: z izgradnjo dveh fregat so pričeli v letu 1764. A tudi ta poskus izgradnje vojne mornarice je bil precej neuspešen.¹¹

Kazen veslanja na galejah v Habsburški monarhiji – pravni vidiki

Poleg političnih in gospodarskih motivov, ki so spodbudili projekt izgradnje vojne mornarice, se je morala monarhija soočiti tudi z vprašanjem, na kakšen način bo zagotovila dovolj veliko število posadke – zlasti galjotov za vojne ladje. Prav zaradi gospodarskih interesov in priložnosti, ki so jih videli v novo pridobljenih ozemljih na eni strani in zaradi večstoletne prakse obsojanja na galeje, ne preseneča hitrost, s katero je cesar hitro začel projekt izgradnje cesarske vojne mornarice, ki je bila ključni element pri uvajanju novih trgovinskih praks.

Pri načrtovanju zagotavljanja potrebnega moštva je cesar prevzel prakse drugih pomorskih velesil. Ker bi bil najbolj tipični način zagotavljanja zadostnega števila galjotov z vojaškimi obvezniki¹², plačanci ter vojnimi ujetniki in sužnji (drugoverci) premalo učinkovit ali nemogoč,¹³ se je osredotočil na drugačno iskanje galjotov. Del galjotov so namreč vse pomorske velesile pridobile z obsojanjem zločincev za določene delikte. Kazen veslanja na galejah so predvidevali že pravni teoretiki Habsburške monarhije v 17. stoletju. Zgodnejši načini uveljavljanja

¹⁰ Österreichisches Staatsarchiv (v nadaljevanju: ÖStA), Hofkammerarchiv (v nadaljevanju: HKA), Alte Hofkammer, Hoffinanz, 1740.

¹¹ Za dve vojni ladji: sv. Margareto in sv. Mihaela so leta 1740 neuspešno iskali kupca. V istem času je bilo v Trstu zasidranih tudi nekaj fregat. Klen, Ščavunska vesla, 110-112. Igor Presl, "Med iniciativo pohlepne zasebnika in regulativo spletkarske administracije," *Kronika* 52 (2004), 3: 349-372.

¹² Z žrebom moških podanikov, starih med 18 in 50 let, oziroma ljudmi, ki so jim izžrebani meščani plačali, da so odšli na galeje namesto njih (Galijot, Istarska enciklopedija).

¹³ Na isti način za Beneško republiko ugotavlja D. Klen, *Ščavunska vesla*, 63-88.

kazni javnega dela in tudi veslanja na galejah v Habsburški monarhiji (mogoče že od srede 16. stoletja, zagotovo pa od druge polovice 17. stoletja) so predvsem odraz trenutnih političnih in gospodarskih potreb monarha ter političnih in ekonomskih usmeritev ter povezav meddeželnih in deželnih organov. Za Habsburško monarhijo in njen odnos do galjotov do začetka 18. stoletja so bile zlasti pomembne potrebe velikih flot Benetk (v obdobju 1650-1700 je imela od 50 do 70 galej) in Španije (v obdobju 1650-1700 je imela od 30-40 galej).¹⁴ Kazen veslanja na galejah so pravni teoretiki dojemali kot kazen, ki je bila uvrščena takoj za smrtno kazen. Hkrati je veljala za kazen, ki omogoča "očiščenje" družbe in njeno zaščito. Zagotovo tudi zato, ker so za javni red moteči in nevarni element, ki ga je poosebljal zločinec, "odstranili iz družbe". Isti cilj bi lahko dosegli tudi s kaznijo izгона. K izbiri druge kazni jih je vodila ekonomika kaznovanja in ideja o koristnosti zločinca, ki naj se družbi odkupi za storjeno dejanje.¹⁵ Zato so med obsojenci na kazen veslanja na galeje tudi nekateri sumljivi postopači in vagabundi. Ob najbolj množičnih zločinih (uporih) so sodniki ali svetniki na višjih organih poleg smrtnih kazni v 17. in začetku 18. stoletja vedno predlagali tudi kazen veslanja na galejah. V njej so torej videli učinkovito generalno-preventivno sredstvo, ki so ga povezali z drugimi utilitarističnimi kazensko-pravnimi cilji.

V pravni tipologiji kazni se je kazen veslanja na galejah praviloma uvrščala med prostostne kazni in je bila v zgodovini kazenskega izvršnega prava interpretirana kot razvojna faza pred uveljavitvijo zaporne kazni.¹⁶ K takšni tipologiji je pravne zgodovinarje napeljala tudi okoliščina, da so bili galjoti v času, ki ga niso preživeli na ladjah, zaprti v ječah. K tej pravni tipologiji je prispeval tudi način, kako so za galjote-kaznjence skrbeli na galejah. Posebne beneške galeje za kaznjence (t. i. "galee sforzate") so imele poleg večine veslačev, ki so jo sestavljali kaznjenci, na krovu tudi nekaj svobodnih veslačev. Na ladji je bil tudi poseben nadzornik (aguzzino), ki je skrbel predvsem zato, da priklenjeni jetniki ne bi

¹⁴ Po Glete, *Navies and nations*, 140, 251.

¹⁵ Foucault sicer trdi, da se je šele v razsvetljenstvu kaznovalna pravica od suverenovega maščevanja prestavila k obrambi in zaščiti družbe. A že analiza podatkov o tem, kdo je bil obsojen na kazensko veslanje na galejah izkazuje jasno ekonomiko kaznovanja (Michel Foucault, *Nadzorovanje in kaznovanje: nastanek zapora*. Ljubljana: Krtina, 2004, 102).

¹⁶ Prim.: Helfried Valentinitich, "Galeerenstrafe und Zwangsarbeit an der Militärgrenze in der Frühen Neuzeit. Zur Geschichte des Strafvollzugs in den innerösterreichischen Ländern." V: H. Valentinitich, M. Steppan (ur.), *Festschrift für Gernot Kocher zum 60. Geburtstag* (Grazer Rechts- und Staatswissenschaftliche Studien 59). Graz, Leykam, 2002, 331-366. Friedrich von Maasburg, *Die Galeerenstrafe in den böhmischen Erbländern*. Wien, 1885. Sergej, Vilfan, "Reforme kazenskega prava in postopka v 18. stoletju. Primeri iz teorije, zakonodaje in prakse na avstrijskem ozemlju s posebnim pogledom na Slovenijo", *Zbornik znanstvenih razprav* 46 (1986): 141-158. Posch, Fritz, "Österreicher als Galeerensträflinge im Mittelmeer", *Blätter für Heimatkunde* 63, 1979: 52-59.

zbežali.¹⁷ Ko so leta 1740 tržaške oblasti poročale o stroških cesarskih vojnih ladij, so galjote poimenovali kar "sciavoni" (sužnji).

Kazen javnega dela izhaja že iz rimskega prava, ki sicer ni poznal kazni veslanja na galejah, a je za nižje družbene sloje omogočal tudi izrek kazni javnega dela (opera publica oz. opera ad metalum). Študije kazenskega izvršilnega prava v zadnjih letih deloma zavračajo starejšo tipologijo kazni javnega dela in umeščajo kazen veslanja na galejah tako kot druge oblike javnega dela med sramotilne kazni. Kazen prisilnega dela pa je bila kljub temu v težjih izvršilnih oblikah vedno povezana tudi z drugimi sramotilnimi kaznimi (tepež, ožigosanje). Za tipologijo kazni je ključnega pomena okoliščina, da so jo izrekli namesto najhujše sramotilne kazni – kazni izгона. Isto pravno usmeritev je v beneškem dukalu že leta 1501 zastopal beneški dož: tudi ta je zahteval, da se za galjote odda tiste obsojence, katerim se je izrekla kazen izgon.¹⁸ Kot dokazuje avstrijski patent iz leta 1727, je bila kazen veslanja na galejah dojeta kot hujša oblika kazni kot druge prostostne kazni, tudi kot kazen prisilnega dela v rudnikih. Ko je leta 1727 cesar Karel VI. v tem patentu naznanjal, da ponovno uvajajo kazen prisilnega dela v rudnikih, je bila slednja namenjena samo tistim storilcem manjših maleficcev, ki niso bili nevarni skupnosti (*Gemeinschadlichen*) oziroma tistim, ki niso v skupnosti s svojim zločinom povzročili splošnega negodovanja in nevarnosti božje jeze (*grosse Aergerniß*). A za najhujše zločine, kot je bila kraja z oteževalnimi okoliščinami (*qualificati furti*) in rop (*rapinae*) ter podobnih zločinih, kjer so okoliščine omogočale izrek izredne kazni, je bila izrečena samo kazen veslanja na galejah.¹⁹ Kazni veslanja na galejah in druge kazni javnega dela v začetku 18. stoletja tudi niso imele značilnosti socializacije z delom oziroma resocializacije.²⁰ Prej kot znak humanizacije kazenskega prava so bile kazni veslanja na galejah (a tudi druge oblike javnega dela) odraz utilitaristične države monarhij in republik, ki so imele velike po-

¹⁷ Razmerje naj bi bilo 60 svobodnih galjotov in 140 zapornikov, sužnjev in vojnih ujetnikov (Klen, *Ščavunska vesla*, 162). O vlogi birača po Merrienu, *La vita di bordo nel Medioevo* povzema: Flavio Bonin, "Naloge severozahodnih istrskih mest pri oskrbi vojaških ladij in obrambi beneškega ozemlja." V: Darja Mihelič et al., *Vojaki iz slovenskega prostora na tujih tleh v preteklost*. Ljubljana: Založba ZRC, 2011, 67-103.

¹⁸ Klen, *Ščavunska vesla*, 162.

¹⁹ Arhiv republike Slovenije (v nadaljevanju: AS), Deželni stanovi (v nadaljevanju: AS-2), šk. 74, con. 2, 10. 10. 1727.

²⁰ Podobno za volilno kneževino Mainz ugotavlja že Härter. Thomas Krause, "Opera publica", *Comparativ: Leipziger Beiträge zur Universalgeschichte und vergleichenden Gesellschaftsforschung* 13 (2003), 5/6: 117-130. Karl Härter, "Freiheitsentziehende Sanktionen in der Strafjustiz des frühneuzeitlichen Alten Reiches". V: Gerhard Ammerer, Falk Bretschneider, & Alfred Stefan Weiß (ur.), *Gefängnis und Gesellschaft. Zur (Vor-) Geschichte der strafenden Einsperrung*. Leipzig: Leipziger Universitätsverlag, 2003, 67-99.

trebe po veslačih na bojnih galejah.²¹ Kazen veslanja na galejah je bila že od 15. stoletja razširjena v sredozemskih državah kot arbitrarna kazen (poena arbitraria). Že leta 1471 so kaznjence za galjote oddajali v Rimu, sledila je leta 1502 Španija, nekaj let za njo pa še papeška država (1515) in Francija (1516). V prvi polovici 16. stoletja so za vzpenjajočimi evropskimi velesilami prednosti kaznjencev kot delovne sile spoznali še v Neaplju, kjer so formalno dovolili kaznovanje leta 1536, 1541 v Milanu, le nekaj desetletij potem, ko so kazen sprejele Benetke (poskusi že 1501, zagotovo 1541²²), na Apeninskem polotoku ni bilo države, ki ne bi predvidela kazni veslanja na galejah. Kazen se je uveljavila tudi v Švici in na Nizozemskem ter v številnih nemških kneževinah.

Potrebe po galjotih so bile velike, saj so bile razmere, v katerih so živeli, izredno težke. Največje potrebe po veslačih so seveda imela suverena območja z največjim številom galej. Umrljivost med galjoti je bila velika, svoje pa so k povečanemu številu smrti dodale tudi pomorske bitke in izgube vojnih ladij. Tako del rekrutov kot del kaznjencev tudi ni bil prilagojen na visoke temperature, ki so jim bili v podpalubju ladij izpostavljeni nekaj mesecev na leto. Ker so bili kaznjenci med delom vključeni in dodatno oteženi z velikimi krogli, je kazen veljala tudi za eno najhujših kazni. Čeprav avtorji o življenjskih razmerah v podpalubju malo pretiravajo, so bile te vendarle težke, o čemer priča vsaj deklarativna časovna omejitev veslanja na galejah na 10 let, ki jo je sprejela Beneška republika.²³

Projekt zagotavljanja galjotov – kaznjencev 1714-1735

Cesarski patent, s katerim je bil za del kazenskih dejanj (ne za najhujše zločine) omogočen izrek “nadomestne” kazni - kazni veslanja na galejah, je z vrtoglavo hitrostjo sledil velikim političnim dogodkom. Prve galjote naj bi proti Neaplju

²¹ Hans Schlosser, “Galeerenstrafe”. V: *Handwörterbuch zur Deutschen Rechtsgeschichte*. 2. Auflage. Berlin 2008. Ker sredozemske države niso imele dovolj svojih kaznjencev, so k oddaji kaznjencev spodbujale tudi sosednje države. Med prvimi so kaznjence za galjote že sredi 16. stoletja oddajale Švica, španska Nizozemska in dežele Svetega rimskega cesarstva nemške narodnosti. Tudi notranjeavstrijske dežele so že leta 1565 podpirale ideje, da bi se določene zločince predalo (prodalo) za galjote. Zaradi rivalstva z Benetkami ni jasno, ali je do takšnih predaj prihajalo, je pa po ustalitvi odnosov cesar leta 1645 znova dovolil, da se na javna dela obsojene zločince preda Benetkam za galjote (Posch, “Österreicher als Galeerensträflinge”, 53). Takšna praksa je očitno veljala tudi v nekaterih gospostvih Habsburških dednih deželah, saj je šele leta 1762 izdani patent prepovedal prodajanje kaznjencev za galjote Benečanom (HKA, Litorale, r. n. 702 (fasc. 145), 22. 10. 1762. Dodatni dokazi za Štajersko tudi: *Deutsches Rechtswörterbuch*. Band 3, Weimar, 1935-1938. Spalte 1141 (dostopno na: <http://rat.imareal.sbg.ac.at/tobias/galeerenstrafe/viewGlossar>). Glej tudi Valentinitš, “Galeerenstrafe und Zwangsarbeit”, 331-366.

²² Klen, *Ščavunska vesla*, 162-163.

²³ Klen, *Ščavunska vesla*, 163, podatke o daljšem veslanju na galejah pa navaja Bonin, “Naloge”, 85.

poslali že leta 1714, a vendarle so transporti galjotov postali pogostejši šele dve leti pozneje. Po monarhiji leta 1715 še niso bile odpravljene kužne zapore zaradi kuge, ki se je po dednih deželah Habsburške monarhije razširila leta 1713.²⁴ Prvi transporti galjotov so prišli na Reko že v začetku leta 1715.²⁵ Resolucijo, s katero so od vseh deželskih sodišč zahtevali, da sprejmejo transporte galjotov in da poskrbijo za vsa opravila, ki so bila potrebna za nadaljevanje transporta (obveščanje sosednjega deželskega sodišča, varovanje kaznjencev in njihov transport), so razglasili že v začetku leta 1716 (7. februarja). Čeprav je znano, da naj bi konvoj galjotov že 20. junija 1716 zapustil Dunaj, je Karel VI., da morajo lastniki kranjskih deželskih sodišč poskrbeti za njihov prevoz in varovanje, ukazal 1. avgusta. In šele 14. avgusta 1716²⁶ je kranjski deželni glavar Johann Caspar Cobenzl izdal patent, s katerim je nalagal vsem deželskim sodiščem ob transportni poti, da sprejmejo prvi konvoj z desetimi galjoti, ki naj bi kmalu začel svojo pot.²⁷ Notranja Avstrija kot politično-upravna tvorba, v katero je spadalo tudi ozemlje Štajerske in Kranjske, je morala vzpostaviti pogoje za njihov transport do morja. Cesarska norma je sicer določila tudi, da bi moral vsakega zločinca spremljati dokument z opisom zločina in informacijo o dolžini kazni. Vsako deželsko sodišče, ki je obsodilo delinkventa na kazen veslanja na galejah, bi moralo dobiti tudi potrdilo o uspešni predaji galjota v Neapelj.²⁸ Kot pristanišče za vkrcanje galjotov na ladje so predvideli pristanišče na Reki. Za nadzor konvojev galjotov so zadolžili višjega prejemnika nastanjenega v Kastavu Josepha Vinzenza de Marottija.²⁹ Od tam naj bi galjote transportirali do Manfredonie na Jadranski obali Neapeljskega kraljestva bodisi skupaj z rekruti ali pa na trgovskih ladjah, ki so jim poveljevali "zaupanja vredni ljudje"³⁰. Kako so reške

²⁴ Natančno o zapori, ki je bila sicer na kranjsko-koroški meji dokončno odpravljena šele novembra leta 1716: Josip Žontar, *Zapora proti kugi v Karavankah v letih 1713-1716. Prispevek k zgodovini blagovnega prometa in organizacije trgovine na Slovenskem v 18. stoletju*. Tržič, Knjižnica Muzejskega društva v Tržiču, I, "Priloga "Tržiškega vestnika" VI" 1957, 11, 20 in zlasti 9, kjer avtor navaja, da se stotnik Karel Kristjan Stieler ni smel vrniti prek Celovca, Ljubljane in Trsta na službeno mesto v Neapeljsko kraljestvo, dokler ni prebil skupaj z ženo 6 tednov v karanteni. Glej tudi: Boris Golec, "Kužne epidemije na Dolenjskem med izročilom in stvarnostjo." *Kronika* 49 (2001), 1/2: 13-64, 60-64.

²⁵ Steiermärkisches Landesarchiv (v nadaljevanju: StLA), Innerösterreichische Regierung (v nadaljevanju: IR), Gut -1715, 3/16, 30. 3. 1715.

²⁶ Tomaž Rode je v svoji izjavi v Ljubljani najprej pričal, da so na galeje obsojene zločince sprejeli okoli praznika sv. Roka (16. 8.). Pomešal je namreč oba sprejema galjotov v tem letu (AS, AS-2, šk. 74, con. 5, 28. 1. 1717).

²⁷ AS, AS-2, šk. 74, con. 5, 14. 8. 1716 in 15. 12. 1716.

²⁸ Vsaj to določilo je pogosto ostalo zgolj črka na papirju.

²⁹ StLA, IR, Gut -1717, 2/29, 16. 3. 1717.

³⁰ Tako obstaja poročilo, da je pred julijem 1717 20 galjotov v Neapelj odpeljal Andrea Tricarico (StLA, IR, Gut -1717, 7/ 29, 7. 7. 1717).

mestne oblasti sprejele novo nalogo, iz virov ni razvidno, a so se iste oblasti le nekaj let prej (1713) že upirale ideji, da bi bila ravno Reka pristanišče za izkrca-nje nemške najemniške vojske, ki je sodelovala v španski nasledstveni vojni in naj bi odšla na pomoč ostalim vojakom, ki so sodelovali pri zatrtju tolminskega kmečkega upora.³¹ A vendarle so bili transporti galjotov tako pomemben del cesarske politike v prvih desetletjih 18. stoletja, da se lokalne oblasti niso upale upirati, zgolj opozarjale so lahko, da so dobile obvestila prepozno.³²

Za veslanje na galejah naj bi po določenih patenta obsodili vse mlade, močne moške, ki bi jih sicer kaznovali s tepežem (t. i. celim šilingom (*mit dem ganzen Schilling*) oziroma 30 udarci s palico) in vse izgnance, ki bi prelomili prisego, da se ne bodo vrnili. Isto kazen je zakon predvidel za "nečastne", torej notorične tatove. Z enako naglico kot patenti, ki so normirali nove prakse, so z njihovim izrekanjem sledila kazenska sodišča v prestolnici in deželi, ki jo je obdajala. Zelo zgodaj so na kazen veslanja na galejah začeli obstojati zločince na Moravskem in Češkem, saj je transport njihovih obsojencev - galjotov potekal prek Dunaja. Čeprav so bili na Dunaju leta 1716 obsojeni samo 4 zločinci, sta Kranjsko nekaj mesecev po razglasitvi kazni prispela vsaj dva večja konvoja galjotov. V prvem je bilo transportiranih 10 kaznjencev, na drugem pa jih je bilo 11.³³ Na drugem večjem konvoju leta 1716 sta bila za galjote poslana tudi dva Šlezijca in dva Moravca.³⁴ Navkljub normativni ravni, ki je natančno predvidela, komu naj bi se izrekla kazen veslanja na galejah, je skupna značilnost prvih obsojencev na galeje, da so vsem očitali po več zločinov in da je šlo v vseh primerih za hude kriminalce ali večkratne povratnike.

Tako je Dunaj postal izhodišče transportov obsojenih na galeje za mesto Dunaj in deželo, ki ga je obdajala (Nižjo Avstrijo) ter tudi za sosednje dežele zlasti Češko in Moravsko.³⁵

Čeprav so kazenska sodišča hitro sprejela izrekanje novih kazni, pa deželska sodišča ob trasi transporta nanje niso bila pripravljena. Nepripravljene so bile tudi reške mestne oblasti, ki niso imele niti primernih niti dovolj velikih ječ.³⁶ Prvi trije večji konvoji galjotov so se soočili z velikimi težavami. Iz obeh tran-

³¹ Jože Šorn, "Donesek k kmečkim uporom v letih 1705 in 1715", *Zgodovinski časopis* 4 (1950): 169-177, 170.

³² Kot je to zatrjeval Franz Anton Auersperg (AS, AS-2, šk. 74, con. 5, 28. 5. 1717).

³³ AS, AS-2, šk. 74, con. 5, 23. 11. 1716.

³⁴ AS, AS-2, šk. 74, con. 5, 30. 11. 1716.

³⁵ Točke predaje na poti galjotov (Dunaj-Reka) so bile: Dunaj, Schottwien, Frohnleiten, Woldon, Leibnitz/Lipnica, Maribor, Celje, Šentožbolt, Dob, Ljubljana, Logatec, Rijeka.

³⁶ StLA, IR, Gut 1717, 2/21, 18. 2. 1717 in 27. 2. 1716.

sportov so prvič pri Logatcu, drugič pri Dobu in tretjič pri Vrhniki pobegnili obsojenci na galeje. Lokalne oblasti bi pobege bodočih galjotov najraje prikrile, a jim to ni najbolj uspevalo. Med varnostnimi ukrepi v prvih patentih, s katerimi so imela problem že sodišča, ki so izrekla kazen veslanja na galejah, je bilo tudi določilo, da naj bi vsak transport spremljal posebni transportni komisar. Prvi komisar je bil Matthaues Wenzeslaus Coideli (včasih zapisano Roidelli).³⁷ Ta bi moral skladno s pravili sam zaklepati okovje kaznjencev in zahtevati od posameznega deželskega sodišča, da mu poleg transportnih sredstev zagotovi zadostno število čuvajev, ki bi morali biti primerno oboroženi. Komisar bi moral od deželskih sodišč dobiti tudi del stroškov za vzdrževanje galjotov na poti. Seveda je bil vsaj del zahtev precej utopičen, saj podeželsko prebivalstvo pogosto ni smelo imeti orožja. Komunikacija oziroma obveščanje o prihodu transporta kaznjencev, za katero naj bi bila zadolžena deželska sodišča, naj bi potekala v izogib dodatnim stroškom in prepozni predaji delinkventov, kot so lastnike posameznih deželskih sodišč opozarjali normativni viri.³⁸ Poleg kmetov naj bi za varstvo galjotov uporabili tudi t.i. iblajtarje (Überreiter). To vojaško konjenico so sprva zaradi nadzora nad podeželsko trgovino in zlasti nadzora nad tihotapljenjem plačevali deželni stanovi, a so jo uporabljali tudi za naloge, ki so zadevale javno varnost.³⁹ Že prvi indici, ki razkrivajo potek transportov kaznjencev v praksi, razkrivajo popolnoma drugačno sliko. Prvi konvoj galjotov je stanovski iblajtar nadzoroval med Ljubljano in Postojno. A je to "nadzorstvo" stanovskega iblajtarja pomenilo zgolj, da je prevzel organizacijo čuvajev, konvoja kaznjencev pa ni spremljal. Šel je namreč pred njim v drugo deželsko sodišče, da bi pred prihodom konvoja organiziral predajo kaznjencev. Že v prvem transportu je sprva osumljeni logaški deželskosodni upravitelj za pobeg kaznjencev inkriminiral prav komisarja, ki je bil zadolžen za spremstvo in nadzorstvo galjotov.⁴⁰

³⁷ StLA, IR, Gut 1717, 2-21. Tudi AS, AS-2, šk. 74, con. 5, 13. 8. 1716.

³⁸ StLA, IR, Gut 1717, 2-21, 18. 2. 1717 in 27. 2. 1716.

³⁹ T. i. organ Überreiter ni bil preveden v slovenščino. Gre za organ nadzora, ki je v celotnem rimskem cesarstvu nemške narodnosti opravljal nadzor davčnih in carinskih privilegijev in predpisov (tudi z namenom protekcije trgovinskih privilegijev), poleg tega pa je opravljal tudi nadzor nad javnim redom. Überreiterji so bili izurjeni vojaki – konjeniki. Zato so še do 30. let 19. stoletja ostali del vojaške organizacije, nato pa so jih podredili upravnim organom, ki so se počasi diferencirali in specializirali od srede 18. stoletja naprej. Preozko označbo pojma Überreiter omejeno na njegovo funkcijo pri nadzorovanju gospodarskih privilegijev je definiral tudi Vilfan: "Gibali so se na hitrih konjih po rednih in tihotapskih cestah, ustavljali tovornike in pregledovali potrdila o plačilu nabitka ali mitnine — 'bolete'. Če potrdila niso bila v redu, so imeli nadzorniki pooblastilo za kazenske ukrepe. Iblajtarji so bili torej finančni nadzorniki na konjih." (Sergej Vilfan, "K zgodovini kmečkega kupčevanja s soljo: (gospodarsko-pravne podlage povesti o Martinu Krpanu)", *Kronika* 11 (1963), 1: 1-12, 2).

⁴⁰ StLA, IR, Gut 1717, 2-21, 18. 2. 1717 in 27. 2. 1716.

Komisar Wenceslaus Coideli naj bi bil med drugim nosil krivdo za pobeg tudi zato, ker se mu vedenje delinkventov ni zdelo sumljivo: sredi poletne vročine so namreč imeli noge zakrite s plašči, ki so jih imeli s seboj.⁴¹ Tako so zakrili, da so se že osvobodili okovja, ki so ga imeli na nogah. A vendarle je komisarju v prid govorila okoliščina, da je bil prav on tisti, ki je sprožil alarm in organiziral kmete, ki so nato tudi uspešno prijeli kar šest od sedmih ubežnikov.⁴² Le zloglasni Martin Haller je še nekaj časa užival na prostosti. Tudi on je bil znova zajet in predan v naslednji konvoj galjotov. Četudi naj bi večino galjotov zajeli kmalu po pobegu, se je na istem konvoju, ki je pot začel na Dunaju, znašel tudi drugi galjot po imenu Baron (Paron).⁴³ Verjetno je ravno galjot, ki so ga drugi galjoti poznali kot "barona" in ki je govoril jezik, ki so ga razumeli kmetje v Dobu, postal del galerije slavnih zločincev, saj se je izdajal za potomca Valvasorjev. A pri pobegih je bil glavni Martin Haller, saj je oddigral pomembno vlogo pri drugem begu na galeje obsojenih zločincev. Notranjeavstrijska vlada je upoštevala tudi drugo pritožbo stanovskega iblajtarja, ki je trdil, da je Coidelija opozoril, da je logaški gozd nevaren in da mu je dal več čuvajev, kot jih je zahteval. Vse to je ugotovila posebna preiskava, ki jo je po prvem pobegu galjotov zahtevala posebna cesarska resolucija 15. 8. Preiskava, ki je sledila, še zdaleč ni bila tako obsežna kot po naslednjem pobegu kaznjencev v novembru.

Ker so imele deželne oblasti velike težave že s prvim konvojem galjotov, so centralne oblasti notranjeavstrijske organe že septembra 1716 pozvali k izdelavi novih predlogov, s katerimi bi izboljšali organizacijo transportov. Očitno neuspešno, saj se je jeseni zgodil še en pobeg na galeje obsojenih kaznjencev, ki je bil veliko bolj spektakularen od prvega. V poročilu o drugem pobegu je kranjski deželni glavar dokazoval, da so bila vsa določila patenta o transportu galjotov v primeru bega v začetku novembra prekršena: konvoja ni spremljal vojni komisar,

⁴¹ StLA, IR, Gut 1717, 2-21, 18. 2. 1717 in 27. 2. 1716.

⁴² AS, AS-2, šk. 74, con. 5, 13. 8. 1716.

⁴³ AS, AS-2, šk. 74, con. 5, 30. 11. 1716. O lažnem Valvasorju notico v slovenskem časopisju zapiše že Peter Radics, "Slepár Valvasor." *Ljubljanski zvon*, 11, 7, 1891: 446, nato pa še Boris Golec, "Lažni Valvasor nehote prispeva k razkritju usode zamolčanih pravih Valvasorjev: o dveh "izobčencih" Valvasorjeve rodbine iz srede 17. stoletja in o polihistorjevem čiščenju rodbinskega debla", *Zgodovina za vse*, 19, (2012), 1/2: 5-38, 6-7. Franz Anton Premegg "von Lemburg" (mogoče Lvov (=nem. Lemberg) v Ukrajini) se je izdajal za "Barona Valvasorja" in so ga zaprli v Wrocławu (Breslau) v Šleziji. Obtožili so ga, da je iz Dunaja v Hannover in nato še poljskemu kralju Avgustu II. Saškemu pošiljal lažna ovaduška pisma. V prvem pismu v Hannover je recimo sporočal, da je ogroženo življenje takratnega volilnega kneza v Hannoveru, saj naj bi hotela dva Francoza zastrupiti. V svojem opravičilu so kmetje posebej podarili, da jih je pred grožnjami pobeglih galjotov rešil ravno nekdo, ki so ga imenovali Baron (AS, AS-2, šk. 74, con. 5, 8. 11. 1716) in je znal slovensko. Še več v tej "okolici" so ga kmetje poznali, saj je očitno res beračil, kot je svoja potencialno izdajalska dejanja opravičeval pred sodiščem v Wrocławu.

obveščanje deželskih sodišč je bilo prepočasno ali pa ga sploh ni bilo. Po drugi strani so nekateri upravitelji deželskih sodišč ob dogovorjeni predaji zaman čakali na konvoj.⁴⁴ V poročilih so inkriminirali tudi višje organe (organe notranjeavstrijske vlade), ki so se seveda takoj odzvali. Kranjske deželne oblasti so opozorili, da bi morali konvoje poleg sodnih slug in kmetov spremljati tudi t. i. "ibljartarji". Hitri odziv visokih uradnikov na prve pobege samo potrjujejo domnevo, da so bili transporti zelo pomembni za dvorno politiko po koncu španske nasledstvene vojne in da dvor ni imel zadržkov pri sankcioniranju odgovornosti za težave, ki so nastale pri transportiranju galjotov proti Reki.⁴⁵ Preiskava pobeга in ukrepi, ki so iz nje sledili, sodijo zlasti na polje socialnega discipliniranja, saj so z grožnjo telesnih in denarnih kazni prisilili vpletene v spoštovanje pravil. Rigorozno kaznovanje odgovornih je v nasprotju s kranjskim plemstvom zagovarjal tudi kranjski deželni glavar Johann Caspar Cobenzl in lastnik zadnjega deželskega sodišča pred štajersko deželno mejo Ojstrica – Max Joseph Schrottenbach.⁴⁶ Tudi dejstvo, da so drugi pobeg galjotov odkrili šele, ko so tri⁴⁷ ubežnike zaprli v dunajsko prisilno delavnico⁴⁸, med njimi tudi večkratnega ubežnika in tistega, ki naj bi bil tudi vodja pobeга 6. novembra 1716. Martina Hallerja,⁴⁹ priča o organizacijskih težavah, ki so bile povezane s transporti galjotov. Že 14. decembra, torej samo mesec dni po neuspehu drugega transporta in ob novici, da so tri ubežnike na Dunaju ponovno zaprli, je upravitelj⁵⁰ deželskega sodišča Križ pri Komendi, ki je imelo sodno jurisdikcijo nad ozemljem, kjer se je zgodil pobeg, Jožef Breznik že odposlal prvo poročilo, datirano le dva dni po pobeгу 8. 11. Sprva ga je naslovil kot prošnjo za opravičilo ("*exculpations memorial*") kme-

⁴⁴ StLA, IR, Gut 1717, 2-21, 18. 2. 1717 in 27. 2. 1716.

⁴⁵ Cesar je namreč na priporočilo kranjskih komisarjev izrecno zahteval, da se kaznuje lastnike (in ne upravnike ali upravitelje in tudi ne župane) deželskih sodišč s kaznijo 50 goldinarjev (AS, AS-2, šk. 74, con. 5, 15. 12. 1716). Na tako rigorozno grožnjo je verjetno vplivalo tudi dejstvo, da so galjoti pobegnili tudi iz tretjega večjega transporta ob koncu leta 1716, ko je proti Reki potovalo še 8 bodočih galjotov, čeprav je podatek o tem transportu nekoliko vprašljiv (Posch, *Österreicher als Galeerensträflinge*, 58).

⁴⁶ Max Joseph Schrottenbach je želel, da se zasliši tudi njegovega podložnika in da se naloži Auerspergu kar 100 goldinarjev kazni (AS, AS-2, šk. 74, con. 5, 15. 6. 1716).

⁴⁷ Dva ubežnika sta bila na Dunaju zaprta že pred 22. 11. 1716, Martina Hallerja pa so zaslišali 30. 11. 1716 (AS, AS-2, šk. 74, con. 5, 5. 12. 1716 in 14. 12. 1716).

⁴⁸ Obsojenega galjota ni bilo težko prepoznati, če so se držali zahteve, da mu s smodnikom vžgejo črki G in R: R kot relegation (izgon) in G (galjot).

⁴⁹ Prijeli so ga zato, ker je prodajal v neki dunajski gostilni (AS, AS-2, šk. 74, con. 5, 5. 12. 1716).

⁵⁰ Upravitelj deželskega sodišča je bil Franc Učan (AS, AS-2, šk. 74, con. 5, 19. 5. 1717), v nekem drugem dokumentu pa kot upravitelja imenujejo Jožefa Breznika (Joseph Wresnighk) (AS, AS-2, šk. 74, con. 5, 15. 5. 1717).

tov, ki so sodelovali pri transportu kaznjencev.⁵¹ A s poročilom je bil še hitrejši kranjski deželni glavar. Ta je na podlagi zaslišanj kmetov poročilo oddal 26. 11. 1716. Tudi Franz Anton Auersperg se je kot lastnik deželskega sodišča Križ že decembra vedel zelo pragmatično. Poleg tega, da je že kmalu po pobegu napisal prvo opravičilo za svoje podložnike, je v istem dopisu pragmatično prosil deželne urade, da določijo dan, ko bodo njegove podložnike zaslišali v Ljubljani.⁵² Preizkušena retorika deželnega plemstva, ki je uporabila vsa sredstva vljudnostnega komuniciranja, v tem primeru ni pomagala. Kljub hitrim opravičilom s strani kranjskih deželnih in lokalnih oblasti, ki so poskrbele tudi za opravičilo kmetov, ki so bili neposredno odgovorni za beg, je cesar s posebnimi resolucijami najprej 5. 12. 1716, 14. 12. 1716 in nato 17. 1. 1717 zahteval kaznovanje odgovornih, ki ga je prepustil notranjeavstrijski vladi. Ravno zaradi državnega interesa so centralni uradi prek notranjeavstrijske vlade sprožili še bolj obsežno preiskavo kot pri prvem pobegu. Že pred začetkom druge preiskave so centralne oblasti nekatere lastnike kranjskih deželskih sodišč⁵³ obtožile, da zanemarjajo dolžnosti, ki jih prinaša lastništvo deželskih sodišč. Del krivde za pomanjkanje varnosti je cesar pripisal tudi kranjskemu deželnemu glavarju.⁵⁴ Notranjeavstrijska vlada je morala imenovati dva komisarja: ob spoštovanju deželnih privilegijev je bil prvi komisar deželni upravitelj Wolf Weikhard Gallenberg, drugi pa grof Wolf Lamberger.⁵⁵ Njuno področje pristojnosti je bila samo dežela Kranjska, kar je tik pred koncem preiskave sprožilo tudi negodovanje lastnika štajerskega deželskega sodišča Ojstrica, ki je hotel prek komisije potrditi svojo izvirnost pri izvajanju transportov. Komisija je zato svojo suverenost dokazala s trditvijo, da je zaslišala tiste kriške podložnike, ki so največ vedeli o pobegu.⁵⁶ Hkrati je v resoluciji cesar naložil tudi dunajskemu sodišču, pristojnemu za kazenske zadeve, naj poda ukrepe za izboljšanje transportov, saj je ravno odsotnost komisarja spodbujala domnevo, da je bil del odgovornosti tudi na njihovi strani.

Podatki, zbrani v preiskavi, omogočajo rekonstrukcijo poteka transporta galjotov.⁵⁷ Iz pričevanj je razvidno, da je transport potekal po ustaljenih poteh, ven-

⁵¹ AS, AS-2, šk. 74, con. 5, 8. 11. 1716.

⁵² AS, AS-2, šk. 74, con. 5, 7. 12. 1716.

⁵³ Prim.: Eduard Richter, *Historischer Atlas der Österreichischen Alpenländer*. Wien: Holzhausen, 1906.

⁵⁴ AS, AS-2, šk. 74, con. 5, 5. 12. 1716.

⁵⁵ AS, AS-2, šk. 74, con. 5, 15. 12. 1716 in 15. 5. 1717.

⁵⁶ AS, AS-2, šk. 74, con. 5, 15. 6. 1716.

⁵⁷ O omenjenem pobegu je na podlagi virov graškega arhiva pisal F. Posch (prim.: Posch, "Österreicher als Galeerensträflinge", 53-58). Povzel je zgolj rekonstrukcijo dogodkov, ki jih je našel v arhivu štajerskih deželskih sodišč, večina podatkov pa v teh dokumentih manjka. Avtor je imel probleme tudi z določitvijo kraja pobega.

dar ne na način, ki je bil normiran s patenti.⁵⁸ Konvoj, ki je svojo pot začel oktobra, je imel veliko težav. Na Štajerskem ga najprej ni bilo sposobno prevzeti deželsko sodišče v Brücku ob Muri, upravitelj sodišča Wieden pa je moral enemu od transportiranih kaznjencev narediti nove okove za roke in ključavnico zanje, vsem kaznjencem pa je dodatno zvezal roke z vrvjo. Poleg tega so imeli obsojenci med transportom občasno pri sebi denar za oskrbo. Verjetno so v času preiskave naredili tudi rekonstrukcijo predaj obvestil o konvoju, ki so jih skupaj s stroški posameznega deželskega sodišča za oskrbo kaznjencev zapisali na odgonski list. Nanj so zabeležili tudi, koliko stroškov si je posamezno deželsko sodišče zaračunalo za oskrbo bodočih galjotov in ta so bila pričakovano nekoliko različna. Najpogostejši znesek, ki so si ga zaračunala, je bil 1 goldinar in 44 krajcarjev.⁵⁹ Ker so v preiskavi ugotavljali zlasti odgovornost kranjskih plemičev, so natančneje spraševali o poteku transporta tik pred kranjsko deželno mejo. Pozneje ujeti moravski kaznjenci so namreč pričali tudi, da so jih v avstrijskih deželah spremljale skupine dvajsetih čuvajev,⁶⁰ na Kranjskem pa samo po trije. Največji problem, ki se zrcali iz poročil oblastnih organov na različnih ravneh, je predstavljalo prav dejstvo, da so kaznjence med transportom varovali zgolj podložniki. Graške oblasti so v poročilih sicer ugotovile, da lastniki deželskih sodišč ob poti nosijo del krivde, saj bi morali zagotoviti dovolj vozov in dovolj številčno spremstvo. Neprimerne prakse varovanja kaznjencev je v primeru varovanja s petimi podložniki iz Podmilja karal tudi lastnik deželskega sodišča Ojstrica (M. Schrottenbach). Pri prehodu deželne meje naj bi se število čuvajev zmanjšalo s trinajstih na zgolj peščico mož. Posebej ga je motila okoliščina, da so bili trije od skupaj petih "čuvajev" oziroma spremljevalcev kaznjencev furmani, ki so skrbeli za tri vozove, na katerih so prevažali delinkvente. Del njegovih kritik je bilo usmerjenih tudi v "oborožitev" kmetov, ki so imeli s seboj le palice in gorjače (*bauern unbewaffnet convoy*⁶¹).⁶² Trdil je, da je dogodek neprimerljiv s tridesetletnimi izkušnjami izhajajočimi iz njegovega lastništva gospostva. Lastnik tega zadnjega deželskega sodišča pred mejo med Štajersko in Kranjsko se je zato v svojem poročilu posebej hvalil, da je njihov konvoj do meje spremljal tako upravnik deželskega sodišča (a ga je v resnici spremljal zgolj župan Ojstrice) kot sodni sluga, na drugi strani meje pa so bili kmetje prepuščeni

⁵⁸ AS, AS-2, šk. 74, con. 5, 5. 12. 1716.

⁵⁹ Moravska obsojenca pa sta pričala tudi, da naj bi vsak delinkvent za oskrbo dobil 3 krajcarje na dan (AS, AS-2, šk. 74, con. 5, 22. 11. 1716).

⁶⁰ Posch, "Österreicher als Galeerensträflinge", 52-59.

⁶¹ AS, AS-2, šk. 74, con. 5, 13. 8. 1716.

⁶² AS, AS-2, šk. 74, con. 5, 5. 4. 1717.

sami sebi.⁶³ Svoje spremstvo je tudi natančno opisal: za spremstvo je zadolžil iblajtarja in hkrati tudi gosposkega lovca Jacoba Hilla, spremljala pa sta ga še s sabljami in strelnim orožjem oboroženi župan Ojstrice in "najboljši" gozdni hlapec. Poleg njih je za čuvaje imenoval še deset "takoimenovanih" kajžarjev. Število spremljevalcev so zaokrožili trije furmani, ki so bili zadolženi za vozove in konje.⁶⁴ Njegov lovec naj bi celo spraševal podložnike sosednjega deželskega sodišča, zakaj so prišli sami. Župan slednjih, "neki" Zakrajšek, naj bi mu odgovoril, da od "gospoda" niso dobili nobenega navodila. To naj bi pomenilo, da morajo sami poskrbeti za transport kaznjencev. Ker je po deželskem sodišču Ojstrica delinkvente spremljal lokalni sodni sluga, je prav ta poskrbel za priklenitev kaznjencev po predaji na vozove kmetov sosednjega deželskega sodišča.⁶⁵ Župan Hrastnika, najverjetneje omenjeni Zakrajšek, je pričal, da mu je sodni sluga ukazal le, da kaznjence dobro zaklene. Njihov zemljiški gospod F. A. Auersperg se je pred vsakršno odgovornostjo zaradi takšnih pričanj podložnika opravičeval, da so podložniki Hrastnika zvesti in da vedno prevzemajo delinkvente brez poprejšnjih navodil. Posebej je poudaril tudi, da je med sedeži deželskih sodišč Ojstrica in Križ kar šest ur hoda. Informacije o bližajočem se konvoju tako ne bi pravočasno dosegle sedeža deželskega sodišča, zato je bila organizacija transportov prepuščena kmetom.⁶⁶ Preiskovalce je zanimalo tudi, kdo je zaklenil kaznjence pri naslednji predaji delinkventov v Šentožboltu. Vodja konvoja je dejal, da je to storil eden izmed delinkventov, ki ni imel priklenjenih rok že ob prejšnji predaji, kjer je bil z zaporniki tudi sodni sluga. Lastnik deželskega sodišča Križ F. A. Auersperg in tudi kranjski inšpektor sta se pred vsakršno nadaljnjo odgovornostjo dodatno branila, da s kaznjenci ni bilo komisarja. Prav ta bi moral skrbeti za ključke, s katerim je bilo zaklenjeno okovje in za vse priklenitve kaznjencev na vozove pri predajah. Njegova zadolžitev je bila tudi nadzor nad stanjem okovja kaznjencev in denarjem, ki je bil potreben za kritje stroškov oskrbe hudodelcev. Ta je padel na ramena lastnikov deželskega sodišča, v katerem je bil obsojen zločinec. Od tod tudi okoliščina, da je denar "potoval" skupaj z obsojenci. A v "spornem" konvoju je imel denar in vseh enajst ključev od okovja na rokah tik prek pobegom kar eden od obsojencev Joseph Haller.⁶⁷ Tudi kranjski inšpektor je prav v odsotnosti komisarja potrjeval Auer-

⁶³ Posch, "Österreicher als Galeerensträflinge", 57.

⁶⁴ AS, AS-2, šk. 74, con. 5, 5. 4. 1717.

⁶⁵ Sodni sluga, katerega informacije je lastnik deželskega sodišča Ojstrica zapisal v poročilo, je po imenih poznal vse župane v vaseh sosednjega deželskega sodišča. Napačno pa je navajal jurisdikcijo nekaterih županov.

⁶⁶ Da so zvesti, pridni pri izpolnjevanju ukazov. Naslovi jo kot informacijo in ji ne da datuma.

⁶⁷ AS, AS-2, šk. 74, con. 5, 22. 11. 1716.

spergovo mnenje: kmetje niso bili pristojni, da bi reševali problem kaznjencev, ki so se rešili okovja. Zaradi odsotnosti komisarja so se izgubili tudi njihovi odgonski listi, saj je njihovo predajo oteževala sodna razdelitev ozemlja,⁶⁸ kmetje pa so predali odgonski patent i noticami vseh predaj do bega galjotov. Oba dokumenta sta potovala skupaj z delinkventi in so jih poleg nekaterih ključev okovja in okovja predali kot edine ostanke pobega.⁶⁹ Nadaljnja preiskava in številni argumenti preiskovalcev in plemičev, katerih odgovornost se je preverjala med preiskavo, je razkrila tudi sistemske probleme tovrstnih transportov. Na trasi poti so bile tudi vasi, ki so kot enklave pripadale od transportne poti precej oddaljenim deželskim sodiščem. Čeprav so bile takšne enklave že na Štajerskem, so nanje opozorili šele kranjski plemiči. Tako se je v jurisdikcijo deželskega sodišča Križ ob trasi poti zajedala vas Krašnja, v kateri so živeli samo podložniki Smlednika. Zaradi te okoliščine je bila komunikacija z njegovim deželskim sodiščem praktično prekinjena, je menil lastnik sodišča.⁷⁰ Vaščani te vasi so kaznjence spremljali samo skozi svojo vas, nato pa so kaznjence predali naprej.⁷¹ Uslužbenci lastnikov deželskih sodišč so v poročilih na notranjeavstrijsko vlado nadrejene prepričevali, da so uporabili podložnike kot čuvaje tudi zato, ker deželska sodišča niso imela sodnih slug. Nadrejenim organom so predočili, da je ustaljena praksa, da se skrb in varstvo takšnih transportov preda na mejah deželskih sodišč.⁷² Tako kot je bila ustaljena praksa pomoč pri prevozu galjotov. Pomoč pri transportu kaznjencev naj bi nudile nekatere vasi z vlečno živino, stražarji in vozovi, obveznost pa se je prištevala v okvir t. i. deželsko-sodne tlake. Župani sosesk, ki so sodili pod jurisdikcijo deželskega sodišča - pristojnega tudi za zagotavljanje javne varnosti, so bili zadolženi za prevzem listin, pisem, ključev, okovja⁷³ in hudodelcev. Delokrog župana je vsebovala tudi zadolžitev razdelitve obveznosti tlake med ostale sovaščane, ki so bili kot podložniki določenega gospostva dolžni opravljati tlako. V praksi je to ponavadi pomenilo, da so pismo in skrb za konvoj predali hlapcem,⁷⁴ dninarjem ali otrokom. Če je bil določen kmet sposoben dobiti nekoga, ki mu je proti plačilu opravil obveznost, se jo je kar najhitreje rešil. Tako je župan Doba Tomaž Rode na zaslišanju v

⁶⁸ Čeprav je Učan ugotovil, da so kaznjenci imeli odgonske liste, ki so jih takoj poslali v Križ. (AS, AS-2, šk. 74, con. 5, s.d.)

⁶⁹ AS, AS-2, šk. 74, con. 5, 8. 11. 1716.

⁷⁰ AS, AS-2, šk. 74, con. 5, 15. 6. 1717.

⁷¹ AS, AS-2, šk. 74, con. 5, 15. 6. 1717.

⁷² AS, AS-2, šk. 74, con. 5, 12. 12. 1716.

⁷³ Ključ so jim predali podložniki sosednjega deželskega sodišča.

⁷⁴ Med zaslišanji je bilo več hlapcev, ki so sodelovali pri transportih galjotov (Miha N. hlapec Pangraca Kamnika iz župe Hrastnik, Jakob Krivic hlapec Petra Kmetca, Matija Lebar hlapec Janžeta Bauera, Jurij Božič hlapec pri Martinu Suhorju) (AS, AS-2, šk. 74, con. 5, 26. 1. 1717 in 15. 6. 1717).

Gradcu trdil, da je Pomiljčane vodil županov hlapec.⁷⁵ Žena Martina Suhorja Marina, še enega od odsotnih županov, pa je pričala, da je pismo sprejela in da ga je njen sin Jurco odnesel v Hrastnik. Od tam naj bi ga v Podmilj odnesel hlapec Matevž Lebar in ga predal županu Mihi Dostalalu.⁷⁶ Njeno pričanje dokazuje tudi, da so vsi člani družine in lokalne skupnosti so natančno vedeli, komu morajo odnesti pismo. Dolžnost kmetov je bilo tudi nudenje dodatne priprege. V enem od poročil so posebej pritoževali, da je bila transportna pot strma in razmočena od dežja, zato so morali kmetje dati tudi dodatno priprego.

Upravnik deželjskega sodišča Križ je zagotavljal tudi, da je v Dobo transport kaznjencev sprejelo 8 kmetov. Na podlagi drugih poročil so ugotovili, da je zgolj 5 podmiljskih podložnikov, ki so nekaj časa spremljali konvoj, vodil županov hlapec.⁷⁷ Ta se je opravičeval, da so ga o transportu obvestili pol dneva pred predajo podložniki iz Krašnje. Tudi župan Doba je svojo odločitev o dodelitvi osmih čuvajev opravičeval z dejstvom, da je konvoj ob predaji spremljalo samo pet Podmiljčanov. Župan Doba ni pozabil poudariti, da so še štirje kmetje del tlake odslužili kot nočni čuvaji. Četudi je župan Hrastnika trdil, da so jih o konvoju obvestili že dva dni prej, pa prebivalcev Doba komisarji niso dodatno inkriminirali. Verjetno tudi zato, ker so se pričevanja precej razlikovala: hlapec Pankraca Kamnika, je na primer pričal, da so bili o predaji kaznjencev obveščeni 4 ure pred dogodkom.

O poteku konvoja od Podmilja do Doba in nato proti Ljubljani ter pobegu v kraju "Ulogo" (V Logu) so se med prebivalci Doba razširile številne zgodbe. Zaradi pomembnosti dogodka in odziva njihove gosposke, ki je del kmetov, ki so prišli najaviti pobeg, za "dan in dve noči" zaprla v ječe⁷⁸, je bilo kroženje govoric in zgodbic kot pomembnega dogodka, ki je razburkal vsakdan v vaški skupnosti pričakovano. Marko Paul znan tudi kot Jurij Resnauer je tako pričal, da sta sovaščana varovala delinkvente s palicami, 6 čuvajev pa je potovalo ob vozovih. Trdil je tudi, da na njegovem vozu nihče od kaznjencev ni bil priklenjen. Njegova zgodba je bila najbolj radikalna, saj je večina drugih zaslišanih kmetov, ki so spremljali konvoj kaznjencev in tistih, ki so morali z županom v Križ, trdila, da sta bila na celotnem konvoju kaznjencev samo dva delinkventa z uničenim okovjem na rokah in torej nezaklenjena. To sta trdila tudi Jakob Krivec in Jurij Rode, ki sta imela glavne informacije o pobegu, saj sta kot hlapca nekaterih

⁷⁵ AS, AS-2, šk. 74, con. 5, 22. 1. 1717.

⁷⁶ AS, AS-2, šk. 74, con. 5, 15. 6. 1717.

⁷⁷ AS, AS-2, šk. 74, con. 5, 22. 1. 1717.

⁷⁸ Štiri čuvaje je kriški upravnik po zaslišanju za dan in dve noči zaprl v ječo (AS, AS-2, šk. 74, con. 5, 12. 1. 1717).

vaščanov skupaj z županom Doba odšla v Križ prijaviti pobeg. Vse priče dogodka so tudi potrdile, da se je pobeg zgodil kmalu po tem, ko se je konvoj s kaznjenci približali Savi pri nekem zidanem mostu.⁷⁹ Odklenjeni kaznjenci so skočili z voza, grozili kmetom, ki so jih spremljali, in vsi po vrsti zbežali. Prav okoliščine pobega, kot so jih predstavili ponovno zajeti galjoti, so bile za osumljene precej obremenilne.⁸⁰ Denar in ključke ključavnic, ki so ga v nasprotju s pravili, na dan pobega imeli kar kaznjenci, je pobeglim močno olajšal njihovo vrnitev v okolje, iz katerega so bili obsojeni in izgnani na galeje. Zadnji očitek lastniku deželskega sodišča Križ je bil, da ni takoj organiziral zasledovanja ubeglih kaznjencev. In njemu podrejeni upravnik deželskega sodišča se je izmikal, da so kmetje prišli šele ob mraku in je bilo zato zasledovanje nemogoče.⁸¹ Svojo odgovornost je lastnik deželskega sodišča poskusil omiliti tudi z okoliščino, da so se podložniki po begu takoj napotili v Ljubljano, kjer so pobeg naznanili deželnemu vicedomu. Ta jih je tako kot pred njim že upravnik deželskega sodišča Križ zaslišal.

Kot grešnega kozla za pobeg galjotov sta komisarja marca v Gradec poslala župana Doba, Tomaža Rodeta. Čeprav so se kranjski plemiči zavzeli za svoje podložnike, so morali osumljenca tako kot galjote vkovati in ga zastraženega na enak način, kot so potekali transporti kaznjencev, poslati na sojenje v Gradec. Ko so v Gradcu verjetno v tednih pred oddajo poročila in zahteve kranjskim organom po dodatnih zaslišanjih (19. 5. 1717) zaslišali tudi Tomaža Rodeta, sta kranjska komisarja znova poklicala F. A. Auersperga kot upravitelja njegovega deželskega sodišča Križ, pa tudi nekega Martina Suhorja in njegovega sina ter številne druge podložnike.⁸² Zopet so zaslišali mnoge vpletene kmete, saj so graške sodnike motile številne nasprotujoče si okoliščine dogodka. Zaslišani Tomaž Rode je navajal napačne datume pobegov; trdil je namreč, da so galjoti pobegnili avgusta.⁸³ Njegovi datumi so nekako sodili v čas, ko se je zgodil prvi pobeg kaznjencev. Kako je prišlo do te napake, sodišče ni razkrilo, zadostovalo je, da so drugi zaslišani potrdili pravi datum pobega. Kranjska delegirana komisarja sta ugotovila tudi, da je samo eden od čuvajev trdil, da dva delinkventa nista bila vklenjena v lisice. Popolnoma so zanemarili pričevanja, ki so trdila, da

⁷⁹ AS, AS-2, šk. 74, con. 5, 23. 11. 1716, 15. 12. 1716 in 28. 1. 1717.

⁸⁰ Čeprav se je Tomaž Rode tega suma otepal. Trdil je namreč, da je imel tako denar za oskrbo kaznjencev kot ključke od okovja Primož Šterbek (AS, AS-2, šk. 74, con. 5, 22. 1. 1717).

⁸¹ AS, AS-2, šk. 74, con. 5, 28. 1. 1717.

⁸² AS, AS-2, šk. 74, con. 5, 15. 5. 1717, 19. 5. 1717 in 24. 5. 1717.

⁸³ Ta je bil napačen v poročilu, ki je prišlo iz Gradca 5. 4. 1717, in poročilu na Dunaj (prek Gradca) 15. 6. 1714, kjer so dokončno potrdili, da se je pobeg zgodil okoli praznika svetega Martina, še bolj natančno nekje okoli sv. Lenarta.

nihče od zapornikov ni bil priklenjen. Znova so zahtevali tudi opravičilo lastnika deželjskega sodišča F. A. Auersperga, a ta je ponovno potrdil, da so kmetje k njem prišli šele ob desetih zvečer in da tako pozno ni bilo mogoče organizirati racije za pobeglimi zaporniki, kar sta komisarja sprejela kot dovolj argumentirano okoliščino dogodka. Skladno s principi sodnega postopka sta komisarja razrešila tudi druge dvomljive okoliščine dogodka.

Navkljub ostrim tonom v poročilih nadrejenih organov in komisije notranjeavstrijske vlade, ki je preiskovala pobege, je konec avgusta 1717 cesar Tomaža Rodeta milostno izpustil. Kot argument za njegovo dokončno oprostitev je navedel dolgo ječo v graški mestni hiši,⁸⁴ ki je trajala "že četrti mesec", k izpustitvi pa so pripomogli tudi "drugi" motivi, ki pa niso bili posebej imenovani v tem cesarskem patentu.⁸⁵ Vse stroške oskrbe jetnika in njegovega transporta ter druge škode je po zaključni resoluciji moral pokriti lastnik deželjskega sodišča Franz Anton Auersperg.

S pooblastili, ki so jima bila dana ob imenovanju, sta kranjska komisarja ob zaključku preiskave predlagala tudi celo vrsto ukrepov za izboljšanje varnosti transportov kaznjencev. Med drugim sta od deželnega glavarja zahtevala, da poskrbi, da bo v prihodnje konvoje spremljalo dovolj čuvajev ter da bo z njimi vedno upravitelj sodišča ali sodni sluga. Posebej sta opozorila na vlogo vojnega komisarja.⁸⁶ In to navkljub prepričanosti lastnika deželjskega sodišča Ojstrica Maxa Schrottenbacha, da je varovanje kmetov z njegovim lovcem in gozdnim čuvajem ter nekaterimi drugimi robustnimi oboroženimi hlapci, kot je bil njegov gozdni hlapec optimalna in da bi lahko isto število čuvajev spremljalo celo veliko večji konvoj.⁸⁷ Množica prošenj in obsežna korespondenca dokazujejo, da je bil projekt zagotavljanja dovoljšnjega števila galjotov za monarhijo izredno pomembna zadeva. Vendarle so državne in meddeželne oblasti šele v letu 1717 in v letih, ki so sledila, še bolj načrtno urejale varnost in stroške transportov, ki so omogočili razmah transportov galjotov v naslednjih letih. Izpopolnili so tudi birokracijo. Najprej deželne organe in nato deželjska sodišča so morali nadrejeni organi obvestiti o prihajajočem konvoju. V skladu z normami so jim morali organi deželskih sodišč nuditi pomoč. Deklarativno so bili torej za pomoč zadolženi mestni sodnik ali upravnik deželjskega sodišča in sodni sluga, v praksi pa je organizacija transporta verjetno ostala takšna kot prej. Za vsak transport galjotov naj bi na deželne

⁸⁴ AS, AS-2, šk. 74, con. 5, 15. 6. 1717.

⁸⁵ AS, AS-2, šk. 74, con. 5, 20. 8. 1717.

⁸⁶ AS, AS-2, šk. 74, con. 5, 15. 6. 1717.

⁸⁷ AS, AS-2, šk. 74, con. 5, 5. 4. 1717. V poročilu zagotavlja, da je bilo njihovo varovanje tako dobro, da bi lahko varoval tudi dodatnih 20 ali 30 delinkventov.

organe naslovili poseben patent, v katerem so posebej določili potek poti transporta. Le redko so napisali ime delegiranega komisarja, ki je transport spremljal.⁸⁸ Posamezne dežele bi nato morale izdati poseben patent, ki naj bi od deželskih sodišč zahteval transport kaznjencev, saj so tovrstni patenti sodili v pristojnost deželnih oblasti.⁸⁹ Tudi notranjeavstrijska vlada je šele julija 1717 v svojih vrstah imenovala dva komisarja, ki naj bi nadzorovala vse Transporte kaznjencev.⁹⁰ A še pred njihovim imenovanjem je ena od pritožb iz štajerskega deželskega sodišča Gornji Grad razkrila še vedno celo vrsto pomanjkljivosti transportov galjotov. Šlo je za primer transporta zgolj enega kaznjenca iz njihovega deželskega sodišča. Obsojenec očitno do Reke ni potoval kot član velikih transportov galjotov. Svoj prvi cilj - Reko je dosegel v osmih dneh. Ker je lastnik deželskega sodišča iskal najbližjo pot do Reke, njegovega obsojenca ni imel kdo ožigosati. Zato je nadrejene organe prosil, da se za ožigosanje plača rablju v Ljubljani,⁹¹ saj so krvniško delo na Reki zavrnil. Zlasti pa je lastnik deželskega sodišča kritiziral reške oblasti, zlasti zato, ker višji prejemnik v Kastavu kaznjencu ni zagotovil hrane, ko so ga Reki le prevzeli sodni sluge oziroma "sbirri".⁹²

Navkljub številčno velikim konvojem so reške oblasti še leto po prvem pobegu galjotov poročale, da sicer občasno dobivajo galjote, a da še niso primerno uredili ječ niti niso poskrbeli za varovanje zapornikov. Zlasti če je bilo v zaporu, kot je bilo v trenutku pisanja poročila, kar 13 zapornikov. Poročali so tudi, da je bilo tudi na Reki veliko poskusov pobegov. Mnogim kaznjencem je namreč uspelo uničiti okovje na rokah. Poskusi pobega so bili praviloma neuspešni, so zatrjevale mestne oblasti, saj so lahko poročale o uspešnem prijjetju ubežnikov. Dve galjotoma je namreč uspelo pobegniti, a ju je prišla že straža v kmečkem zaledju Reke in ju le dva dni po pobegu pripeljala nazaj v ječe. Oba sta enkrat že pobegla iz transporta galjotov. Dogodek so mestne oblasti izkoristile, da so zaprosile za povečanje števila vojakov v mestu. Istočasno so prosile tudi za zamenjavo rešetk na oknih ječ ter ojačitev vrat z dodatnim železnim okovjem.⁹³ Pritožbe in problemi s transporti so se nadaljevali tudi v naslednjih letih. Leta 1720 se je Marotti pritožil zaradi predolge oskrbe obsojencev na galeje v reških

⁸⁸ AS, AS-1, šk. 169, 18. 7. 1718 so poslali nekaj galjotov.

⁸⁹ Posch, "Österreicher als Galeerensträflinge", 53.

⁹⁰ StLA, IR, Gut -1717, 7/23, 24. 7. 1717.

⁹¹ 23. 2. 1718 je rabelj Simon Hagen res vžgal žig na hrbet kaznjenca po imenu Simon, za kar sta s pomočnikom (hlapcem) dobila 2 goldinarja in 20 krajcarjev (Fabjančič, Vladislav, "Ljubljanski krvniki. Smrtne obsodbe in tortura pri mestnem sodišču v Ljubljani 1524-1775". *Glasnik muzejskega društva za Slovenijo* 26-26 (1944-45): 88-104, 101.

⁹² StLA, IR, Gut -1717, 2/29, 16. 3. 1717. Sbirri so bili tudi organ za nadzorovanje javnega miru.

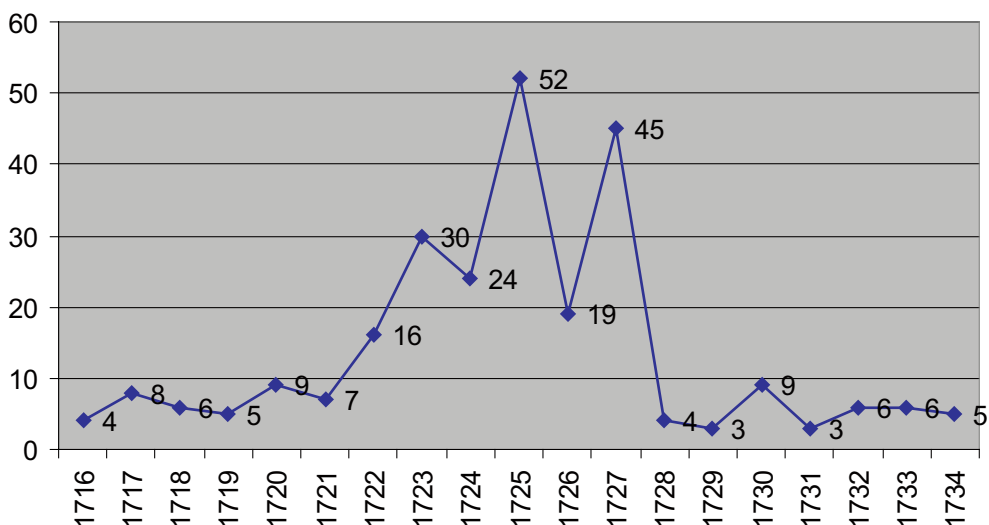
⁹³ StLA, IR, Gut -1717, 7/29, 7. 7. 1717.

zaporih, saj je strošek slejkoprej padel na njihova bremena. Lokalne oblasti so namreč bolj kot prednosti poceni delovne sile zanimali stroški, ki so ostali neporavnani. Zaradi nekaterih ladijskih nesreč te pozimi niso več plule proti Manfredonii. Cesar je pritožbi ustregel in 4. januarja 1721 ukazal, da se pozimi ne predaja zločincev na Reko. Kot kažejo poročila so prvih pet galjotov iz Reke odpeljali že v začetku marca 1721.⁹⁴

Kljub številnim začetnim težavam s transporti in prepuščanjem skrbi za varstvo odgnancev podložnikom so centralne oblasti nadaljevale z izrekanjem te kazni.

Število izrečenih kazni

Do izgube vojne mornarice leta 1734 je bilo v cesarski prestolnici javno razglašanih kar 258 obsodb na kazen veslanja na galejah, obsojenci pa so prihajali iz Nižje Avstrije, Češke in Moravske.



Grafikon št. 1: število izrečenih obsodb na galeje objavljenih v dunajskem časopisu *Wienerisches Diarium*

Kot kaže analiza izrečenih kazni veslanja na galejah je višek izrekanja kazni in transportov galjotov iz prestolnice predstavljalo obdobje med letoma 1722 in 1727, potem pa je število obsojencev na galeje do leta 1731 hitro padlo na raven prve faze izrekanja kazni. Zagotovo v dunajskem dnevnem časopisu niso bile objavljene in tako javno razglašene vse sodbe, saj je bilo že leta 1716 proti Reki transpor-

⁹⁴ Posch, *Österreicher als Galeerensträflinge*, 58.

tiranah vsaj 23 galjotov.⁹⁵ Nekateri izmed obsojencev na kazen veslanja na galejah so verjetno lahko zaradi okoliščin sicer upali na pomilostitev, a podatkov o tem nimamo.⁹⁶ Prošnje za pomilostitev, v katerih so obsojenci najbolj ponižno prosili za zmanjšanje kazni zaradi družine, ki so jo morali preživljati ali zaradi svoje starosti in telesnih hib, so včasih dosegle učinek, zato verjetno vsi obsojeni galjoti niso zares začeli svojega prisilnega potovanja proti Reki in nato proti Manfredonii. Nekaterim obsojencem so namreč višji sodni organi, ki so zastopali "milostnega vladarja", namenili nižjo kazen: cesar jim je kdaj določil drugo obliko kazni ali znižal število let, ki bi jih morali preživeti kot veslači. Navkljub tej možnosti je vsaj 200 bodočih galjotov doseglo ozemlje Notranje Avstrije, ta pa je morala poskrbeti za njihov transport do Reke.⁹⁷ Ne glede na stroške transporta galjotov je bilo v največjem obsegu izrekanja kazni veslanja na galejah čez ozemlje Notranje Avstrije prepeljanih precejšnje število galjotov. Upravnik gospodstva Križ je deželnemu vicedomu v odgovoru na predlog glede plačevanja deželnega krvnega sodnika še leta 1733 posebej nasprotoval z argumentom, da ima deželsko sodišče ob glavni deželni cesti precej stroškov s prevozi galjotov.⁹⁸ Možnosti, da bi še kdaj razmišljali kazni veslanja na galejah, je bilo konec šele, ko so leta 1734⁹⁹ Neapeljsko kraljestvo po porazu in sklenitvi miru vrnilo Španiji.

Praksa izrekanja kazni prisilnega dela in transporti, ki potekali čez Kranjsko, so se ohranili še prvi dve leti po izgubi Neapeljskega kraljestva, le da so se transporti kaznjencev usmerili proti Karlovcu. V ljubljanskih računskih knjigah so bili transportirani kaznjenci še nekaj časa po izgubi Neapeljskega kraljestva poimenovani kar galjoti. Trasa poti se do Ljubljane ni spremenila, potem pa so se konvoji usmerili proti Dolenjski (obvestila, ki so se ohranila, je dobivala Višnja Gora) in naprej proti Karlovcu, saj so na galeje obsojene zločince uporabili za dela na vojaških utrdbah. V letu 1736, ko je izšel nov patent, so za delo oddali kar sedem ljudi,¹⁰⁰ stroški njihove oskrbe pa so morala nositi deželska sodišča, v katerih so bili obsojeni. S tako velikim obsegom izrekanja izrednih kazni so

⁹⁵ V prvem transportu je bilo 10 obsojencev na galeje, eden od pobežlih: Martin Haller, ki ga avgusta niso zajeli takoj po pobegu nekje v okolici Logatca, je bil pozneje ujet v okolici Dunaja. Tako je vsaj dvakrat potoval po isti poti (AS, AS-2, šk. 74, con. 5, 13. 8. 1716), v drugem konvoju pa je bilo 11 delinkventov (AS, AS-2, šk. 74, con. 5, s. d.).

⁹⁶ Več o tem: Richard van Dülmen, *Teater des Schreckens*. München: Beck, 1995, Richard J. Evans, *Rituale der Vergeltung. Todesstrafe in Germania, 1532 - 1987*. Oxford: Oxford University Press, 2001, za slovensko okolje pa tudi: Andrej Studen, *Rabljev zamah. K zgodovini kriminala in kaznovanja na Slovenskem od 16. do začetka 21. stoletja*. Ljubljana: Slovenska matica, 2004.

⁹⁷ Tako ocenjuje Valentinitš, "Galeerenstrafe", 331-366.

⁹⁸ AS, Vicedomski urad (AS-1), šk. 248, p. 630.

⁹⁹ Španske sile pa so kraljestvo zavzele že leta 1734.

¹⁰⁰ Zgodovinski arhiv Ljubljana, Mesto Ljubljana, rokopisne knjige, cod. XIII, 1736, c, p. 269, 277-281.

tudi drugi organi začeli resno razmišljati o pomenu prostostnih kazni. Začel se je proces spreminjanja smrtne kazni v kazni prisilnega dela: tako je notanjeavstrijska vlada 10. 10. 1727 po cesarski predlogi izdala tiskano resolucijo, v kateri je bilo svetovano, da se lahko določene zločince obsodi tudi na druge izredne kazni, kot je delo v rudnikih na Štajerskem (*ad operas metallicas*) ali na delo pri utrjevanju vojaških utrdb.¹⁰¹

Kazen veslanja na galejah in kaznovalna politika

Število izrečenih kazni in njihova intenzivnost v posameznih letih dokazujeta, da se je kljub pravni kontinuiteti oziroma tradiciji izrekanja kazni javnega dela zaradi izredno povečanih potreb po prisilnem veslanju na novih vojnih ladjah tej potrebi podredilo tudi kazensko materialno in izvršilno kazensko pravo. S tem pa je samo sledilo političnim in gospodarskim ciljem monarhije. Zagotovo so se prav z intenzivnim spreminjanjem kazni izгона v kazen prisilnega dela od leta 1716 dokončno uveljavile kazni javnega dela, ki so se sicer začele že z recepcijo rimskega prava. V začetku 18. stoletja je bila tudi v Habsburškem kazenskem pravu kazen javnega dela dojeta kot učinkovito zadoščenje zmage pravičnosti sodstva (*fruchtbare satisfaction der Justitae vindicative*),¹⁰² torej kot kazen, ki ima učinkovit zastraševalni in generalno-preventivni učinek. Kazen veslanja na galejah je postala sinonim za vse prostostne kazni, četudi so jo v kazenski praksi intenzivneje in pogosteje izrekli le kratek čas. Kazen je ostala prisotna v zavesti lokalnih upravnih organov, četudi se kmalu po izgubi Neapeljskega kraljestva tudi med računi ljubljanskega krvnika po premoru vse od leta 1700 znova pojavijo kazni tepeža s 30 udarci in odgona.¹⁰³ Šele leta 1768 (31. 12.) je bilo v duhu nove populacijske politike prodajanje (zlasti mladih) kaznjencev za galjote deklarirano kot izguba državnega premoženja. Tudi zato kazen veslanja na galejah v novem kazenskem redu *Constitutio criminalis Theresiana*, ki je bil sicer zgolj kazenska kompilacija starejših kazenskih redov, ni bila predvidena, saj je bila s posebnim patentom prepovedana že leta 1762.¹⁰⁴ Poleg te pa so se v 18. stoletju ponovno uveljavile tudi

¹⁰¹ Kazen prostostnega dela se je ohranila vse 18. stoletje, saj druga dvorna resolucija (16. 5. 1760), ki se sicer nanaša na kritje stroškov prevoza in vzdrževanja delinkventov iz sklada za utrdbe (AS, AS-2, šk. 74, con. 2, 16. 5. 1760), posredno potrjuje tudi obstoj kazni javnega dela v času pred kazenskima redoma (1769 in 1787).

¹⁰² AS, AS-2, šk. 74, con. 2, 10. 10. 1727.

¹⁰³ Fabjančič, "Ljubljanski krvniki", 102.

¹⁰⁴ HKA, Litorale, r. n. 702 (fasc. 145), 22. 10. 1762. Dodatni dokazi za Štajersko tudi: *Deutsches Rechtswörterbuch*. Band 3, Weimar, 1935-1938. Spalte 1141 (dostopno na: <http://rat.imareal.sbg.ac.at/tobias/galeerenstrafe/viewGlossar>).

druge oblike prisilnega javnega dela, kot je bilo prisilno delo na vojaških utrdbah in čiščenje in utrjevanje urbanih naselbin.

Analiza prakse transportov galjotov je dokazala, da jedro težav transportov delinkventov ni bilo v visokih stroških transporta, četudi so nad visokimi stroški ves čas izvajanja kazni negodovali lastniki kazenskih sodišč, ampak v organizaciji transporta. Čeprav obsežne preiskave pobegov galjotov dokazujejo, da je šlo za precej preprost sistem transporta, ki je obležal na plečih lokalnih podložnikov, se je takšen sistem transporta obdržal do izgube Neapeljskega kraljestva in s tem dokončnega propada načrta za izgradnjo vojne mornarice. Analiza prvih težav s transporti in rigorozni nadzor nad prvimi ekscesi dokazujejo tudi velik interes, ki so ga imele centralne oblasti pri realizaciji projekta izgradnje vojne mornarice v Neapeljskem kraljestvu. Zato so nad podrejenimi organi izvajale nadzor kot del socialnega discipliniranja. Tako državne kot deželne in lokalne oblasti s privilegiji kazenskega sodstva in hkrati dolžnostjo zagotavljanja javnega reda so se predvsem otepile stroškov, ki so ga imele s transporti kaznjencev.

Tudi zato, ker so transporti na galeje obsojenih kaznjencev potekali po cesarski cesti od Maribora, prek Celja, Trojan, Ljubljane s čolni po Ljublanici do Vrhnike in nato po kopnem do Reke, je slovensko ljudsko izročilo nekoliko eksotični lik galjota vključilo v svoj kolektivni spomin in domišljijo z balado "Galjot",¹⁰⁵ tako kot so ga verjetno poznala vsa tista okolja, kjer so upornikom zagrozili s kaznijo veslanja na galejah. Z nekaterimi odpuščenimi galjoti so se določeni deli slovenskega ozemlja srečevali že prej, saj se je občasno zgodilo, da so se galjoti rešili veslanja z ugrabitvijo ladje in pobegom na ozemlje sosednjega suverena: iz Beneške Istre v Habsburški Trst in naprej v zaledje ali pa so na galeje določeni moški odšli prostovoljno kot plačanci. Odslužene galjote je bilo moč najti tudi med berači, ki so si želeli vrniti domov in so se vračali vzdolž tovarnih in glavnih cest v okolje, kjer so živeli pred kaznijo.

¹⁰⁵ V poznem srednjem veku je najti tudi več prostovoljnih najemniških galjotov, ki so prihajali iz ozemlja, ki je že bilo pod jurisdikcijo Habsburžanov. Neposredni podatki se nanašajo na plačance piranskih meščanov ali njihovih neposrednih uslužbencev. Tako so npr. leta 1484 služili na beneških galejah Jakob in Jurij iz Ljubljane, Štefan iz Kranja in Ivan iz Kanala (Ferdo Gestrin, "Pomorstvo Pirana v poznem srednjem veku", *Kronika* 25, (1977), 3: 149-156, 156.

The project of providing galley-slaves for the Habsburg military navy (1714-1734) and its connection with criminal law and practice

Dragica Čeč

Institute for Historical Studies and Faculty of Humanities

Science and Research Centre

University of Primorska

Garibaldijeva 1

6000 Koper

Slovenia

E-mail: dragica.cec@zrs.upr.si

Summary

In the introduction the article deals with the political and economic context which had influenced the project of establishing the Habsburg war galleys and military navy. The main part of the article deals with presence of the special type of penal labour – galley-slaves - in criminal law and with analysis of practices of providing the galley slaves to the war galleys.

Despite the long legal tradition of sentencing to penal labour in penal law, the penalty of galley-slaves demonstrates how the political and economic objectives of the monarchy influenced the changes in penal law. Analysis of legal practice shows that the courts quickly put the new legal norms (sentencing to galley-slaves) into the practice. In some years the insensitivity of sentencing to galley-slaves showed pressing demand for manpower on the new warships.

The process of legal adaptation of galley-slaves had begun with Habsburg acquisition of the new territory after the War of Spanish Succession. From 1716 the intense change from the penalty of expulsion (for some crimes) into the penalty of forced labour of galley-slaves could be traced. The changes in criminal law were broadly accepted also because of the perception of forced labour as an effective punishment with general preventive effect. The major difficulty in the fullfilment of the new penalty represented the transfer of the galley-slaves from the place of conviction to the galleys, which may render the original plans of high politics. Transport of criminals from the place of conviction to the Kingdom of Naples consisted of a quite basic system, which laid particularly on the shoulders of rural communities of commoners. Despite the initial difficulties due to the escapes of galley-slaves from the transports and despite the relatively

high cost of the transportation, the same system of transportation was kept until the loss of the Kingdom of Naples. Analysis of the initial problems with transports of galley-slaves and the rigorous control of central authorities in Vienna over the excesses are further evidence of the strong political interests that the Habsburg monarchy had in providing of the galley-slaves as well as in the establishment of the military navy. The transportation route of the galley-slaves was the imperial road from Maribor and Celje through Trojane and Ljubljana, and then with the boats on the Ljubljanica river to Vrhnika and then by land to Rijeka. The Slovenian folk tradition also created a somewhat exotic character of a galley-slave and included it in its collective memory and imagination.

Keywords: penal legislation, galley-slaves, 1713-1734, transportation of convicts