

克拉列维察 造船厂

1729 – 2009



出版社: NAKLADNI ZAVOD GLOBUS

发行人: FRANJO BUTORAC

编委会成员: IRVIN BADURINA, VLADIMIR KONJEVIĆ, DORIAN KAPŠ, GORDANA ČERNI, FRANJO BUTORAC

编 者: VLADIMIR KONJEVIĆ

赞助商: ZDENKO BABOVAC, DALIBOR BARBALIĆ, JASNA BARIĆ, NIKICA BIRKO, IVA BLAŽINA, JURAJ, CRNKOVIĆ, GORDANA ČERNI, RASTKO DAVILA, ZVONIMIR FREIWOGEL, DANIJEL FRKA, DANIJEL JAKOVČIĆ, IVANKA JELUŠIĆ, DORIAN KAPŠ, DIJANA LEKAN, ANELISE and LUJO MARGETIĆ, MILICA MILANOVIĆ ARNOLD, ZLATKO PERHAT, IVANA ROBOTIĆ, SPOMENKA SKJALA, ĐURĐA SOTOŠEK, VESNA ŠAROVIĆ MENDRILA, VESNA ŠLIBAR, MIRJANA TURINA, KRUNOSLAV WALTER

英文翻译: Janko Paravic

校 对: Sonia Wild-Bicanic

文字编辑: VLADIMIR KONJEVIĆ, IGOR ŽIC, HRVOJE ŠUGAR, DORIJAN KAPŠ, FRANJO BUTORAC

插 图: 取自克拉列维察造船厂记录, 里耶卡市档案 (尤其是estate of Ivo Marendić), ISTOG ŽORŽ, 维也纳科技博物馆, ÖSTERREICHISCHES STAATSARCHIV – KRIEGSARCHIV WIEN, C.R.S. INTENDENZA COMMERCIALE PER IL LITORALE TRIESTE, DANIJEL FRKA, BRANKO LENIĆ, 赞助商的摄影记录

克罗地亚语编审: DORIS ŽIKOVIĆ

图像处理: RANKO ŽILIĆ

照相平版印刷商: MKT PRINT d.d., Milan Zupan

平面设计: LAV SIMOT

印刷商: GORENJSKI TISK, KRANJ, SLOVENIA, 2009

中文翻译: 中国长春金伦翻译社

刘 琨 刘 涛

译 审: 刘 琨 刘 涛

中文编辑: 吕春雨

中文排版: 齐喜洪

中文校对: 李敬东

© Nakladni zavod Globus, 萨格勒布, 2009, www.globus.hr

版权所有, 违者必究。未经发行人同意, 任何人不得以电子、机械、摄影等形式转载或翻印本书。

克拉列维察 造船厂 1729 – 2009



NAKLADNI ZAVOD GLOBUS出版社

萨格勒布，2009

目 录

前 言	8
克拉列维察——海军港口和造船厂	11
查尔斯六世的重商主义政策	13
威尼斯对克拉列维察发展的关注	16
玛丽亚特里萨对克拉列维察的贡献	17
克拉列维察还是德里雅斯特	19
克拉列维察——奥地利帝国的主军港、兵工厂和造船厂	20
克拉列维察建造的第一艘护航舰的不幸命运	22
十九世纪的克拉列维察造船厂	31
在伊利里亚省的克拉列维察	31
普里查德（Pritchard）兄弟与克拉列维察造船业的复兴	34
帆船与造船业的衰退	44
二十世纪的克拉列维察造船厂	49
第一次世界大战——克拉列维察造船业发展的动力	55
两次世界大战之间的造船厂	59
第二次世界大战暴风雨下的造船厂	73
1945年到1969年之间的克拉列维察造船厂	77
造船职业的培训	85
克拉列维察造船厂变成了“铁托造船厂”	87
建立商船船队的定位	98
回升、停滞和新希望时期	113
体制的改变和工人自主管理模式的建立	118
主要的重组和现代化	120
盈利合同时期	129
对生活标准的关注	131
在独立的克罗地亚的克拉列维察造船厂	134
乐观的表面	145
造船厂成立280周年庆典	155

附 录

查尔斯六世颁布的关于在克拉列维察建立造船厂及 兵工厂的法令	162
1945年至2009年间克拉列维察造船厂新建船只清单	165
1945年至2009年间克拉列维察造船厂所建造的舰船 的黑色侧面轮廓像	171
1945年至2009年间按客户国别分类的舰船清单	177
1971年至2009年间修理、彻底检修的船只清单	183
1978年至2009年间在浮船坞里修理或检修的船只清单	223
克拉列维察造船厂——基本数据	237
参考文献	239

第六页和第七页的图片摘自1871年于布拉格出版的《巴克港和克拉列维察》，该书由哈布斯堡的Archduke Ludwig Salvator编写。





前言

从1729年4月至今，运营了近三百年的克拉列维察造船厂从国际范围内来说是一个杰出的成功范例，在克罗地亚更是独一无二的。根据现存资料，克拉列维察造船厂是世界上历史最悠久的造船厂。在世界上有很多规模更大、知名度更高的造船厂，但持续运营了二百八十年的克拉列维察仍骄傲地保持着它“历史最悠久的造船厂”的头衔。在所有的产业中，就存在的时间长度而言，克拉列维察在世界排名第581位，而在克罗地亚名列第一。

追溯到1729年，查尔斯六世在位时，受他所奉行的重商主义的影响，颁布了一项法令——在克拉列维察建立海军港口和造船厂，继而再建立兵工厂。因此，克拉列维察造船厂早在1836年就一直是世界上能制造出顶尖水准船只的众多造船厂之一。它制造出了第一艘轮船，并在1902年制造了第一艘全钢船体的船。此后，船厂一直致力于保持这一方向，与高科技齐头并进，并不断发展先进技术，以保障企业在未来的成功。

克拉列维察造船厂几个世纪的经营和发展，成功地保持了它存在的基本理由——制造一种特殊的产品——船。几代的造船师在克拉列维察练就了高超的技艺，并使克拉列维察声名远播，而这些关于船只设计和建造的复杂工艺，也由他们在克拉列维察代代相传下来。很多家庭，几代以来，都在这家造船厂为来自全世界的知名客户们造船以维持生计。

在过去的三百年里，虽然经历了时代变迁、社会秩序的变更以及战争与革命，但克拉列维察造船厂一直为来自处于世界领先地位的航运大国的知名客户们制造质量一流的船只。很多历史上的杰出人物和造船师都在造船厂的历史上留下了他们独特的印记，为克拉列维察造船厂今天良好的形象打下了深厚的基础。

该造船厂是克拉列维察史上规模最大、地位最重要的公司。它在克拉列维察以外的广大地区也影响深远。

现在，造船厂雇佣了500名工人，人员流动率降到最低。同时，在经济危机与金融危机不断加深的现时条件下，造船厂继续吸纳那些优秀的造船师，以保证造船厂未来的稳步发展。

克拉列维察造船厂与克拉列维察镇的紧密联系自不必说，大约三分之一的当地人口都直接或间接地靠它为生。不仅对于克拉列维察镇、山区县（Primorje – Gorski Kotar），甚至对整个克罗地亚共和国来说，它都是一笔重要的经济财富。其收入大约占该县经济活动收益的90%。每卖出一艘

新船（尤其是卖给外国客户），都会对克拉列维察镇、山区县，甚至整个克罗地亚共和国的财政指数带来影响。

过去几年里，在经济危机、经济政策的双重影响下，国际经济发展受到了压抑，造船厂也受到了国际经济大局的影响。不断恶化的航海业也难以避免地影响了造船业市场。全世界的造船厂都在不断努力试图得到更多生意。而全球性的经济危机使造船厂难以获得有效的资金来源和新的投资项目以摆脱濒临倒闭的危机。

于2007年8月6日新组成的克拉列维察造船厂新的管理层，由于制定了极具前瞻性的以市场研究和劳动力投入为重点的战略及行之有效的销售政策，因而及时地意识到了当今市场上出现的混乱，成功地保持了其市场占有率和在整个商业体系中最强的偿债能力。造船厂的收入进一步证明了它的成功。2008年，克拉列维察造船厂的财政年度收入超过了4,700万欧元，大大超出了当年的预定指标。

至今为止，在造船厂的重组和初期私有化过程中，作为主要所有者，政府给予了克拉列维察造船厂大力支持。不到一年半的时间，现在的管理层就能够得到足够的业务和相对多的订单。这样，将来的企业所有者们就可以在符合造船厂战略性发展的条件下，在衡量每个合约所能带来的利润的同时，选择那些最符合公司发展策略的合约。直到私有化的最后一个阶段，管理层及所有员工都将见证未来企业所有者的利益、工人的利益、债权人的利益、客户的利益，乃至造船厂所在地区的利益。造船厂也将通过采用先进的生产技术、科学的商业管理方法来控制生产成本，有效地组织物流并最大限度地缩短生产周期。造船厂还将采用现代化的科技和有效的人事政策，改进管理方法，提高生产力水平。这些都有利于造船厂按照国际上本行业的标准来完成生产并创造财政业绩，更好地为新的企业所有者创造利润，为工人们提供优厚的薪酬，满足客户的需求。要完成这个规划需要艰苦卓绝的努力，以及大量的资源使克拉列维察造船厂在此全球性经济危机的环境下，能够进入国际市场参与竞争。这一任务的完成倚仗于造船厂所有员工、所有新的企业所有者，以及客户们对船厂所作出的贡献。

回顾过去几个世纪的历史，本书使我们坚定了理想和信念。让我们借此机会来对克拉列维察造船厂的支持者们表示感谢，对以Vladimir Konjević为首的、站在公众立场的作者表示感谢，对他们为筹划这本书而作出的努力表示感谢；追溯过去，我们将继往开来，再创佳绩！

欧文·巴杜日那（Irvin Badurina），首席执行官
克拉列维察造船厂



克拉列维察——海军港口和造船厂

在欧洲，十八世纪早期标志着此前的一个半世纪里，一直在当时欧洲最发达国家居主导地位的重商主义政策力量逐渐削弱。建立在贸易活动基础上，以资本积累作为主要财富来源的经济政策成为了过去。在这种情况下，奥地利王国决定在亚得里亚海建立海军港，试图遏制威尼斯的控制势力，并且通过贸易及更强大的海事活动来加速奥地利的发展。

查尔斯六世（1685年生；1711—1740年在位）年轻的时候，大部分时间是在西班牙宫廷里度过的。西班牙依靠强大的海军保护和发展西班牙贸易、探求南美黄金的经济发展策略使查尔斯六世印象深刻。英国、荷兰和西班牙的强盛都得益于他们海军力量的强大和贸易活动的发展。确信了这一点的查尔斯六世回到了维也纳。他也相信发展和促进贸易可以最快最好地为奥匈帝国谋福利。而发展和促进贸易的设想必须要通过组织和加速进出口货物的运输才能实现。抱着这样的想法，查尔斯六世采取了许多措施。这些措施主要集中在促进贸易活动并降低贸易活动带来的开支，以及尽可能地发展海运业。他的努力遭遇到很多挫折。1699年，卡尔洛夫奇和平条约签订。条约的第14条对奥地利与土耳其帝国的自由贸易作了规定。不幸的是，这一条款对双方贸易的影响却微乎其微。由于多年战乱不断，年久失修，哈布斯堡君主国的路况十分糟糕，要进行真正意义上的贸易是不可能的。与土耳其帝国之间的贸易发展滞后的另外一个原因，是威尼斯在亚得里亚海上的贸易霸权。实际上，几乎所有与土耳其帝国的海上贸易活动都必须通过威尼斯控制下的位于北亚得里亚海的港口进行。

除查尔斯六世的基本意外，还值得一提的是奥地利帝国在政治和军事上的地位。从十七世纪晚期到十八世纪早期，奥地利在陆地上发动了多场战争。与奥地利帝国的武装冲突的影响逐渐扩展到了更广大的潘诺尼亚地区的经济生活。以前贸易往来的路线从多瑙河地区—贝尔格莱德—萨拉热窝—杜布罗夫尼克改为多瑙河—萨瓦河—库巴线，再到巴卡港和里耶卡。在十八世纪二十年代，由于威尼斯对想要与奥地利建立贸易关系的商人以及本就为数不多的奥地利船只营运的横加干涉，出现了许多问题，于是关于在亚得里亚海岸建立主要的奥地利港口的讨论变得更加激烈。

那时，查尔斯六世请求英国国王乔治一世允许著名的英国舰队副司令乔治·福布斯爵士（1685—1765）为他服役。福布斯被交托的任务是，在纳不勒斯、西西里或北亚得里亚海三者中为奥地利选择一个合适的地点，建立一个安全港兼兵工厂和造船厂来发展它的海军力量。在谨慎的调查研究后，福布斯爵士选择了巴卡港和克拉列维察地区。但是，建立并壮大奥地利海军力量的想法不仅遭到了威尼斯的强烈反对，还威胁到了福布斯与



查尔斯六世大帝（1685—1740）





萨伏伊亲王欧根 (1663 - 1736)

几位帝国大臣之间的关系。因而，虽然查尔斯六世想尽快地建立海军，但福布斯对此却无能为力。皇帝甚至任命了一个委员会，希望它能帮助福布斯将建立奥地利海军、兵工厂、海港和造船厂的计划付诸实践。这个委员会以萨伏伊的欧根 (Eugene) 亲王为首。但由于军事观念上的分歧，欧根亲王与福布斯爵士的矛盾激化。福布斯爵士提倡现代的海军观念，反对传统的陆战观念，而欧根亲王却更偏爱传统的陆战观念。最后，在1721年，福布斯爵士与查尔斯六世进行了私下会晤，呈上他的工作记要以及辞呈后返回了英国。

查尔斯六世的重商主义政策

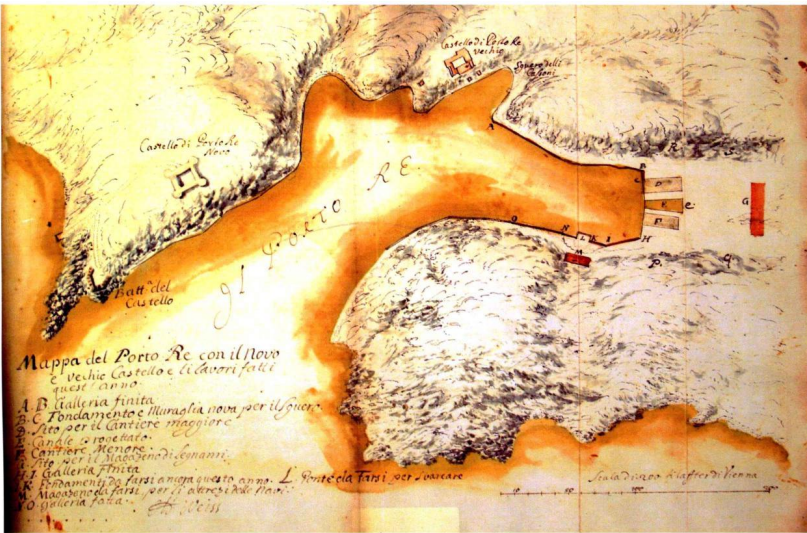
虽然查尔斯六世始终致力于为常规海陆运输创造条件，但是却没有任何进展：另一场对抗奥斯曼帝国的战争 (1715-1718) 使得资源匮乏，无法进行道路建筑或港口和军队的建设。然而，萨伏伊的欧根亲王取得的卓越成功和1718年7月21日帕萨罗维茨 (Požarevac) 和平条约的签署为这位皇帝创造了一个绝佳的时机。因此，在1717年6月，当萨伏依欧根显然胜利在望时，查尔斯六世公布了在亚得里亚海自由航海的许可，并加强促进了帝国内陆与海岸间的陆上联系。尽管在1714年，一位叫Carlo Martinuzzi的工程师就已经断言穿越卢布尔雅那才是最佳路线，但查尔斯六世却因疲于备战奥斯曼帝国而无力准备新建道路与修建旧有道路所需的资金。

根据查尔斯六世及其首次所提倡的亚得里亚海自由航海的重商主义政策，所选港口要兼具海军设施的作用，这是复兴和加强亚得里亚海海运贸易的先决条件。1719年上半年，皇帝向克罗地亚国会宣告了他从克拉列维察开始促进海运贸易的意图，与此同时他以个人名义委托丹麦海军少将欧内斯特·戴希曼 (Ernest Deichmann) 选择一个亦可作为海军港口的地点。经过广泛调查，1723年，戴希曼最终选定了克拉列维察。

在同一时期，奥地利内陆着陆舱总工程师兼高级督察——安顿·马蒂亚·维斯 (Antun Matija Weiss) 陆军中校受权于维也纳皇室，负责设计新的道路，使其能够经由卡尔洛瓦茨 (Karlovac) 和萨格勒布到达维也纳和佩斯 (后来的布达佩斯) 以连接亚得里亚海岸 (主要有里耶卡和巴卡) 和王国内地。维斯设计了这条路的路线，查尔斯六世曾于未竣工时沿途游览了里耶卡、巴卡和克拉列维察，而后这条路被命名为卡罗莱纳路。卡罗莱纳路的动工与戴希曼于1725年秘密开始的克拉列维察港的建造同时进行。当时此项工程征用了上千名工人，常常还有一些孩子来充当廉价劳动力。

卡罗莱纳路的建造始于1725年，从卡尔洛瓦茨开始经由Bosiljevo、Sušica、Mrkopalj、Fužine到里耶卡和巴卡。维斯赢得了查尔斯六世的绝对信任，所以，他在实地考察期间能够巡视克拉列维察也就不足为奇了。在维斯的有关卡罗莱纳工程的记录簿里收录着克拉列维察港口的草

左：里耶卡、巴卡和克拉列维察的地图，作者Lord Forbes (1719)。



图以及为防止港口遭受入侵而建造的滑坡位置及滑路的素描，这本记录簿现收藏于维也纳的Kriegsarchiv图书馆。1728年，查尔斯六世亲自来到里耶卡和克拉列维察，视察卡罗莱纳路及克拉列维察港口的建设情况。关于查尔斯六世的此次出行，有少量的资料记载，但是却找不到任何有关里耶卡和德里雅斯特（Trieste）反响的文字记录。查尔斯六世曾于1719年3月授予这两个小镇的港口以自由贸易的权力，意在扶助并促进其发展。里耶卡无疑有着更为有利的位置，因为与德里雅斯特相比，它离克拉列维察更近。里耶卡的很多居民都在克拉列维察找到了工作，有的做了工人，有的做了特种经纪人。

查尔斯六世做出的关于在亚得里亚海进行自由贸易的决定同样十分重要。这项许可于1717年6月2日开始生效，凡是对悬挂奥地利国旗航行的船只的侵犯即被视为对奥地利君主国的侵犯。据文献记载，查尔斯六世邀请所有商人、技师、工匠前去奥地利。除了威尼斯这个亚得里亚海上的绝对霸主之外，另一个主要危险源是海盗。从亚得里亚海岸直到海克瓦内尔海湾都遭受了他们的劫掠，严重危害了奥地利统治范围内的贸易。所有这些都是促使查尔斯六世颁布自由贸易政策的附加原因，意在促进海运贸易的发展，同时在威胁重重的环境下，建造奥地利自己的舰队和能够自行与奥地利海军和海上贸易建造船只的造船厂。

安顿·马蒂亚·维斯的绘图，其中包括对1729年克拉列维察造船厂的整个工程和计划的描述。图中左下角关于计划的文字内容：关于克拉列维察新旧城堡的计划和当年竣工工程：A.B.——已竣工的挖掘工程；B.C.——地基和墙壁；D.——较大船厂位置；E.——筹划运河；F.——小船厂；G.——木料储存场地；H.I.——已竣工的挖掘工程；J.K.——预建地基；L.——预建卸货栈桥；M.——预建仓库；N.O.——已竣工的挖掘工程。

15页上：运河水闸绘图，后来由维斯于1729年6月25日递交至维也纳大臣。

15页下：水闸截面图，根据涨潮和落潮的显示让入口朝向滑道进入运河。

查尔斯六世在巡访里耶卡、巴卡、克拉列维察不久之后便颁布了在克拉列维察建造兵工厂和造船厂的公告。

威尼斯对克拉列维察发展的关注

克拉列维察的外部工程与内部工程都备受关注，尤其是威尼斯，曾派出众多间谍、密探就克拉列维察的业务营运明细作出报告。当然，那时的威尼斯还算不上亚得里亚海的绝对霸主，因为根据与英国和荷兰还有后来与法国签署的条约（1680），那些海上强国都拥有在亚得里亚海上自由航行的权利。威尼斯对奥地利的亚得里亚海建设的关注，首先源于其对在亚得里亚海上的自由航行垄断权力的维护上，那是威尼斯繁荣的基础。早在1708年威尼斯参议院就有关于奥地利觊觎克拉列维察的消息。Daniele Renier在1729年12月19日向威尼斯参议院提交报告，那时正是他做科佩尔号（Koper）船长的最后时期，报告称他在认真小心地追踪下，发现奥地利正密谋在德里雅斯特、里耶卡、克拉列维察实施某种计划。在服役期间，他曾递交了许多基于间谍所获信息的报告。因此，Renier写道：“我在里耶卡和克拉列维察密切关注于副司令Dekman的行动，包括他出访德里雅斯特，曾将他全部行踪上报参议院。我也一样关注着工程师维斯及其行踪……”

另一位负责伊斯特拉半岛和克瓦内尔（Kvarner）群岛健康卫生的威尼斯官员Pietro Girolamo Cappello, provveditore，在1732年8月5日的报告中写道：“尊敬的陛下，你可以从所附绘图上深入了解克拉列维察的工程状况”，威尼斯参议院也慎重考虑了在附近的圣·马克（St. Mark）小岛上建

有关克拉列维察的历史文献出现得相对较晚。阿拉伯地理学家El Idrisi（十二世纪）在他的著作*Kitab Rugiar*（Roger之书）中描述了当时已知世界的精确地图。然而，他虽然把巴卡、罗夫然、Bribir和塞尼（Senj）标示出来了，但却没有提到克拉列维察，在1288年的Vinodol Code中依然没有提及这个地方。第一份关于克拉列维察的可靠书面记载（以意大利语的名字Porto Re出现的）出自一位里耶卡的公证员Antonio de Renn（1443）。众所周知，在1471年Martin Frankopan在克拉列维察建造完成了圣尼古拉斯教堂，现今与之同名的教堂的钟楼上所刻题词证明了这一点。从1490到1525年间，克拉列维察陆陆续续地被提到，而且在1605年的里耶卡市政委员会的记录上也提到了克拉列维察的克罗地亚语地名。在十七世纪早期，当时作为最强大的封建家族之一的Zrinskis在修道院旁、圣尼古拉斯教堂附近修建了他们的城堡。在那之后不久，也就是十七世纪中期，新克拉列维察城堡建成并且至今在当地仍有重要影响。

所以，克拉列维察在港口和造船厂建造之前就以往宅区的形式存在了，只是还没有发展成典型的沿海地区。造船厂、军港以及兵工厂的多重角色决定了它的长期发展并建立了其延续至今的多种关系共生的存在。

国王查尔斯六世在1728年巡视里耶卡

