

Богумил ХРАБАК

## ОСИГУРАЊА ПЕРАШКИХ БРОДОВА 1545-1635. ГОДИНЕ

**Кључне ријечи:** Пераст, Венеција, Дубровник, Апулија, Албанија, осигурање, стопа осигурања, каравани, пловидба, поморци.

Осигурање пловних објеката (на пловидби) је редовна па и обавезна појава, јер пловилима прете чиниоци и природе и људи - таласи и ветрови у невремену, пожари на бродовима, репресалије од непријатеља и пријатеља, отимачине при утовару и истовару робе, препаци пирата и гусара на отвореном, па и побуне бродског особља против патруна (чега на дубровачким и бокељским лађама није било). Иако су такве околности пратиле пловидбу од најранијих времена (осим) неких осигурања приватно правне природе између власника робе и помораца, није дуго времена било, и службе осигурања као друштвене установе, у вези с којим би постојао ред богатих људи који су располагали новчаним средствима да их улажу у ризичне послове. Осигурање као организована служба јавило се кад су гусарске редње постале честе, па се према њима морало поступати систематски. Поморско право у средоземљу је израђено на основу одредаба бареселонске општине (XIII век). Осигурања у средишном и источном делу Медитерана развијала су се према моделу образованом у Фиренци (почетком XV века). По том обрасцу прва осигурања у пловидби на Леванту срећу се у Дубровнику, у XV столећу, али ретко.

Кад је отоманска армада смлавила хришћанске флоте у бици код Превезе (27. септембра 1538.) застава са полумесецом преовладала је на воденим просторима целог Средоземља. Тада су дубровчани израдили своју службу навалног осигурања, које су користили, не само ближи суседи, него и удаљеније поморске компаније.

Осигурање се сатојало у томе што је превозник пријавио служби да жели да осигура труп брода (са пловидбеним инструментима, некад и артиљерију) и возарину коју треба да постигне, некад и да обезбеди од

заробљавања своју личност, као и готов новац и робу коју би превозио. Бродар би навео на коју своту би желео да буде осигуран, а потом је осигурачима навео врсту робе, време пловидбе и луке које би обишао. Кад би се постигао усмени споразум, поморац би платио осигурачима износ према стопи која је важила на одређеној рути као и на улог новца за ризик. Поменута стопа је у мирним временима била устаљена, али се повећавала при вестима о уласку гусарских флотила и Јадранско или Јонско море. Осигурања су примењивана чак и на сасвим малим растојањима (Корчула-Дубровник, Дубровник-Бока Которска, или између апуљских градова). У случају удеса посебно због пирата и корсара, скуп осигурача, морао би у догледно време да исплати премије осигурања. Уколико се десио бродолом или је лађа страдала од удара буре, осигурачи би се трудили да робу са настрадалог пловила на време спасу, како би се умањила одштетна свота. Постојале су и праве компаније осигурача, које су располагале обавештајном приватном службом, као би рационално улагали новац у ризик. Осигурања су представљала уносни посао рентног карактера, где се могло лепо зарађивати без стварног рада.

Прилог је написан на основу неких серија Дубровачког државног архива (*Noli e sicurta*, *Noli e sicurta di Cancellariae*, *Diversa Cancellariae*, *Diversa Notariae*). Грађе о осигурањима перашких бродова нема у архиву Котора, јер у том граду није било службе поморског осигурања. Подаци о осигурањима су врло корисни, јер показују, не само имена патруна и њихових бродова, него и типове пловила, цене услуга или осигурања, индивидуалну или конвојску пловидбу, времена ризичног путавања, па и саме пловидбене уговоре. За Пераст је Дубровачка служба осигурања једина која даје приказане податке. С њом се не може мерити слична служба у Венецији, која је, судећи према публикованим подацима, кудикамо сиромашнија. Стога је разумљиво што је баш Дубровачка служба осигурања приказана светској науци кад је реч о Средоземљу у XVI и XVII веку. У збирци података о млетачкој служби осигурања нема података о Перасту.<sup>1</sup>

\* \* \*

Пераштани су се на време јавили Дубровачкој служби осигурања пловидбе само коју годину после битке код Превезе. Но број њихових осигурања до 70-их година XVI века био је минималан. Највише осигурања Пераштана има 90-их година, нешто мање 80-их година XVI века и прве деценије XVII столећа. У неким деценијама осигурања су сасвим ретка, на пример у другој деценији XVII века. После почетка Кандијског 25-годишег рата више није функционисала ранија служба осигурања у

---

<sup>1</sup> A. Tenenti, *Naufraques, Corsaires et assurances maritimes à Venise, Paris 19*

Дубровнику. То исто вреди и за године Морејског рата (1684-1699). У XVIII веку могу се наћи подаци о пловидби и допреманој роби у серији здравства.

Први акт осигурања Пераштана забележен је у Дубровнику 31. августа 1545. Тада је Никола Бронза у име Николе Драго из Котора осигурао новац упућен са барком Николином из Котора у Барлету као и робу која је била тамо укрцана. Тада је стопа осигурања за одлазак и повратак износила 5% вредности робе, а јавио се само један осигурач на 112 дуката.<sup>2</sup>

Педесетих година уочена су само два осигурања. Константин Пеги из Закинтоса (Зантеа) у име свог брата Георгија осигурао је 200 барила слане сарделе, укрцаних на лађи Томаша Николиног из Пераста за пловидбу за поменуто Јонско острво; осигурача је било четири на суму од 200 дуката.<sup>3</sup> Влахо Стјепанов из Дубровника осигурао је говеђе коже утоварене на лађи Луке Стјепанова за Анкону, по стопи од 2%.<sup>4</sup> У оба случаја (пријављивачи осигурања) осигурачи нису били Бокељи.

У седмој деценији столећа има четири осигурања. Јуна 1564. Пераштанин Марин Виценцов, житељ дубровачког острва Колочепа, обезбедио је труп наве „*Santa Maria di Loretto*”, којом је управљао Мато из Колочепа за пловидбу у Ђенову, по стопи 15%; осигурача је било 21 на 662 и по дуката.<sup>5</sup> Виценцов Ив. Драго из Котора, настањен у Дубровнику, обезбедио је робу унесену у Котор на бригантин којим је управљао Никола Кока из Пераста за сајам у Ланчану; 14 осигурача пријавило је своту од 600 дуката<sup>6</sup>. Никола Дамјанов из Котора осигурао је робу укрцану на бригантин Николе Коке исто за Ланчано по стопи од 4%; 12 осигурача је пријавило своту од 337 и по шкуда.<sup>7</sup> Пераштанин Никола Ђурђев звани Шарлатан, патрун грипа „*San Giorgio*” отпловио је у Барлету за дрво које би било употребљено у Грузи за бродоградњу.<sup>8</sup>

За 70-те године повађено је 43 документа о осигурању. С обзиром на различите безбедносне околности (рат 1570-73.), програм осигурања приказаше се према годинама: 1570-једно осигурање, 1571.-3, 1572.-4,

<sup>2</sup> Државни архив у Дубровнику, *Div. not.* CVIII, 208-9 од 31. VIII 1545.-Како је искључиво коришћена дубровачка грађа, позиви на Дубровачки архив се неће вршити.

<sup>3</sup> *Div. canac.* CXXVIII, 125-25 (19. VIII 1553).

<sup>4</sup> *Div. canac.* CXLIV, 101-2 (12. I 1558).

<sup>5</sup> *Noli e sicurta* II, 175-6 (22.VI 1564). - Поменута серија ће се у даљем тексту означавати са NS.

<sup>6</sup> NS IV, 18'-20

<sup>7</sup> Исто, 15'-17 (22. V 1566).

<sup>8</sup> NS V, 45-45' (16.VI 1568)'

1573.-6, 1574.-2, 1575.-5, 1576.-3, 1577.-14, 1578.-једно, 1579.-4. Антун Петров пловио је (1570) за Фирентинца Бартоломеа Пешонија за Венецију са три миљара валонее (шипарке из Албаније или Леванта за штављене коже).<sup>9</sup> Неки Мартин Пераштанин превезао је робу Марку Коцановићу са Корчуле за Дубровник; шест осигурача поставило се за могући ризик од 940 талита. На лађи Мартина из Пераста утоварен је бибер једног дубровачког градића за Венецију, по стопи од 4%, уз четири осигурача на 350 талира.<sup>10</sup>

Један перашки превозник довезао је робу већег броја млетачких трговаца из Венеције до Корчуле, а затим и до Дубровника. Еспап Фирентинца Антонија Бартолија са Корчуле примио је за Дубровник Мартин Иванов, по стопи од 1%, уз три осигурача на 500 дуката. Галеон истога Мартина Ивкова превезао је камелот (тканина од камиље длаке) из Дубровника у Венецију уз четири осигурача на 400 дуката.<sup>11</sup> Мартин и Трипун имали су лађу којом је управљао Стјепан Ђурђев; он је са производима из Боке Которске кренуо у Апулију и са купљеном робом вратио се у Боку; те јесени је опасност на Јадрану повећана, па је стопа *tour-retour* износила 8%,<sup>12</sup> уз четири осигурача на сто шкуда. Ратне 1573. године Мартин Иванов је најпре у Дубровнику преузео камелот за Венецију, по стопи 4%, уз једног осигурача на 150 шкуда; затим је Мартин превозио сирову свилу и камелот опет за Венецију, по стопи од 4%, четири осигурача на 510 шкуда; временски распон између две пловидбе износио је четири месеца и десет дана<sup>13</sup> више него у случају Дубровачких помораца. Те године је двапут ангажован и бродар Марко Виценцов из Пераста, једном са волујским кожама за Анкону, а други пут са 200 цакова вуне хаџи-Рамуша из бугарског Трнова и тројице његових ортака за Венецију, уз шест осигурача на 200 дуката; његов скирац се звао „*Santo Cročē*“.<sup>14</sup> Други перашки патрун Марко био је Марко Николин, такође са скирацом (од 60 кола носивости) за Венецију; примио је дукат више од просека по товару.<sup>15</sup> Барка Ђурђа Јаношина превезла је неки терет из пељешке Трстенице у Дубровник; и то кратко одстојање је оптерећено стопом од 1%, уз шест осигурача на 500 талира.

<sup>9</sup> NS X, 118' (23. XII 1570).

<sup>10</sup> NS VII, 11-12, 58-59, 96-97.

<sup>11</sup> NS II, 170-72.

<sup>12</sup> NS di Canc. III, 131'-32.

<sup>13</sup> NS IX, 1-2, 107'-8.

<sup>14</sup> Исто, 110-12 i X, 42'-43.

<sup>15</sup> NS IX, 60-61 (26. II 1573).

Године 1574. Трипун из Пераста превозио је кордован, монтонине и волујске сирове коже за вредност од 900 шкуда са својом саецијом и на саецији Мартина Иванова за Венецију; за обе сеације које су свакако пловиле „у конзерви” (тј. конвојски) било је седам осигурача са 800 талија.<sup>16</sup> Поред пловидбе за Венецију и Анкону популарни су били одласци у Апулију, одакле је довозено дрво из Пјескице<sup>17</sup> и вино. Следеће 1575. године Пераштани су поново довели неко дрво из Пјескице, Порта Нове и из Крцалишта испод Монте Сан Анђела; у томе су суделовали скирац Марка Бронзе (три пута), бригантин Мата Лоренцова и једна ближе неозначена лађа. осигурача.<sup>18</sup> Године 1576. за Венецију су превожени кордован и монтонине на лађама Мартина и Трипуна из Пераста; у првом случају било је предвиђено чак задржавање од четири месеца на путу; стопа је била свега 3%.<sup>19</sup> Пераштанин Иван Фалкон преузео је у Дубровнику бибер, кордован и поташу за Бриндизи; ту је 29 осигурача изложило 2000 шкуда.<sup>20</sup>

Кордован и сирову кожу превезао је у Венецију 1577. године Трипун Виценцов на галеону „*Santo Croče*” по стопи од 3,5%, али и бригантин Кристофана Лукиног (4,5%) и Николе Стјепанова.<sup>21</sup> Трипун Виценцов је отпремио у Венецију и камелот једног дубровачког Јеврејина, по стопи од 3,5% уз девет осигурача на износ од 500 дуката.<sup>22</sup> Коже и храну допремио је у Венецију Никола Ђурђев за Фирентинца Бартоломеа Пешонија, по стопи од 4%, уз девет осигурача на хиљаду шкуда.<sup>23</sup> У конвоју су путовали у Венецију Кристофан Лукин (са кордованом на бригантину) и Трипун (са вуном на бригантину).<sup>24</sup> Специјалне производе транспортовали су: Кристофан Лукин-шафран (3,75%), Мато Трипунов грану (2,75%) и Никола Ђурђев неку „коламу” (4%). Види се да је и врста робе утицала на висину стопе осигурања.<sup>25</sup> Те године се поново превозило дрво (трупци) из Пјескице за Груж; превоз је обавио грип Марка Матовог и бригантин Николе Стјепанова.<sup>26</sup> Једна пловидба је осигурана за Бриндизи (Мартин Трип. Иванов), а једна за Венецију изведена је на

<sup>16</sup> NS X, 87-88 (3. VI 1574).

<sup>17</sup> Исто, 70, 71, 71.

<sup>18</sup> NS X, 135-35', 155-55', 156, 155'-56, 249'-50.

<sup>19</sup> Исто, 246'-17' и 248-49.

<sup>20</sup> NS di Canc. IV, 26'-28 (18. I 1576).

<sup>21</sup> NS XI, 24-25, 64'-65, 125-26.

<sup>22</sup> Исто, 86-87 (18 III 1577).

<sup>23</sup> Исто, 107-8' (1. IV 1577).

<sup>24</sup> Исто, 28-29' (30. I 1577).

<sup>25</sup> Исто, 33-34', 161-62', 108-10'.

<sup>26</sup> Исто, 51-51', 157-57'.

галону Трипуна Иванова. Лука Вучић који се преселио у Бриндизи пловио је за Дубровчане најпре у Бриндизи, а потом у Венецију.<sup>27</sup>

Из 1578. године постоји само један документ о осигурању. Осигурање је учинио Трипун Петров Смећа за свој грип на путу који је преузео за Редони (северно од Драча). Осигурање за Албанију постојало је и наредне године, кад је Алберто Тромбино из Љеша обезбедио пловидбу седам топова вунених тканина и 20 комада каризеја којим је управљао Никола Андров из Пераста (по стопи од 2,5% уз 14 осигурача са 1100 дуката.<sup>28</sup> За Апулију су постојала два осигурања 1579. године: грип „*Santa Catharina*” под патруном Марком Виценцовом, који је дваред довозио робу и вино у Дубровник; стопа осигурања била је 3%, а код довоза робе било је четири осигурача на 200, а вина шест на 800 дуката.<sup>29</sup> Један Јеврејин је осигурао квалитетне рибе за Венецију на лађи којом је управљао Никола Ђурђев Лукин, капетан постављен на један брод из Виеста, провео је десет дана на укрцавању у граду Виесте, са робом за Дубровник; возарина је износила 60 дуката Напуљске Краљевине.<sup>30</sup>

Осамдесетих година распоред извршених осигурања за перашке поморце у Дубровнику био је: 1480.-12, 1582.-5, 1585.-једно, 1587.-3, 1588.-16, 1589.-3, дакле у свему 43.<sup>31</sup> За Венецију су и даље превожени кордован и сирове коже. У 1580. години то је учињено на галеону „*Santa Annuntiata*” Марка Стјепанова (2%), на галеону „*Santa Nuntiata*” Мата Лорензова (2%).<sup>32</sup> Као да су се неки перашки транспортери специјализовали за превоз робе на исте адресе. Те године било је често пловидбе у Патрас и из њега са сировинама у Венецију и Дубровник. На пловидбу се одлазило готовим новцем, каризејима, усолјеним сарделама и сребрним чашама; некад су бродови који су одједрили у Патрас посетили и Лепант; међу прехрамбеним артиклима приманим на Истоку налазило се и вино.<sup>33</sup> Према југу Пераштани су, конкретно Стјепан Ђурђев, пловили и у Редони (3%), одакле је обично довозено жито.<sup>34</sup> Према средњој Италији поменуте године Кристофан Лор. Моро отпловио је за сајам у Ланчану, а Петар Трипунив по вино у Пјескицу или Виесте.<sup>35</sup>

<sup>27</sup> Исто, 94'-96 i 113-14.

<sup>28</sup> NS XII, 104-6 (6. XI 1578), XIII, 106-107' (2.XI 1579).

<sup>29</sup> NS XII, 254-55', XIII, 10-11' (8. VII 1579).

<sup>30</sup> XI, 93-94 (27. II 1579).

<sup>31</sup> NS XIII, 127'29 (15. XII 1579).

<sup>32</sup> NS XIV, 139-40, 146'-47, 140-42', 151-52.

<sup>33</sup> Исто, 70'-72, 72'-73' m74-75, 78-79, 80-81, 83-84.

<sup>34</sup> NS XIII, 252'-53' (14. V 1580).

<sup>35</sup> Исто, 54'-55, 188'-89'.

После победе османлијске армаде код Превезе (1538) уследио је њен пораз код Лепанта (7. октобра 1571). Треба међутим, одмах нагласити да турске поморске снаге нису биле уништене, те су локална средишта одржавала дејства и државне флоте и гусара. Стога осигурања пловидбе и у Јадранском и Јонском мору нису умањена него чак повећана. Ти локални центри били су Валона, Драч, Херцех Нови, острва Егејског архипелага, Церба, Тунис и Алжир.

Године 1581. једно осигурење је регистровано за пренос новца из Венеције за Дубровник, за скирацу Трипуна Иванова. Једно осигурање постоји за довоз уља у Котор на барци Мата Пераштанина и једно за превоз вуне из Љеша за Венецију на галеону „*Santa Croce*” Стјепана Ђурђева.<sup>36</sup> Жито из Љеша или Шенђина је пренесено у Венецију на лађи Марка Радова (4%), уз 13 осигурача на 600 талира.<sup>37</sup> Из Албаније је сирова свила валонских Јевреја преношена у Венецију, на пример на Мартиновом галеону.<sup>38</sup> Обрађене кожице су и даље транспортоване у град на лагунама, примерице на скирацу Мартина Иванова, који је у повратку примио мануфактурне робе двојице пословних људи.<sup>39</sup> Производи на лађи Стјепана Ђурђева одвезени су у Манфредонију, а еспапи тога града отпремљени су у Котор (5%), уз осам осигурача на 250 дуката.<sup>40</sup> После тога нема регистрованих осигурања до 1583. и 1584. године, а постоји само једно осигурање на време од четири месеца на нави којом је управљао Петар Стјепанов; ту је стопа била 7,5%, као и код осигурања на шест месеци, а осигурача јр било 22 на хиљаду дуката. Бродовласници су били Мартин Иванов и браћа, а навом је управљао унајмљени капетан Петар.<sup>41</sup> Нису забележена образложења о изостанку осигурања у поменутиим годинама.

У току 1587. Иван Трипунов је превезао једном Јеврејину из македонског града Костура балу скерлетних тканина и два сандука свилених тканина из Анконе у Дубровник.<sup>42</sup> Галеон „*Santa Maria di Scarpello*” пловила је из Боке у Месину са 76 сандука воска, више сандука лана, 350 бивољих и 15 волујских кожа, три бале кордована и два сандука бибера; истовар би износио 15 дана, за које време би се и утоварила роба за Боку; возарина је износила: 30 талира за сандук лана, 15 за сандук

<sup>36</sup> NS XIV, 217-18', XV, 47'-49, 159-60.

<sup>37</sup> NS XV, 304-5 (28. V 1582).

<sup>38</sup> NS XVI, 265'-66.

<sup>39</sup> NS XV, 258-59', 655-56'.

<sup>40</sup> Исто, 228-30.

<sup>41</sup> NS XIX, 38'-39 (1. IV 1585).

<sup>42</sup> NS XXII, 45' 45' (15. XII 1587).

воска, два талира за бивољу кожу.<sup>43</sup> Пераштанин Марко Павлов који се настанио да боље послује у Дубровнику, отпловио је у Барлету и у Трани да би неки терет (можда се превезао у Бари.)<sup>44</sup> То није једини случај да перашки поморци суделују у унутрашњем товарном саобраћају источне Италије.

Дрво из Виесте (Абруци) је за Дубровник доведено пераштанским пловилима у девет случајева. Та пловила били су: скирац Вита Матова, лађа Петра Антунова, Николе Рускова, скирац Трипуна Петрова, скирац „*San Marco di Scarpello*” Николе Петрова, галеон Марка Стјепанова „*Santa Maria Annuntiata*” и лађа Грка Атанаса Дорице коју је за исти посао унајмио Виценцо Том. Стјепанов.<sup>45</sup> Као да је неки уносан транспорт преузео „картел” перашких превозника који чак није био довољан! Три пловидбе у Месину су осигуране за галеон „*Santa Maria di Scarpello*”.<sup>46</sup> У Месину су превожени балканске коже као и апулијско месо Сан Вито.<sup>47</sup> Чешћа пловидба у Месину била је новина за Пераштане. Ни Албанија те године није заборављена. Из Родонија су жито и друге намирнице довезени у Дубровник бродом којим је руководио Кристофан Лукин.<sup>48</sup> Петар Стјепанов управљао је двама лађама („*Santa Maria di Scarpello*” и „*San Giovanni Batista*”), који су осигурани на 2,5% на 200 дуката, али није означена пловидбена рута.<sup>49</sup>

Последње године деценије било је нешто мирније. Пловило се у Апулију, посебно у Сан Вито, и то лађом Марка Ник. Иванковића и Петра Матова са кордованом, воском, вуном и руном.<sup>50</sup> Први пут се јавља случај да се осигурава личност, и то Стјепан Анд. Правдић ако се деси заробљавање. Исти бродар се обезбедио и у пловидбама 1590. и 1591. године.<sup>51</sup>

Саеција Франа Кристофана је 1590. године пловила на Сицилију по жито које је разносила од Напуља до Ливорна, (иступајући као продавац на мало, са брода у луци).<sup>52</sup> Поменути Правдић се осигура и при једрењу у Трами или Барлету, за Бари (1590.) односно по осталој Апулији

<sup>43</sup> Исто, 267’ 68.

<sup>44</sup> Исто, 14’-15 (15. II 1587).

<sup>45</sup> NS XIII, 23-24, 27-27’, 39-39’, 51’-52’, 60-60’, 67-70, 76’-77, 97’-98, 106-6.

<sup>46</sup> NS XI, 272-74 (9. I 1588). XXII, 292’-94, 297-98.

<sup>47</sup> NS XII, 267’-70’, 85-86.

<sup>48</sup> NS XV, 259’-61 (2. IV 1588).

<sup>49</sup> NS XI, 319-20 (1. VII 1599).

<sup>50</sup> NS XXIV, 183’-85, 163’-65.

<sup>51</sup> NS XXIV, 127-28, 171’-74, XXVI, 150’-52’.

<sup>52</sup> NS XXV, 203-24’ (1. X 1590).



(1591) и то на мала растојања,<sup>53</sup> што је говорило о великој опасности од интензивног гусарства на италијанској и јадранској обали. Године 1590. отпочело је редовно осигурање на морским таласима у року од шест месеци. Иако је био осигуран скирац „*Santa Maria di Scarpello*” којим је управљао Стјепан Моро из Пераста; стопа осигурања је износила 14%, а од осигурача се јавио само један на 230 дуката.<sup>54</sup> Очигледно да та новина није одмах заживела, јер је могла значити ризично улагање новца, пошто гусарске акције нико није могао предвидети.

Распоред осигурања перашких бродова 90-их година био је следећи: 1590.-2, гладне 1591.-14, 1592.-5, 1593.-3, 1594.-2, 1591.-10, 1596.-8, 1597.-3, 1598.-9, 1599.-3, дакле укупно 59.

Године 1591. свуда оскудне храном, перашки бродови су искључиво пловили у Апулију, носећи новац и враћајући се са житарицама; у два случаја осигуран је и патрун лађе.<sup>55</sup> Лађу Марка Ник. Иванковића при пловидби по хлебно зрно у Апулију (месеца маја) ухватиле су турске биреме.<sup>56</sup> Поред скробне хране довозило се и вино из Транија за Котор, Дубровник и Далмацију, као и Сан Вито де Полоњаро (?); за тај посао определили су се Петар Матов (марцилијана „*San Maria di Scarpello*”) и Стјепан Рашковић.<sup>57</sup> Скирац Виценца Маркова („*Santa Maria di Scarpello*”) превозила је со из Барелете за Франкавилу.<sup>58</sup>

Године 1592. настављена је пракса осигурања бродова на шест месеци. Виценцо Гросо, радећи за Франа Драгоа званог Санто из Котора, осигурао је лађу Трипуна Петрова на пола године; опет се јавио само један осигурач на сто дуката.<sup>59</sup> Средња Италија је тада уживала популарност у осигурањима. Трипун Петров осигурао је труп и наул (превознину) грипа „*San Giovanni*” на пловидби од Барлете до Виести; осигурача је било седам на 200 талира.<sup>60</sup> Галеон или скирац „*Santa Maria di Scarpello*”, којим је управљао Виценцо Андров обавио је на прузи Дубровник - Сан Вито ди анчино - Дубровник по стопи од 5% осигурача је било пет на 200 талира.<sup>61</sup>

<sup>53</sup> NS XIV, 171-73' XXVI, 150'-52'.

<sup>54</sup> XXV, 73'-76 (27. IV 1590).

<sup>55</sup> NS XXVI, 53-54, 160'-62, 102'-3, 161'-3, 161-62, 172-75, 175-77, 179-80, 180'-82, 247'-49.

<sup>56</sup> Исто, 134-35' (31. V 1591).

<sup>57</sup> NS XXVI, 52-52', XXVII, 30-32.

<sup>58</sup> NS XXVI, 141-2 (1. VI 1591). Возарина је износила 4 дуката за бродска „кола”

<sup>59</sup> NS XXVIII, 92-93' (6. VI 1592).

<sup>60</sup> Исто, 59'-61' (21. V 1592).

<sup>61</sup> Исто, 82-83 (21. VI 1592).

Следеће године Ортона (у покрајини Аброцо) била је најпривлачнија. Трипун Петров је осигурао скрипац на путу од Котора до Барлете, а затим са теретом соли отпутовао је за Сан Вито или Ортону. Исто је извео исти поморац, радећи за наследнике Доната, Риска и Франческа Јакопа Тонтолиа из Барлете; возарина је износила 36 карлина за свака кола соли.<sup>62</sup> У јесен исте године, обављена је ретка пловидба на острво Крит; Томазо Торино, радећи за корчуланског кнеза, примио је 200 цекина да на галеон „*Santo Nicolo*” чији је патрун био Трипун Николин у три места укрца пшенице; у тој ризичној акцији било је седам осигурача на 200 цекина.<sup>63</sup> Шестомесечно осигурање примењено је на две наве перашког власника чудног презимена-Петра Стјепова Цикмај (*Cicmai*) „*Santo Giovanni Battista*” и „*Santa Maria di Scarpello*”, по стопи од 7%; осигурача је било 16 на 1000 дуката; једном од тих нава је заповедао Никола Петров, који је обавио осигурање.<sup>64</sup>

За годину 1594. постоји само једно осигурње. Трипун Петров је обезбедио наву „*Santa Maria di Scarpello*” на 388 талира и на рок од само 13 дана, од 17. до 31. децембра.<sup>65</sup>

Године 1595. при осигуравању пловидбе доминирала је Венеција. Дубровачки Јеврејин Шелмо Охев за двојицу Јевреја и тројицу хришћана је осигурао пет свитака сирове свиле на галеону Трипуна Николиног, по стопи од 2,5%; осигурача је било четири на 350 и пет на 450 талира. Исти Јеврејин је по рачуну другог Јеврејина осигурао свитак гране на истом галеону.<sup>66</sup> Шелмо Охев са још двојицом Израелита осигурао је свитак гране а друга двојица две табле камелота на истом галеону Трипуна Николиног, по стопи од 2,5%, а у другом случају било је 11 осигурача на 1500 талира.<sup>67</sup> Томаш Циго, патрон скираца „*Santa Maria della Catena*” дао је своју лађу на оловидбу Лоренцу Глеацолу (?), који је радио за наследнике Јакопа Тонтолиа из Барлете, да би терет пребацио у Анкону или Венецију по цени од 9 дуката (од 10 карлина). Постоји још једно осигурање за Јеврејина на истој дестинацији.<sup>68</sup> Одлазак у Апулију није ни 1595. године био туђ Пераштанима. Марко Ник. Иванковић је, по рачуну Стјепана Ђурђева Радованија из Пераста осигурао је пловидбу својом лађом за било које место Апулије по стопи од 2,5%; осигурача

<sup>62</sup> NS XXIX, 181'-82, 182'-84 (4. VIII 1593).

<sup>63</sup> Исто, 296-97' (10. XI 1593).

<sup>64</sup> Исто, 168-70 (23. VII 1593).

<sup>65</sup> NS XXX, 113'-16.

<sup>66</sup> NS XXXI, 4-4 и 2'-3, 1-2.

<sup>67</sup> Исто, 18 и 13'-14'.

<sup>68</sup> NS XXX, 202'-3 (7. II 1595).

је било осам на 1350 шкуда (по 36 дубровачких динара).<sup>69</sup> Грип Павла Цвјеткова отпловио је у Трани уз ниску стопу осигурања од 2%; четири осигурача изложило се ризику на своту од 300 дуката.<sup>70</sup> Изгледа да је то пролеће било ослобођено страха од гусара на средњем Јадрану. У отрављању вунених и свилених тканина из Дубровника у Драч већ је било друкчије - 3% на броду Павла Ђурђевог, са 15 осигурача на 1400 талира.<sup>71</sup>

Пловидбене руте перашких бродара нису се измениле ни 1596. године, али су акцентирани неки правци. У Венецију је ишла вуна из Љеша; ту је забележен одлазак Стјепана Ђурђ. Мора на галеону „*Santa Maria di Scarpello*”. На утовару лађа је имала бити чак 40 дана, а возарина је била скупа-седам цекина на сваки цак вуне.<sup>72</sup> За дубровачке Јевреје нава Стјепана Фалкона и галеон Луке Ђурђева отпремили су камелот и обрађене кожице.<sup>73</sup> Апулија, пуна гнезда локалних пустахија, није те године била привлачна. Постоји само осигурање грипа Стјепана Рашкова за вредност од 500 талира за Апулију или Абруцо; стопа трасе Дубровник-Апулија-Дубровник износила је 5%, уз осам осигурача на 300 талира.<sup>74</sup> Главни правац пловидбе перашких помораца била је те године средња Италија, покрајина Абруцо, са пристаништима Ортона и Пјескица; из те покрајине довожено је грађевинско дрво, а у Ортону превожена со из Барлете. Од лађа и помораца треба поменути Грип Стјепана Рашкова, наву „*Santa Maria di Scarpello*” Иван Лук. Бронзе, грип Стјепана и Трипуна Петрових.<sup>75</sup> Пераштани нису имали предрасуде према Турцима, па су прихватили и њихове терете; галеон Стјепана Ђурђ. Мора превозио је у Венецију 132 комада камелота хаџи Ферхата, хаџи Бехрама, Алије и Шабана Челебије.<sup>76</sup>

Наредне године пловидба у Апулију била је безбедна, те је било аранжмана Пераштана на том правцу. Осигурања за путовање из Боке, Которске у Апулију и у повратку закључено је за лађу Луке Параштанина са стопом од 6% и уз три осигурача на 200 талира. Слично је било и са gripом Кристофа Иванова.<sup>77</sup> Јеврејин Барух Алмоснино из Драча превезао је две бале каризеје и балу другог вуненог текстила из Дубровника

<sup>69</sup> NS XXXI, 60-61 (2. V 1595).

<sup>70</sup> Исто, 22'-23' (17. III 1595).

<sup>71</sup> Исто, 63'-65.

<sup>72</sup> NS XXXIV, 161-62 (15. X 1546).

<sup>73</sup> NS XXXIII, 122'-23', 13-32'.

<sup>74</sup> Исто, 57'-81 (14. III 1596).

<sup>75</sup> NS XXXIII, 143'-44, 189-90; XXXIV, 200'-1.

<sup>76</sup> NS XXXIV, 16-18' (12. VII 1596).

<sup>77</sup> NS XXXV, 268-69; XXXVI, 23-24.

у своје место становања; четири осигурача изложило се на своту од 500 реала.<sup>78</sup>

Осигурања 1598. године била су врло различита. Пет их је било на рок од шест месеци, и то за наву „*Santa Maria*” којом је управљао Стјепан Мартинов, за галеон „*Santa Maria di Scarpello*” Стјепана Мартинова, за наву „*Santa Maria*” Стјепана Маркова, док је Трипун Петров осигурао две наве „*Santa Maria di Scarpello*”, „*Santa Maria di Loretto*”) којима је управљао Ђовани Моргено, свакако постављени капетан а не патрун.<sup>79</sup> Последњи случај би могао говорити да су се имућнији поморци повлачили из пловидбе, ангажујући стране капетане који би конвојски управљали двома лађама. Од дугих пловних линија треба поменути галеон Стјепана Ђурђа. Мора и још један брод који су пловили на рути Родосто (у Мраморном мору) - Анкона, свакако са товаром сирових говеђих кожа.<sup>80</sup> За Венецију је нава Стјепана Мартинова превезла обрађене кожице, уз 12 осигурача на 1400 шкуда.<sup>81</sup> Апулија је и тада радо примала балканске коже, па и на фрегати Мата Пераштанина, по нешто вишој стопи од 6%, свакако и за товар из Апулије у повратку; три осигурача поставило се за своту од 300 талира.<sup>82</sup> Последње године столећа правац једрења перашких лађа био је поједностављен-Венеција и Родони. Патрун наве Николе Куцовића превезао је готов новац двојице дубровачких патриција у Дуждев град.<sup>83</sup> Грип „*Santa Ana*” Марка Матова је 20 дана примао робу трговца у Шенђину. Ту је укрцао фину левантску вуну Баранин Николе Бориси на галеон „*Santa Maria di Scarpello*” којим је управљао Марко Стјепанов, крчач је био Франческо Кратео а 13 осигурача гарантовало је безбедност свотом од хиљаду шкуда, по стопи од 4%. Сличан терет иста лађа примила је и за Мату Рускова, такође из Бара.<sup>84</sup> У Редони је одлазио готов новац за набавку житарица; то важи за грип Марка Матова, лађу Николе Андровог и још једну.<sup>85</sup> У првој деценији XVII века осигурања су регистрована овим ритмом: 1600.-1, 1601.-3, 1604.-2, 1605.-1, 1606.-2, 1607.-1, 1608.-5, 1609.-, дакле свега 28. Грип Лоренца Андровог превезао је бивоље коже из Дубровника у Ланчано, по стопи од 2,5%,

<sup>78</sup> NS XXXVI, 184' ? 85 (18. XII 1597).

<sup>79</sup> NS XXXVIII, 54-54'; XXXVI, 161-62; XXXVII, 53-54, 143-44, 238'39

<sup>80</sup> NS XXXVII, 251-52; XXXIII, 14-15.

<sup>81</sup> NS XXXV, 179-80 (26. VI 1598).

<sup>82</sup> NS XXXVII, 156'-37 (4. VI 1598).

<sup>83</sup> NS XXXIII, 216'-17, 107-8.

<sup>84</sup> Исто, 157-58' и 158.

<sup>85</sup> Исто, 148'49, 245-5' и 249-50.

уз шест осигурача на 450 шкуда.<sup>86</sup> Године 1604. закључена су осигурања искључиво на шест месеци; тај начин су прихватиле лађе: галеон „*Santa Maria di Scarpello*” Мата из Пераста, галеон истог имена Матка Ст. Мора и нава истог имена.<sup>87</sup> Галеон Ивана Бела укрцао је (фебруара 1604.) производе и Љеша или Драча једног дубровачког Јеврејина, при чему се поставило само један осигурач на 300 дуката.<sup>88</sup>

Године 1605. петоро власника брода су прихватили полугодишњи рок осигурања.<sup>89</sup> Те лађе су биле: нава „*Santa Maria di Scarpello*” Мата Мора, галеон Матка Мора, нава истог имена Мата Мора и галеон истог власника. Мато Мора који је постао власник двају бродова, и морао је имати унајмљеног капетана на једном од тих пловила се искључиво осигуравао на шестомесечни период. Грип који је био осигуран за руту Пераст-Љеш-Пераст ухваћен је у првој половини јуна 1605. од Турака.<sup>90</sup> Галеон Николе Мартиновића превезао је кордована валонског Јеврејина за Венецију по стопи од 4%, у једног односно шест осигурача у повратку.<sup>91</sup> Осигурање трасе Пераст-Апулија (Барлерта)-Пераст примењено је триред за Стјепана Мартинова и браћу, као за грип „*Santa Maria di Scarpello*” Николе Пераштанина (двапут).<sup>92</sup>

Редони је била једина дестинација осигураних перашких лађа 1606. године. Реч је о превозу жита гладне године на скирацу „*Santa Maria di Scarpello*” Марка Петрушића, на грипу Виценца Трипунова и на саецији истог имена Кристофана из Пераста. Стопа осигурања повећана је на 6%.<sup>93</sup> Наредне године осигурана је личност Томаша Мартинова на путу Тракија-Барлета на робу за Хиос; у ту опасну пловидбу упустио се Виценцо Лук. Бело, уз наглашавање да се осигурање односи и на евентуално заробљавање неког Соколића из Пераста; ту се јавило 19 осигурача на своту од 1700 дуката.<sup>94</sup> Чудно је да се толики број осигурача јави за једну очигледно ризичну пловидбу; можда је стопа осигурања била висока, но она није забележена.

Године 1608. била је у знаку осигурања једрења у Апулију и Абрџо. У Апулију је отпловио грип Томаша Мартиновића (трипут) и грип „*San-*

<sup>86</sup> NS XLIII, 187-87' (16. IV 1601).

<sup>87</sup> NS XLV, 21'-23, 99'-100.

<sup>88</sup> NS XLV, 94-95.

<sup>89</sup> NS XLVI, 119'-20, 236'-37. 252-52'; XLVII, 37'-48.

<sup>90</sup> NS XLVI, 115-16.

<sup>91</sup> Исто, 146-47 и 148'-49.

<sup>92</sup> Исто, 93-94, 156'-57, 206'-7.

<sup>93</sup> NS XLVII, 93, 19-20, 42-42.

<sup>94</sup> NS XLVIII, 74'-75, 139'-40' (1607).

*ta Maria di Scarpello*” Андра Рашкова за Бриндизи.<sup>95</sup> По вино у Виесте послат је Никола Лукин као постављен капетан на лађи Антонија Препонерија (?) из Воесте.<sup>96</sup> Кристофан Иванов на саецији „*Santa Maria di Scarpello*” превезао је августа 1609. робу из Боке Которске за Апулију.<sup>97</sup>

Друге деценије XVII столећа нотирано је свега пет осигурања (1610, три 1605, једно 1617.) Два од тих осигурања односила су се на довоз у Пераст вина и других производа прекоморских суседа. За то су били ангажовани: грип „*Santa Maria di Scarpello*” Виценца Павлова и нава Кристофанова „*Santa Maria*”, обе лађе по стопи 2,5% која би била уобичајена у нормалним околностима.<sup>98</sup> На линији Дубровник-Албанија -Дубровник осигурани су вашел Николе Мартинова, саеција „*La Madonna di Scarpello*” Андра Кристофанова и грип Ивана Ђурђева за Венецију.<sup>99</sup>

Треће деценије осигурани су: једно пловило 1323., једно 1624., једно 1626., два 1628. и једно 1629. године. Ваља закључити да је то десетлеће било мирно за пловидбу. Прве године фрегата Марка Маретића отпловила је по терет у Албанију за Дубровник. Други брод био је галеон Кристофана Петрова који је понео 42 сандука белог воска у Месинупо стопи од 5%, уз 35 осигурача, на 1555 дуката.<sup>100</sup> Опет случај ризичније пловидбе са много гараната путовања. Године 1626. саеција Кристофана Андрића понела је новац у Валону за производе који су тражени у Дубровнику или Боки Которској. Још три лађе су осигурале новац за Албанију (нава Марка Матова, фрегата Иванића, лађа Стјепана Трипунова.<sup>101</sup> У Валону по пшеницу ишли су: галеон „*Santo Nicolo di Scarpello*” Бартола Мекића за Венецију и марцилијана „*Madonna del Carmine*” Стјепана Трипунова на линији Пераст-Валона-Лопуд.<sup>102</sup> Две фрегате (Гргура Матијашевића, Стјепана Буровића, са Виса) отпловиле су у Абанију по житарице за Хвар.<sup>103</sup> Лађа „*Santa Maria di Scarpello*” Марка Том. Мартинова истоварила је балканске производе у Пули, а марцилијана Ивана Ник. Ненековића укљеве (скоранце) у Виесте.<sup>104</sup> Албанску пшеницу из Котора су возили у Венецију: грип Мата Баркара из Трпња, лађа Стјепана Миотошевића из

<sup>95</sup> Исто, 188’ 227’-28, 227-77’.

<sup>96</sup> Исто, 206’-7.

<sup>97</sup> NS XLIX, 153’-54 (4. VIII 1609).

<sup>98</sup> NS LI, 184, 184’.

<sup>99</sup> NS XLIX, 232-32; LII, 258-8 и 68.

<sup>100</sup> NS LVI, 125, 101’-2’.

<sup>101</sup> NS LVII, 98-98’; NS di sans. V, 26

<sup>102</sup> Исто, VI, 47’-48; V, 109-10.

<sup>103</sup> NS LVII, 58’59; NS di sans. V, 26.

<sup>104</sup> NS LVII, 177’; NS di sans.V, 13.

Котора и саеција Кристофана Јос. Ивелића; последње две ангажовао је Никола Змајевић звани Милутин из Пераста.<sup>105</sup>

У четвртој деценији XVII столећа осигурања перашких помораца распоређена су на следећи начин: једно 1630., једно 1632., два 1633., осам у 1634., пет у 1635. У прве две године Пераштани су довозили житарице и дрво из Алабаније; то су посвршавали Марко Том. Марковић и Стјепан Матошић.<sup>106</sup> Године 1633. опет се дозволила храна из Албанијен лађама Марка Т. Мартиновића, користећи услуге постављеног капетана Ивана Мартинова и Марка Томашева.<sup>107</sup> Наредне 1634. ствар се поновила: жито је транспортовано из Валоне за Дубровник, на лађама „*Santa Maria del Rosario*” Стјепана Мат. Доброхнића, Ивана Крист. Мартинова (четири пута) и Марка Томашева.<sup>108</sup> Прва двојица су били послодаваци а не бродовође, па су примили обавезу да крчацу (супракарику) изруче 1250 дуката за утовар пшенице у току три месеца на галеон марка Томашића са Пељешца („*Santa Maria del Rosario*”); то су та двојица учинила и са друга два брода са 1400 дуката и за 500 стара зрневља.<sup>109</sup> У тим људима Пераст је добио предузимаче са већим пословним капиталом, који више није могао да се позајмљује из Дубровника.

Последње обуваћене године жито је довожено из Валоне на лађама: на галеону „*Santa Maria di Scarpello*” Марка Том. Мартинова (дваред), на фрегати Марка Ив. Буровића, на галеону јакова Хабе (трипут); Хабин ангажман су уредили Стјепан Доброхнић и Иван Мартиновић.<sup>110</sup>

\* \* \*

Обухваћена 90-годишња осигурања перашких помораца на основу дубровачке архивске грађе пружају низ развојних елеманата који се не могу извући из документације Котора и Херцег-Новог. Ту се сусрећемо са низом имена људи чији ће потомци бити следећих деценија славнији, али и са бродарима који нису оставили видљивијих трагова. Од барки и грипова постепено се прелазило на бродове веће носивости и бољих навалних својстава, али још увек знатно мањих капацитета према дубровачким навама. Пераштани су много више служивали Дубровчане него своје Бокеле управо зато што су њихове тонаже одговарале мањим потребама Дубровчана. Чак пловила истог типа носила су готово обавез-

<sup>105</sup> *NS* LVII, 20'-21; *NS di sans.* V, 264-64'.

<sup>106</sup> *Div. not.* CXXXV, 73 и 69'.

<sup>107</sup> *NS* LVIII, 142-43 и 236.

<sup>108</sup> Исто, 190, 196, 208, 206, 173.

<sup>109</sup> *Div. not.* CXXXV, 82' (16. XI 1634), 83-83', 84.

<sup>110</sup> Исто, 84 (9. VI 1635); *NS* LVIII, 218', 222, 234.

но име „*Santa Maria di Scarpello*”. Патруни су најчешће носили имена Мартин, Марко и Мато, али се јављају и нека (Кристофан) којих касније није било. Поред патруна бродовима су управљали и постављени капетани, понекад чак и странци. Пловидбена рута је ретко била изван Јадрана, а у Јадрану се пловило обично за Апулију, у прво време доста и за Аbruцо, за Венецију, ретко за Анконске Марке, али и за Албанију. Од производа су најчешће превожене обрађене кожице, а увожени жито, дрво, чак и вино, док се тканине јављају релативно мало. Доста се преносио готов новац за куповину производа, свакако у ситуацији када није било производа више обраде или купаца за такве израђевине. Док се средином XVI века храна и друго извозило из Италије, хлебно зрно па и дрво са касније допремало само из Албаније, где је било знатно јефттиније и без забране јасакком у XVI веку. Неке лађе су понекад исте године ишле у иста пристаништа више пута да примр исту робу. Стопа осигурања се временом усталила, те се доцније чак није ни помињала. Понекад је осигурање тражено и за сасвим мала растојања (Корчула-Дубровник, Пељешац-Дубровник) свакако због изненадног налета гусара са стране. Пловидбена фирма Диброхнића користила је услуге и страних бродова. То несумњиво сведочи о пословном напретку Пераштана. Тај напредак сведоче квалитетнија пловила или набавка друге лађе истога патруна, које су онда конвојски пловиле у истом превцу. Пераштани који су почели пословања капиталима позајмљеним у Дубровнику, временом су се осамосталили у финансијском смислу. У XVII веку они су ушли у прави рат са јачим Улцињанима око монополизације албанског извозног тржишта. И то је знак стечене снаге.



Bogumil HRABAK

SURANCE OF THE VESSELS OF PERAST 1545-1635

Summary

The data in the archives of Dubrovnik show that the ship owners of Perast first rarely (from 1545 on) and then ever more frequently from the 70's of the 16th century insured their vessels in Dubrovnik, which offered developed insurance services. The Florentine model of insurance became frequent in the central and eastern part of the Mediterranean in particular after the victory of the Ottoman fleet in the battle of Preveza (1538), after which both state and pirate Turkish ships spread all over the Mediterranean Sea. Most of the insurances date from the 90's of the 16th century, period remembered for the great famine when wheat dominated as the main maritime cargo. Otherwise the vessels of Perast usually transported livestock products (leather, wool, wax, woolen capes) specially to Venice, Ancona, to the fairs of Lanciano or Apulia, wherefrom they carried wheat, oil and wood from Pieschize. Different types of vessels were insured at different insurance rates and it also depended on the routes and safety of the voyage. The insurance data also provide the names of the hired seamen and the increase of the number of vessels.