

POMORSTVO PIRANA V POZNEM SREDNJEM VEKU

FERDO GESTRIN

Razprava je povzetek večjega dela »Pomorstvo srednjeveškega Pirana«, ki bo izšlo pri SAZU

Pomorstvo je bilo v Piranu izredno pomembna gospodarska dejavnost v vsem obdobju srednjega veka, še posebej v času od 13. do 15. stoletja. Njegov razvoj bi mogli deliti na obdobje pred beneško oblastjo (1283) in po njej. V prvem obdobju se je v okviru uveljavljenih odnosov med Benečani in istrskimi primorskimi mesti (mirovne in druge pogodbe) pomorstvo v Piranu razvijalo v glavnem še svobodno. Že v 10. stoletju je segal domet piranske pomorske dejavnosti do Benetk in pristanišč v Furlaniji in drugih istrskih mest. V naslednjih treh stoletjih je Piran s pomorstvom segal na dalmatinsko obalo (pogodbe z Dubrovnikom in Splitom) in v italijanske dežele južno od Benetk. Pomorska trgovina s temi področji je proti koncu 13. stoletja dobivala že tak obseg, da se je v njej že pojavljala prva oblika trgovskih srednjeveških družb — komende. V drugem obdobju pa so na pomorsko dejavnost v Piranu v veliki meri vplivala in jo določala stremljenja monopolne politike na Jadranu, ki so jih Benetke uveljavljale v odnosu do vseh podrejenih mest v Slovenskem Primorju.¹

Bistvo te politike je bilo v tem, da so se morale piranske ladje s trgovskim blagom prvenstveno usmerjati v lagunsko mesto in tam plačati pomorske pristojbine (kar so bili dolžni storiti ladjarji, tudi če niso šli v Benetke, sicer so se izpostavljali nevarnosti, da jih obdolže tihotapstva); hkrati so morali v Benetkah za iztrženi denar kupiti drugo blago. Za trgovske zveze z deželami pod beneško oblastjo, s Furlanijo in Dalmacijo (po letu 1420) so dajale beneške oblasti posebna dovoljenja in so posebej določale, kaj smejo Pirančani brez pristojbin za svoje potrebe iz njih uvoziti. Vsak prekršek teh določil so Benečani ocenili kot tihotapstvo in skladno s tem postopali.² Vendar ti predpisi niso negativno vplivali na piransko pomorstvo kot celoto, čeprav se je le-to moralo v večji ali manjši meri vključiti v razvoj beneškega gospodarstva in njemu služiti. Dejstvo je namreč, da je v 14. stoletju piranska pomorska dejavnost neprestano rasla in je ob njegovem koncu dosegla višek v srednjeveškem razvoju. Že v prvi četrtini 15. stoletja, tako kaže ugotovljeno število ladij, je pomorstvo

v Piranu prehajajo v depresijo, čeprav stanje, kakršno ugotavljamo za konec srednjega veka, verjetno ni drugega kakor odsev pomanjkanja razpoložljivih virov.³

V tem poznosrednjeveškem obdobju je bil Piran v pomorskih zvezah z Markami vsaj že od prve polovice 14. stoletja dalje, a v 15. stoletju so se posamezni piranski trgovci in obrtniki tudi že naseljevali v mestih v Markah. Pomorske zveze Pirančanov v njih pa so izpričane tudi za 16. stoletje. V istem času je bil Piran v trgovskih in pomorskih zvezah z mesti v Apuliji. Tudi z Dubrovnikom so v tem obdobju še vedno obstajale živahne vezi. Pomorska dejavnost Pirana je v tem obdobju zajela vse področje Jadranskega morja, a občasno so posamezni piranski trgovci — v povezavi z beneškimi konvoji — morda posegali tudi v trgovino proti Levanti (Rodos, Ciper, Aleksandrija).⁴

Ta razvoj pomorstva v Piranu je bil najtesneje povezan z urejanjem pristanišča, njegovim širjenjem in urejanjem pristaniških naprav, prav tako pa z uveljavljanjem pravnih norm v pomorstvu, ki so v veliki meri izražale koristi in težnje lastnikov, ladjarjev. V pomorski trgovini in prometu pa sta se v tem obdobju komendi priključili še novi dve obliki srednjeveških trgovskih družb: kolegancia (societas), od okoli srede 14. stoletja dalje, in družba na deleže (compagnia), od 80 let tega stoletja. Toda komenda je v Piranu vse obravnavano obdobje ves čas prevladovala, v odnosu do kolegance v razmerju 1 : 6, a družbe na deleže so bile ves ta čas maloštevilne.⁵

Z vsemi temi trgovskimi in pomorskimi zvezami Pirana gre v precejšnji meri povezovali trgovino in gospodarske povezave Pirana s slovenskim in širšim zaledjem in obratno, zaledja s Piranom. Dejstvo je, da so Pirančani zlasti v mesta južno od Benetk izvažali prvenstveno blago iz zaledja (železo, les, kože itd.) v zameno za drugo, tam kupljeno blago. Iz Pirana kot izhodišča pa so trgovali z nasprotno jadransko obalo tudi doseljeni trgovci iz zaledja, ki so v mestu postajali prebivalci in meščani. Toda ljudje iz zaledja so se vključevali v pomorsko dejavnost tudi še na druge načine: bili so — seveda posamezniki — ladjedelci ali so se v Piranu učili te obrti, so v zaledju izdelovali predmete, ki jih je ladjedelništvo potrebovalo (npr. gredi, deske, vesla, razne vrste grobega platna itd.), so si služili kruh kot

ribiči ali so bili hlapeci in nosači v pristanišču ali so se udinjali kot mornarji in galjoti. Postajali so seveda tudi lastniki ladij ali pa so jih za svoje potrebe najemali.⁶

V piransko pomorsko dejavnost so bili občasno ali trajneje vloženi veliki kapitali in od nje je živel deloma ali v celoti sorazmerno velik del piranskega prebivalstva.

* * *

V obravnavanem obdobju smo v Piranu zasledili 620 plovnih objektov. Zlasti se omenjajo v doslej znanih virih v drugi polovici 14. stoletja in v prvi četrtini 15. stoletja, nanje odpade nad 79 odstotkov vseh doslej znanih ladij. V zadnjih treh četrtinah 15. stoletja se javlja vsega skupaj samo 51 ladij, preostale od skupnega števila pa so odpadle na čas od 1272 do 1350. Vendar to razmerje nikakor ne kaže tudi razvojnih tendenc piranskega pomorstva, marveč je posledica predvsem stanja ohranjenih virov.

Čeprav je med temi plovnimi objekti prevladovalo število majhnih ladij oziroma čolnov, ki so služili za ribolov, v solinarstvu, za prevoze raznih potrebščin za gospodinjstvo in obrt po morju ob samem mestnem ozemlju, je bilo vendar tudi kar veliko število ladij, ki so služile za pomorsko trgovino in so bile sposobne za pomorski promet na velike razdalje po Jadranskem morju in morja izjemoma tudi zunaj njega. Velikih in srednjih ladij, ki so služile temu namenu, je bilo v poznem srednjem veku vsaj 200 do 230 ali okoli 37 odstotkov vseh omenjenih ladij. Med njimi je bilo 70 marsilijan, 39 burklov, 14 nav, 7 barkozijev in 2 ligna, ob njih pa še kakih 100 velikih in večjih ladij, ki so jih označevali s splošnim imenom barke. Že te številke kažejo — ne glede na nepopolnost — kako pomembno vlogo je imelo pomorstvo v srednjeveškem Piranu. V vsem obravnavanem obdobju je dosegla v ladje investirana vsota prek 67.000 liber malih denarjev, od tega največ v zadnji četrtini 14. stoletja, ko je dosegla okoli 22.500 liber.

Lastniki ladij so pripadali skoraj vsem družbenim plastem oziroma razredom v mestu. Večino ladij pa se v obravnavanem obdobju vendar imeli v lasti populari, katerih lastništvo ladij je bilo v največji meri povezano z opravljanjem njihovega poklica oziroma z delom, s katerim so se preživljali. Njim je poprečno skozi vse obdobje pripadalo nad 60 odstotkov vseh ladij. Toda pripadniki mestnega plemstva, ki jim je bilo pomorstvo v veliki meri področje investicij in vir dodatnih dohodkov, so razpolagali z več-

jim odstotkom ladij, ki so bile sposobne za daljšo plovo po Jadranu; v celoti pa so imele plemiške družine v tem času v Piranu v lasti 247 ladij.⁷

Največ plovnih objektov je bilo v enoosebni lastnini ali v lastnini dveh družabnikov. Že zelo malo je primerov lastništva tretjine ali četrtine ladje, že skoraj izjemni pa so primeri petine ali osmine lastništva ladje. Delitev lastništva ladje po karatih pa se v doslej znanih virih omenja enkrat samkrat. Solastniki, družabniki, so pripadali ali istemu družbenemu razredu oziroma sloju ali pa tudi ne, bili so meščani ali prebivalci mesta, tudi slovenskega oziroma slovanskega izvora. Enako kakor moški so bile lastnice tudi plemiške in meščanske žene. Večlastništvo ladje je bilo v Piranu prej posledica konkretnih trgovskih, pomorskih in drugih nagibov, kakor pa posledica strahu pred tveganjem izgube v ladjo vloženi sredstev.

Skoraj vse plemiške družine (39) so bile lastnice ladij ali njihovih delov. Vloga plemiških družin v pomorstvu Pirana seveda ni bila enaka. Prvenstvo je šlo 11 družinam, torej približno četrtini vseh plemiških družin (Foia, Vidali, Endrigo, Petrogna, Apollonio, Petener, Gojna, Bonifacio, Caviano, Vedorno in Taiacoco), ki so imele v obravnavanem obdobju kar 158 ladij v svoji lasti, kar pomeni okoli 64 odstotkov vseh plemiških ladij oziroma skoraj 25,5 odstotkov vseh piranskih ladij tega časa. Ti podatki ne kažejo samo na gospodarsko moč plemstva v piranskem gospodarstvu in njihovo vlogo v pomorstvu še posebej, marveč iz njih sledi tudi veliko zanimanje plemstva za investicije kapitala v pomorsko dejavnost.

Med populari gre velik del ladij trgovcem in ladjarjem, ki so se poklicno ukvarjali s pomorsko dejavnostjo. Dvanajst najpomembnejših teh družin (po abecednem redu Adalperio, Adamo, Cervasto, Girirdo, Nasingvera, Piçagrua, Ravalico, Rayana, Schivamale, Slavucio, Vanto in Xeta) je imelo v obravnavanem času v lasti 96 ladij, med njimi skoraj 50 odstotkov sposobnih za daljšo plovo. V celoti pa je ta plast piranskega prebivalstva obvladala okoli 50—60 odstotkov vseh ladij v lasti popularov oziroma nad 32 odstotkov vsega piranskega ladjevja. Toda med lastniki ladij so bili tudi obrtniki raznih strok (npr. krznarji, izdelovalci apna, mlinarji, solinarji itd.). V ladje so dalje vlagali svoja sredstva tudi ljudje raznih inteligenčnih poklicev (notar, slikar duhovnik, apotekar), kar kaže, kako konjunkturne so bile naložbe kapitala v ladje oziroma v pomorsko dejavnost. Kot lastniki ladij se v 15. stoletju

omenjajo tudi Židje. V pomorstvo pa so posegali, kakor že rečeno, tudi sorazmerno številni Slovani,⁸ doseljeni v Piran, kjer so postajali meščani in prebivalci. V obravnavanem obdobju so bili Slovani lastniki 50 ladij ali nad 8 odstotkov vseh piranskih ladij; med njimi je bilo tudi 16 lastnikov Slovencev oziroma doseljencev iz slovenskih dežel. Njihovo število pa je bilo skoraj gotovo še višje. Slovenci so postajali lastniki ladij v Piranu že od okoli srede 14. stoletja dalje, bili pa so npr. iz Mokovega, Devina, Gorice, Ljubljane in Ptuja.⁹ Veliko majhnih plovnih objektov so v Piranu morali imeti ribiči, vendar njihovega števila ni mogoče ugotoviti.

Ladje so lastniki deloma upravljali sami, deloma pa so jih dajali v vodenje kapitanom, ki so bili za svoje delo plačani. V družbinem, v večlastninskem lastništvu nahajajoče se ladje je pogosto vodil eden izmed družabnikov ladje oziroma trgovske družbe. Kolikor so dajali ladjarji ladje v celoti v najem, so z njimi upravljali praviloma najemniki sami ali pa od njih najeti in plačani kapitani.

Ladje so piranski lastniki deloma kupovali pri piranskih ladjedelcih, deloma pa pri ladjedelcih zunaj svojega mesta, ponajveč v ladjedelnicah beneških pristanišč. Prav tako pa so jih dobivali tudi z nakupi starih ladij pri ladjarjih in drugih lastnikih v različnih jadranskih mestih.

V zvezi s pomorskimi zadevami je v Piranu nastajalo in se uveljavljalo pomorsko pravo. Vendar v vsem obravnavanem obdobju ni prišlo niti do posebnega zapisa teh pravnih norm niti do vključitve pglavitnih postavk tega prava v mestne statute; v njih namreč zasledimo le nekaj členov, ki so vezani na pomorsko dejavnost. Zlasti glede brodoloma ladje in na njej naloženega blaga so obstajale jasno določene pravne norme, ki so v veliki meri zagotavljale pravice lastnika (zlasti pri oddaji ladje v najem), a prav tako varnost blaga v pomorskem prometu in v posameznih primerih tudi ljudi. Pravne norme so imele izrazito razredni značaj. Ladje so lahko dajali v jamstvo in zastavo kakor vsako drugo vrednost, bile so ob posebnih priložnostih tudi plačilno sredstvo in tudi razne pravice v zvezi z ladjo so se mogle prenašati na tretjo osebo, npr. za poravnavo dolga ali celo kot darilo. Spore v vseh pomorskih zadevah sta obravnavala in razsojala podestatovo sodišče kot redno civilno sodišče v mestu in občasno arbitražno, gospodarsko sodišče, za katerega sta se sporazumeli nasprotni stranki in zanj tudi izbrali arbitražne sodnike. Prvo je zasedalo v

javnem prostoru, praviloma v mestni loži, drugo pa po prosti izbiri tudi v privatni hiši.

* * *

V obravnavanem obdobju so piranski ladjarji uporabljali različne vrste ladij: ugotoviti jih moremo kar ducat različnih tipov. Najštevilnejše so bile ladje, ki jih viri označujejo kot barke (barca, barcha), med njimi se posebej označujejo istrske barke (barcha istriana, tudi zgolj ystriana; morda sedaj barkin). Vendar so v Piranu uporabljali naziv barka tudi v pomenu plovnega objekta nasploh oziroma kot sinonim za druge vrste ladij (npr. barcha sive gondola, barcha una gondola, barca sive cimba, cimba sive barcha, navigium sive barcha, barcha marciliana). Barkam so po številu sledile marsiliane (marciliana), njim pa ladje tipa burkel (burclus, burglus, burclus sive navigium, burchio). Med večjimi ladjami se omenjajo še nave (navigium, navilium) in ligna (lignum), vendar so se ladje tega tipa označevale tudi z navami (navilium sive lignum) oziroma z barkacami (lignum sive bracaça). Poleg njih so poznali v Piranu še več tipov ladij manjše velikosti oziroma nosilnosti: cimba (v piranskih virih redno cimba, sicer cymba), ki pa je lahko bila večja ladja, dalje scola, ki so jo včasih enačili s cimbo (cimba seu scola), gondola, ki se leta 1412 enači tudi s cimbo (cimba sive gondola), batel (batelum, battelum, batellum), barkozij (barcosius, barcosus), ki pa je lahko bil tudi večje nosilnosti, kavikul (caviculus, tudi caviclus) in barkozet (barcoseto).

Iz dosedanjih podatkov je nemogoče točneje določiti nosilnost piranskega brodogva niti po posameznih obdobjih niti v celoti. Viri namreč le v zelo redkih primerih navajajo nosilnost v Piranu omenjenih ladij. Nosilnost so merili ali v amforah ali v karih ali v torvoh ali v urnah, modijih in starih. V amforah in karih so označevali nosilnost pri več vrstah ladij zlasti do srede 14. stoletja, pozneje so merili nosilnost predvsem v urnah in starih. Manjše barke so imele do 5 amfor, a večje 20—25 amfor nosilnosti, to je 10 do 50 in več ton nosilnosti. Večje nosilnosti so bile ladje po tem času, katerih vrednost je bila večja od 200 liber malih denarjev oziroma 80 zlatih dukatov.

Sprva so bile v obravnavanem času še vse ladje brez krmila in so za krmarjenje uporabljali eno ali dvoje vesel, pritrjenih na poseben način na krmi ladje. Od začetka 14. stoletja dalje pa so tudi v Piranu zelo naglo uveljavlja krmilo (timone), ki so ga v zahod-

nem Sredozemlju poznali že v 13. stoletju.¹⁰ Krmilo je olajšalo plovbo in njegova uveljavitev je omogočila tudi gradnjo večjih ladij, ki jih je tako rekoč zahteval vedno večji pomorski trgovski promet. Kakšna je bila oprema ladij, kakšna so bila jadra, latinska ali križna, koliko jamborov je imela in kakšna je bila njena oblika, je bilo odvisno od vrste ladij in njih velikosti.¹¹ Najbolj raznovrstne so bile barke, ki so bile ali le čoln na vesla ali ladje z enim jamborom in (latinskim) jadrom ali z dvema jamboroma in verjetno s križnimi jadri. Marsiliane so bile manjše in večje, z enim ali dvema jamboroma s pretežno latinskimi jadri, pozneje so se pri večjih uporabljala tudi križna jadra. Bile so najvažnejša vrsta trgovskih ladij v Piranu. Burkel je bila vrsta tovornih, trgovskih ladij, ki je bila verjetno enaka beneškemu burchio; po velikosti jih viri ločijo v majhne in večje oziroma velike z enim ali dvema jamboroma; slednje so služile pomorskemu prometu na večje razdalje po Jadranu. Ligna, barkace in nave so bile praviloma ladje večje in velike nosilnosti, kar vidimo tudi iz njihove vrednosti, vendar zanje v virih nismo našli opisa. Praviloma so to bile ladje z dvema in tudi več jambori. Cimbe — čeprav so mogle biti tudi večje — scole, gondole, bateli, barkoziji — s posameznimi izjemami — kavikuli in barkoseti so bile manjše ladje ali čolni, ki so služili ribičem, solinarjem in za prevoze manjših tovorov.

Iz vsega rečenega je razvidno, da so lastniki v Piranu uporabljali ladje za najrazličnejše posle: služile so trgovskemu pomorskemu prometu, torej pomorski trgovini, a prav tako prevozu ljudi, še posebej romarjev, dalje za potrebe ribištva, solinarstva, prevozu raznih surovin, gradbenega materiala, pridelkov, drv in šibja za krušne peči in podobno.

* * *

Lastništvo ladij je bilo v Piranu pomembna postavka v celotni premoženjski strukturi dela piranskega meščanstva. Mogli bi trditi, da so imela vlaganja v plovne objekte vlogo investicij nakopičenega trgovskega kapitala. Vsekakor se je v ladje vloženi kapital naglo obračal in je prinašal lastnikom dokaj velike dobičke. To moremo ugotoviti tako v zvezi z nastajanjem vsakovrstnih oblik pomorske trgovine, a nič manj iz sorazmerno številnih primerov oddajanja ladij oziroma najemanja ladij za potrebe plovbe.

Kakor povsod drugje v zadnjih stoletjih srednjega veka se je tudi v Piranu iz najrazličnejših motivov (da bi povečali trgovsko

poslovanje, razširili trg, hitreje obračali vložena sredstva, laže prihajali do dobička, zmanjševali tveganje trgovskega poslovanja in pomorskega prometa itd.) začelo uveljavljati trgovanje s pomočjo trgovskih družb, ki so občasno ali tudi za daljši čas povezovala dva ali več udeležencev, prvenstveno iz vrst trgovcev in pomorcev. S trgovskimi srednjeveškimi družbami, komendo, koleganco in družbo z deleži, ki so se uveljavljale predvsem v pomorski trgovini, čeprav so se pojavljale tudi v prometu na kopnem, so se združevala finančna in druga sredstva posameznikov, so se utrjevala medsebojna povezovanja poslovnih ljudi v mestu in se krepiła splošna gospodarska vloga in moč Pirana. Z njimi so se v piranskem pomorstvu zakoreninile nove organizacijske oblike, ki so ustrezale višji stopnji razvoja piranskega gospodarstva zlasti v poznem srednjem veku.

Komenda je bila v Piranu v 14. stoletju najbolj razširjena in prevladujoča oblika tehnike v pomorski trgovini. Šele v naslednjem stoletju se komenda v Piranu deloma umakne višjim oblikam tehnike trgovine: kolegancam, ki se uveljavljajo že od prve polovice 14. stoletja dalje, in trgovskim družbam na deleže (compagnia). Uporaba komende v Piranu, a tudi njen pomem in vloga v pomorskem trgovskem poslovanju časovno ali le nekoliko zaostaja ali pa gre vzporedno z drugimi po gospodarski moči važnejšimi mesti na Jadranskem morju in v Sredozemlju. Piranska komenda se v svojih osnovah, gospodarskem pomenu in tudi po pravnih normah ne oddaljuje bistveno od vsebine komende na splošno. S komendo povezana dejavnost piranskih trgovcev je bila omejena le na območje Jadrana. Zajela je kraje na obeh obalah: v Istri, Kvarneru in celi Dalmaciji ter v Furlaniji in celotnem beneškem ozemlju, v Romagni, v Markah in Apuliji; posebej se omenjajo kraji Vrsar, Reka, Zadar, Šibenik, Benetke, Murano, Chioggia, Ferrara, Ravenna, Cesena, Senigallia, Fermo, Ortona.

Skladno z obsegom in razvojem piranske trgovine se razvijajo tudi oblike komende, ki prehajajo iz enega samega trgovskega posla, kratke dobe trajanja in še vedno večje poslovne vloge stansa v komendi glede izbire blaga, ki je predmet trgovanja, in tudi krajev, kjer naj se trguje, v celo več let trajajoče komende s popolno svobodo traktatorja pri trgovanju tako glede blaga kakor tudi krajev. Poprečni zneski (rectum capital), ki so jih stansi vlagali v komendo, so presejali višino 100 liber malih denarjev, najvišji pa so bili celo nad 1000 librami oziroma nad 200

zlatimi dukati. Dobiček in izgubo sta si v komendi vezani stranki delili ob zaključku komende na polovico.

Od konca 14. stoletja se je v piranski komendi uveljavila tudi posebnost, da se v posle pomorske trgovine kot delež stansa poleg denarja vnašajo tudi ladje. Tovrstne komende se omenjajo tja do srede 15. stoletja. Traktatorji so bili dolžni nositi del stroškov za mornarje, plačati pa so morali stansu praviloma tudi najemnino za ladjo po določilih pogodbe.¹²

Poleg komend so se od prve polovice 14. stoletja dalje uveljavljale v Piranu tudi kolegance, oblika srednjeveške trgovske družbe, pri kateri je bil z delom vloženih sredstev (denar, blago, ladja itd.) v družbi udeležen tudi traktator. Koleganca, ki jo viri v Piranu označujejo enako kakor komendo z nazivom societas, se je uveljavljala kot popolnejša oblika tehnike pomorske trgovine. V piranski koleganci so skoraj redno kot delež — prvenstveno stansa — vključevali tudi ladjo ali njene deleže, če so bili partnerji v koleganci obenem lastniki ladje. Dobiček in izgubo sta se med partnerje delila še vedno tudi na polovico, saj je tudi razmerje vloženega denarja bilo pogosto 1 : 1. Temu razmerju se je približevalo stanje deležev tudi tam, kjer je bil traktatorjev delež izražen z ladjo in drugimi stroški bivanja. Toda v večini primerov je bila delitev dobička in izgube določena v razmerju 2/3 : 1/3 v korist traktatorja.¹³

Redke pa so bile — sodeč po znanih virih — v Piranu trgovske družbe z deleži vseh udeležencev. Javljata se dve vrsti takih družb: družba z deležem celega premoženja in družba z enakimi denarnimi deleži. Take družbe so praviloma trajale mnogo dalj časa kakor komende ali kolegance. Prvo tako družbo, ki je posegla v pomorsko trgovino leta 1385, so sklenili za 10 let. Dobiček so delili na enake deleže.¹⁴

Kolikšen je bil finančni uspeh, to je dobiček pri pomorskem trgovskem poslovanju v obliki zgoraj prikazanih srednjeveških družb, ne vemo. Vsekakor so morali biti precejšnji in so morali zadovoljiti vse udeležence, ker sicer te oblike tehnike trgovine, zlasti komende, ne bi bile niti tako pogoste niti se ne bi tako dolgo ohranjale v vsakdanji praksi, če ne bi prinašale velike koristi. Vse tri oblike tehnike trgovine je mogoče označiti za oblike, ki so zrasle iz potreb piranske pomorske trgovine v času, ko se je trgovina v Piranu že širše razmahnila in povezovala slovensko ozemlje v zaledju z jadranskim prostorom in ko so v njej že nastajali in se

razvijali posamezni elementi kapitalizma. Po svojem bistvu, kakor tudi po svoji formi so bile srednjeveške trgovske družbe. Med značilnimi nalogami oziroma cilji teh družb sta bila zlasti dva: olajšati trgovino oziroma ustvariti boljše organizacijske oblike pomorski trgovini na eni ter omogočiti njeno financiranje na drugi strani. Pomen vseh teh oblik tehnike trgovskega poslovanja in hkrati srednjeveških družb pa je v tem, da so pripomogle k rasti trgovskega kapitala, torej k rasti prve oblike kapitala nasploh. Dalje, da so veliko prispevale k temu, da so nastajali večji razpoložljivi trgovski kapitali v rokah posameznikov in da se je ustvarjalo širše tržišče, brez katerega si je nemogoče zamišljati tudi razvoj prvih oblik kapitalistične proizvodnje v srednjem veku.

Drugo področje, iz katerega je piransko pomorstvo in celotno gospodarstvo dobivalo velike koristi in ki je bilo tesno povezano s pomorsko trgovino, je bilo oddajanje ladij v najem za plovbo in prevoz blaga. Ladjo so trgovci najeli ali v tej obliki, da so na njej dali prepeljati svoje blago, ali pa v obliki pravega najema tako, da je z ladjo plul najemnik sam ali njegov kapitan. Medtem ko imamo za prvi primer najema le malo podatkov v virih, čeprav to ne pomeni, da to ni bila zelo splošna oblika, pa nam ohranjeni viri dajo veliko primerov za drugo obliko najema, iz česar moremo upravičeno soditi, da je bila taka oblika najema zelo priljubljena. Ladje so na ta način najemali posamezniki pa tudi po več koristnikov hkrati. Lastnik, ki je ladjo dal v najem, se je označeval kot locator, a najemnik kot conductor. V pogodbi, ki sta jo o najemu ladje sklenila, sta določila čas najema, višino najema v dnevnem, tedenskem ali mesečnem znesku, način vrnitve ladje in vrsto posebnih obveznosti konduktorja, zlasti glede plačila najema, plačila za povzročeno škodo, za plačilo vrednosti ladje, če je doživela brodolom po krivdi lokatorja, in podobno. Najemniki ladij so pripadali najrazličnejšim razredom in slojem, najemali so jih tudi lastniki ladij, ladjarji — ker so jih pač potrebovali za prevoz — najemali so jih tudi Slovenci in Slovani ki so prihajali v Piran ali se v njem naseljevali ter postajali meščani in prebivalci mesta. Lokatorji so bili Pirančani pa tudi meščani drugih mest; prav tako pa so najemali ladje v Piranu tudi tujci. Roki trajanja najemov so bili različno dolgi, trajali so od 15 dni, torej za eno vožnjo, do 5 mesecev, v enem primeru pa je trajal celo skoraj 11 mesecev.

Najemni dobi, velikosti in tipu ladij ter njihovemu stanju ustrezno, a tudi izrablja-

joč trenutno konjunkturo, so lastniki določali višino najemnine za ladjo. Prav zavoljo tega so bile precej različne. Dnevne najemnine so se praviloma gibale od 3 do 15 solidov, le enkrat je dosegla višino 20 solidov (za veliko ladjo, vredno 100 zlatih dukatov). V groših so se dnevne najemnine gibale od 1 do 2 grošev. Tedenski najemniški znesek je v edinem znanem primeru znašal 1 libro malih denarjev in 16 solidov. Mesečne najemnine za ladje vseh zvrsti pa so bile od 12 do 30 in pol grošev oziroma od 2 do 16 liber malih denarjev, le v enem primeru je mesečna najemnina za ladjo znesla 1 dukat. Toda v izjemnih primerih so se ti zneski najemnin močno dvignili nad sočasne dnevne ali mesečne najemnine. Vsekakor so bile najemnine za ladje tolikšne, da se je v primeru, ko je bila ladja v najemu skozi leto dni, ladja lastniku amortizirala praviloma že v tem letu v višini od 60 do 100 %. V mnogih primerih pa ne samo, da je bila vrednost ladje z najemnino izplačana že v enem letu, marveč je z njo imel lastnik tudi že visok čisti dobiček.

Vzroke za tako visoke najemnine moremo v največji meri iskati v visokih zaslužkih v pomorskem prometu in pomorski trgovini, lahko bi rekli v konjunkturi, ki je bila v Piranu večino obravnavanega obdobja. Žal, o tem problemu ne moremo obširneje razpravljati, ker imamo za ves čas le en sam doslej znan podatek o dohodku, ki ga je mogla prinesiti ladja. Nava, katere lastnika sta bila Markvard de Petrogna (tretjina ladje) in Lenart de Vilano, ki je z ladjo plul, je v neznanu dolgem obdobju, verjetno ne daljšem od enega, morda dveh let, dala 575 zlatih dukatov (ali okoli 2400 liber) dobička v času pred letom 1418. To pa je bila večkratna vrednost ladje. Ob takem zaslužku so bile visoke najemnine za ladje povsem razumljive.¹⁵

Oddajanje ladij v najem je prinašalo lastnikom veliko dohodkov. V primerjavi z njimi je bilo tveganje sorazmerno majhno. To še tem bolj, ker so se spori, kakor kažejo ohranjeni dokumenti, končavali pravzaprav ugodno za lastnike ladij, ki so si znali pravno v največji meri zagotoviti varnost svojih v plovne objekte vloženih sredstev. Po pravnih normah je namreč nosil vso odgovornost za ladjo v najemu in njeno opremo konduktor, če je prišlo do brodoloma ali do škode na ladji po njegovi krivdi. Le če je bila vzrok brodoloma višja sila (fortuna dei), je posledice nosil lastnik sam. Pomorska trgovina, pomorski promet in oddajanje ladij v najem so bile torej najpomembnejše oblike pomor-

skega gospodarstva v Piranu in so prinašale mestu oziroma njegovemu prebivalstvu (deloma seveda tudi zaledju) velik del dohodkov.

* * *

Prvotno pristanišče Pirana v srednjem veku je bilo zunaj mestnega obzidja na »polju« (campus) na jugovzhodni strani mesta. Šele po podreditvi mesta beneški oblasti (1283) pa da zadnjih desetletij 15. stoletja se je ob nastajanju novih predmestij (Poljska vrata in Marčana) in gradnjo novih obzidij, ki sta zaobjela obe predmestji, dogradilo tudi notranje piransko pristanišče — mandrač (mandracchio) in se je večalo zunanje pristanišče (portus). Vhod v notranje pristanišče sta od konca srednjega veka varovala dva obrambna stolpa, a na velikem pomolu notranjega pristanišča so postavili dva kamnita stebra za nosilna drogova zastav, beneške in piranske. V bistvu je notranje pristanišče (dodali so le še dvizni most na kamnitih nosilcih pred obema obrambnima stolpoma) ostalo tako do leta 1894, ko so ga zasuli (Tartinijev trg) in je notranje pristanišče postalo prejšnje zunanje, a zunanje pristanišče so morali na novo zgraditi.

Kakšno je bilo v obravnavanem obdobju poslovanje v piranskem pristanišču, žal, ne vemo. Soditi pa moremo, da se le-to ni bistveno razlikovalo od poslovanja v drugih, piranskemu po velikosti in pomenu podobnih jadranskih pristaniščih. Upravljali in vodili so poslovanje v njem vsekakor posebni beneški organi (luška kapitanija, mitninski oziroma carinski urad, karantanski urad in drugi).

Razvita pomorska dejavnost s številnimi ladjami je v Piranu pogojila tudi ladjedelništvo. Najstarejše nam znane ladjedelnice so bile ob pristanišču »na polju«. Ko pa so zgradili novo občinsko palačo ob pristanišču, se je morala ladjedelnica od tam umakniti. Statuti leta 1307 že vsebujejo določbo, po kateri ni smel nihče niti popravljati ladij niti jih graditi niti jih shranjevati na prostoru pred palačo oziroma pod občinsko ložo. Ladjedelniška dejavnost se je prenesla na prostor pred obzidjem blizu Dolfinovih vrat (squero vecchio). Morda je bila tudi lokacija cerkvice sv. Nikolaja vezana na to ladjedelniško dejavnost. Drugo ladjedelniško področje (squero nuovo) pa je v teku poznega srednjega veka nastajalo med desnim, manjšim pomolom zunanjega pristanišča (moletto) in kopnim, kjer se je morje zajedalo v smeri proti notranjemu pristanišču (približno na

mestu današnje palače Pomorskega muzeja Slovenije).

V obeh škverih so gradili nove ladje in popravljali stare tako za piranske potrebe kakor tudi za zunanje naročnike. Gradivo in surovine za ladjedelniške potrebe so dobivali v veliki meri iz slovenskega zaledja, a tudi iz beneških krajev, zlasti iz Furlanije (les, gredi, deske, late, jambore, vesla, železne izdelke /npr. verige, sidra/, platno za jadra, kože, usnje, vrvi itd.).

V ladjedelništvu so tudi v Piranu poznali dve različni vrsti mojstrov: tesarje (marangonus, carpentarius, it. carpentiere) in tesnilce oziroma smolarje ladij (galafarius, it. galafato). Vendar se precej pogosto ladjedelniški mojstri v Piranu označujejo z obema nazivoma (marangono et galafato, calafatus et carpentarius), kar kaže, da so opravljali tudi obe vrsti dela v takratni tehniki ladjedelništva. Med njimi so bili domačini, večinoma pa so se ladjedelnici v Piran zaradi velike možnosti zaslužka doseljevali bodisi iz italijanskih dežel, zlasti iz beneškega ozemlja, bodisi iz vzhodnojadranskih, slovanskih pokrajin: iz Ljubljane, Splita, Zrinja in Modruše. Te obrti se je učil tudi Tomaž iz Gorice, ki ga srečamo pozneje kot ladjarja v Piranu. Bilo jih je kar lepo število, kalafatov več kakor marangonov. V obravnavanem obdobju smo zabeležili 16 marangonov in 42 kalafatov. Koliko ljudi je bilo še poleg mojstrov zaposlenih v ladjedelništvu, ni mogoče ugotoviti; prav tako ne, kakšen je bil položaj v ladjedelništvu zaposlenih ljudi. Vsekakor moremo soditi, da je imel vsak mojster vsaj občasno po kakšnega vajenca (učili so se po 6 ali 8 let), pomožnega delavca in pomočnika v pomoč. Ladjedelniški mojstri so bili povezani v posebni organizaciji, ki jo je vodil načelnik — *sindicus*.

V celoti bi mogli računati, da je ladjedelništvo v poznem srednjem veku zaposlovalo povprečno po 30—40 ljudi in je od njega živel v Piranu okoli 100 ljudi. To pa pravzaprav niti ni bilo malo.¹⁶

* * *

Lastniki ladij, njihovi kapitani in najemniki ladij so po potrebi zaposlovali mornarje (*nauta, marinarius*). Njihovo število na ladji je bilo odvisno od velikosti plovnega objekta. Zaposleni so bili v pravem mezdnem razmerju in sklepali o tem pogodbe. Za delo so dobili s pogodbo določeno plačilo. Iz doslej znanih virov ni mogoče spoznati določenjših pogojev pogodb niti višine mezd niti za kakšno dobo so sklepali pogodbe. Vemo

pa, da je na podlagi pogodb zaradi plačila zaslužene mezde prihajalo do sporov in so morali mornarji sodno izterjevati svoj zaslužek. Po izvoru so bili mornarji ali iz Pirana, meščani in prebivalci, ali iz piranske okolice in bližnjih primorskih mest, ali pa tudi iz širšega slovenskega zaledja (npr. Senožeč), jugoslovanskih krajev in dežel (npr. Senj, Kotor, Črna gora) ter beneških pokrajin. Marsikakšen izmed njih si je pridobil na piranskem ozemlju tudi zemljiško posest in druge nepremičnine.

V zvezi z beneškimi konvoji, ki so vsako leto šli na vzhod, v Levanto, se je uveljavilo nadomeščanje — seveda za plačilo — tistih, ki so se hoteli konvoja udeležiti zavoljo trvanja (*viagium, viaggio*), najverjetneje kot spremljevalci konvoja, ali pa tistih iz Pirana, ki so se hoteli konvoja udeležiti zavoljo trgovskega poslovanja. Tak primer je bil, ko sta leta 1347 Alojzij Mengolin in Ivan Marini plačala Valeriju Gojni iz Pirana 85 liber malih denarjev za potovanje na vzhod (*nomine unius viagij*). Med tistimi, ki so tako nadomeščali Pirančane, so bili tudi ljudje iz zaledja, kot npr. Marin Faubucho iz Vipave, ki je za pot v Aleksandrijo dobil za vsak mesec 18 liber malih denarjev plačila.¹⁷

Od srede 14. stoletja dalje so se začeli v virih pojavljati tudi podatki o plačanem nadomeščanju vojne službe, ki so jo bili Benečanom dolžni piranski meščani. To nadomeščanje na beneških galejah so v Piranu zapisovali v posebne knjige z naslovom »*Quader nus stipendiarium missorum in armata galeoarum communitatis Veneciarum*«. Omenjajo se že leta 1355, žal se niso ohranile.¹⁸ Vse, ki so služili namesto piranskih meščanov na beneških galejah kot oboroženci, mornarji, veslači, so viri imenovali galjote (*galiotus, galioto, galeoto*).¹⁹ Ti ljudje, praviloma iz nižjih družbenih razredov in slojev in v veliki meri doseljeni v Piran iz jadranskih dežel, so za nadomeščanje sklepali pogodbe in dobivali plačilo zanj (*stipendijo*); za mesec dni je znašalo plačilo od 25 do 30 liber malih denarjev. Večmesečna skupna plačila za nadomeščanje pa so bila precej gibljiva, npr. za trimesečno nadomeščanje od 63 do 96 liber. Višino plačila so določali pač v skladu s trenutnim stanjem ponudbe in povpraševanja, s stisko in potrebo obeh pogodbenih strank.

Med tistimi, ki so jih galjoti nadomeščali, si bili prvenstveno piranski meščani iz vrha družbene lestvice, zlasti iz vrst nobilitete. Vendar so bili med njimi tudi bogateli slovenski in slovanski priseljenci v Piranu, ki so bogateli in postali meščani.²⁰ Med galjoti pa le izjemoma zasledimo piranske meščane.

To so bili predvsem doseljenci v Piran, med katerimi so le redki imeli status prebivalca, ki so prihajali iz ožje in širše mestne okolice in slovanskih jadranskih dežel, a tudi beneških pokrajin. Po etnični in pokrajinski pripadnosti so dajali galioti prav tako pisano podobo, kakor ji moremo v večji ali manjši meri slediti v vsej pomorski dejavnosti Pirana. Prihajali so iz Furlanije, iz sosednjih primorskih mest in njihove okolice, iz ožjega in širšega slovenskega zaledja (Glabrova, Rižana, Tinjan, Ricmanje, Prem, Rodik, Sežana, Tomaj, Gorica, Ljubljana, Metlika, Beljak), iz Istre (Buje, Grožnjan), Hrvatske in kvarnerskih ter dalmatinskih mest.

Poleg teh galjotov, ki so nadomeščali piranske meščane, so posamezni prebivalci Pirana služili kot galjoti tudi neposredno na beneških galejah. To velja seveda tudi za posameznike — morda niso niti bili redki — iz slovenskega zaledja. Tako so npr. leta 1484 služili na beneških galejah Jakob in Jurij iz Ljubljane, Štefan iz Kranja in Ivan iz Kanala, v leta 1489 Damjan iz Kranja.²¹

Naj ob zaključku še enkrat poudarimo, da je bilo pomorstvo Pirana v obravnavanem obdobju v mnogih pogledih tesno povezano s slovenskim (in tudi širšim jugoslovanskim) zaledjem. Velik del surovin, potrebnih za gradnjo pa tudi za opremo ladij, je prihajal iz zaledja. V veliki meri je bil z zaledjem povezan tudi pomorski promet in pomorska trgovina, saj je precejšen del blaga, ki se je iz Pirana usmerjal v Italijo, prihajal iz slovenskega (in širšega jugoslovanskega) zaledja. Toda v pomorstvo so se posredno in neposredno vključevali tudi ljudje iz slovenskega zaledja, ki so prihajali ali se naseljevali v Piranu. Postajali so lastniki ladij, najemali so ladje za trgovske in druge posle oziroma dela, srečujemo jih med ladjedelci, bili so mornarji in galjoti, ki so za plačilo nadomeščali v pomorski vojni službi ali na konvojih Benečanov piranske meščane. Mogli bi reči, da so prav te povezave Pirana s slovenskim zaledjem v veliki meri vplivale na obseg pomorske dejavnosti v Piranu, a hkrati s tem se je tudi slovensko zaledje vedno močneje usmerjalo proti morju in tamkajšnjim deželam.

OPOMBE

1. Prim. F. Gestrin, Pomorstvo v Piranu v letih 1325—1355, Slovenski pomorski zbornik, Koper 1962, str. 31 sl.; isti, Pregled pomorstva v

Slovenskem Primorju, Pomorski zbornik II, Zagreb 1962, str. 1489 sl.; isti, Piranska komenda v 14. stoletju. Prispevek k problemu tehnike trgovine v srednjem veku, Razprave SAZU V. Ljubljana 1966, str. 239 sl. — 2. Prim. M. Šunjić, Dalmacija v XV stoljeću. Uspostavljanje i organizacija mletačke vlasti u Dalmaciji v XV stoljeću. Sarajevo, str. 236; M. Spremić, Dubrovnik i Aragonci, 1442—1495, Beograd 1971, str. 177 sl.; PA (Mestni arhiv v Piranu), listine — 1444 febr. 23; prav tam — 1483 okt. 31. — 3. Prim. F. Gestrin, Pomorstvo srednjeveškega Pirana (tipkopis, oddan v tisk pri SAZU). — 4. Prim. PA, v. k. 1378/81 f 143 — 1380 avg. 27; v. k. 1365/7 f 4' in 5' — 1365 avg. 26 in 29; v. k. 108 f 91' — 1414 maj 3; Atti e memorie 45 (1933), str. 309—1333 jul. 10; Archivio di Stato — Fano (ASFa), not. knj. Mastropaolo B f 185' — 1426 marec 19; prav tam, not. knj. E. di Dominico B f 161' — 1463 jun. 27; G. Cota, L'antico Porto di S. Cataldo, Lecce 1936, str. 61 sl. — 5. Prim. F. Gestrin, Komenda o. c. — 6. Prim. F. Gestrin, Trgovina slovenskega zaledja s primorskimi mesti od 13. do konca 16. stoletja, Ljubljana, str. 26 sl.; isti, Piranske ladjedelnice in ladjedelci v poznem srednjem veku, Kronika 22 (1974), str. 170 sl. — 7. Podatki o vsem tem so predvsem v serijah: notarske knjige, vicedomske knjige in testamenti. — 8. Slovanski lastniki ladij so prišli v Piran iz Zadra (9), Paga (4), Šibenika, Splita in Kastva (po 2), Korčule; in Dubrovnika (po 1), iz Modruša in Sinja (po 1) in 2 »iz Hrvatske« (de Croatia). — 9. Prim. PA, v. k. 1359/60 — II f 50' — 1359 maj 27; v. k. 1365/6 f 73 — 1365 febr. 9; v. k. 114 f 114 — 1423 jun. 16; PA, Testamenti IX — 1448 april 18; PA, v. k. 140 f 57 — 1499 maj 23; v. k. 135 f 86' — 1464 okt. 1. — 10. U. Forti, Storia della tecnica dal medioevo al rinascimento, str. 334 sl. — 11. Splošno o ladjah glej A. Yal, Glossaire Nautique, Paris 1848—50; Pomorska enciklopedija 1—8, Zagreb 1954—1964; za nas posebej dela J. Tadića in J. Luetića ter razprave v Pomorskem zborniku I—II, Zagreb 1962, in Pomorskem zborniku 1—15 (1963—1977), Zadar—Rijeka. — 12. Prim. F. Gestrin, Komenda o. c. — 13. Prim. PA, v. k. 2 f 23 in 27 — 1328 april 24 in 26 (za ta dva podatka se zahvaljujem asistentu J. Peršiču); v. k. 1348/9 f 99 — 1349 febr. 16 itd. — 14. Prim. PA, v. k. 68 f 69 sl — 1385 maj 22; v. k. 120 f 73 — 1432 maj 16. — 15. PA, v. k. 114 f 17 — 1418 dec. 2. — 16. F. Gestrin, Piranske ladjedelnice o. c. — 17. PA, v. k. 1365/7 f 76' — 1366 avg. 29. — 18. Prim. PA, v. k. 1355/6 f 42' — 1355 jun. 4. — 19. Prim. D. Klen, Galije i galijoti iz Istre i otoka nekadašnje sjeverne Dalmacije za mletačku armadu (XI—XVIII st.), Rad knj. 318, str. 199 sl., 211, 237 sl. — 20. Tak je bil npr. Dardij, sin Lenarta Slovana — PA, v. k. 1355/6 f 42' — 1355 jun. 4. — 21. V. Kostić Dubrovnik i Engleska 1300—1650, SAZU, Posebna izdanja knj. 488, Beograd 1975, str. 19.