

Iz nautičko - brodarskih i lučko - trgovačkih veza i odnosa između luke Bar i Dubrovačke Republike 1564 - 1630.

Moreplovci i brodovi iz Župe dubrovačke u Baru

Kako sam to već u svom skoro četrdesetgodišnjem radu utvrdio: dubrovačka srednjovjekovna komuna i Republika Dubrovačka zauzimala je od 13. do 19. stoljeća najistaknutija mjesta u svjetskom brodarstvu i pomorskoj trgovini. Već u drugoj polovici 13. i u 14. stoljeću sa svojom trgovačkom mornaricom Dubrovnik je na trećem mjestu u bazenu Mediterana. U drugoj polovici 16. stoljeća najjača i najkvalitetnija trgovačka mornarica u Sredozemnom moru bila je ona male Dubrovačke Republike. Poslije Dubrovačke trgovačke mornarice nalazili su se trgovačko brodovlje Venecije, Genove, Marseilla, španjolskih gradova, Korčule itd. Venecija je bila prva u ratnoj mornarici.

U isto vrijeme najvažnija i najznačajnija luka na istočnojadranskoj obali bila je glavno pristanište dubrovačke države Dubrovnik i Gruž.

Ne samo s najpoznatijim ondašnjim svjetskim lukama — pristaništima Dubrovčani su održavali brodarsko-nautičke i lučko-trgovačke veze i odnose sa skoro svim našim lukama pa tako i sa lukom odnosno pristaništem Bar.¹

Na osnovi svog povijesnoarhivskog istraživanja (samo jednu arhivsku seriju u Dubrovačkom arhivu!) utvrdio sam neke pomorsko-trgovačke poslovne odnose između starih Dubrovčana i Barana. Dio te nove arhivske građe iznijet će u daljem svom izlaganju:

Dana 21. veljače 1564. godine pomorski trgovac Mihajlo Volvica u Dubrovniku je obavio pred državnim notarom pomorsko osiguranje brodskog tereta ulja i još neke druge trgovačke robe, što je sve ukrcao u luci Bar. Taj je teret bio ukrcao uglavnom pod palubom trgovačkog jedrenjaka tipa brigantina koji je bio u vlasništvu i pod zapovjedništvom kapetana Ivana Antunovića iz Kupara Župe dubrovačke. Taj barski teret je kap. Ivan Antunović dopremio i sigurno iskrcao u dubrovačkoj luci.² Pet godina poslije toga Đorđe Alatović, trgovac iz Bara upisao je u notarske knjige dubrovačke države pomorsko osiguranje tereta koji je bio uskladišten u potpalublje i na palubi brigantina koji je bio pod zapovjedništvom patruna Stijepa Marinova Kovačića (»Ragugea« iz Osojnika)³. Godine 1570. taj isti pomorski trgovac iz Bara Đorđe Alatović u Dubrovniku je obavio pomorsko osiguranje brodskog tereta ulja koji je ukrcao u Baru u brigantin istog Stijepa M. Kovačića. I taj je teret kap. Kovačić sretno iskrcao u dubrovačkoj luci.⁴ Nadalje, u 1571. godini Baldo Godin iz Bara pred dubrovačkim osiguravateljima osigurava teret ulja što ga je ukrcao »padre

UDK 339.165 (497.13) »DU«: (497.16) »BAR« 1564/1630

Damiano Godino« iz Bara u brigantin kapetana Antuna Pavičića iz Župe dubrovačke. I taj je teret bio iskrcao u dubrovačkoj luci.⁵ U toj istoj godini pomorski trgovac Luka Alatović iz Bara »za svoj račun« obavio je pomorsko osiguranje teret ulja koji je bio ukrcao na pristaništu luke Bar i otpremljen brodom u Dubrovnik. Taj posao pomorskog osiguranja (uz 3% rizika) obavili su (osigurali) dubrovački veletrgovci Frano Sorgo-Sorkočević, Kleme i Sigismund Gučetić, Marin Bucignoli i drugi.⁶

Dana 22. prosinca 1582. godine knez Dubrovačke Republike i njegovi vijećnici u svojoj notarskoj kancelariji službeno su registrirali ugovor o pomorskom osiguranju kojim osiguravaju vrijednost tereta ulja koji je u luci Bar ukrcao Nikola Boljinović u jedan ili više trgovačkih jedrenjaka, te je to bilo prevezeno i sigurno iskrcao u dubrovačkoj luci. U arhivskom izvoru iz kojeg smo crpili ove vijesti kaže se da se taj teret krcao »alla spiaggia di Antivari« to jest na »žalu« Bara. Taj su pomorsko-trgovački posao uz 2% rizika osigurali 60 dubrovačkih osiguravatelja (za iznos od 3.500 dukata), a među njima je bilo i nekoliko članova dubrovačkih vrlo istaknutih patricijskih obitelji: Bunića, Gradića, Gučetića, Cervia-Crijevića, Gundulića, Getaldića i drugih.⁷

Veletrgovac i pomorski privrednik Luka Alatović bavio se i ovakvim trgovačkim poslovima: on je u Dubrovniku osigurao teret-pošiljku čuvenih engleskih štofova a posebno tipa kariseja koji je u Londonu ukrcao Dubrovčanin Nikola Gučetić. Ta je pošiljka bila osigurana za putovanje trgovačkim jedrenjakom iz Londona u Hamburg, a iz te luke kopnenim prijevoznim sredstvima u Veneciju, a iz te luke brodom u Dubrovnik.⁸

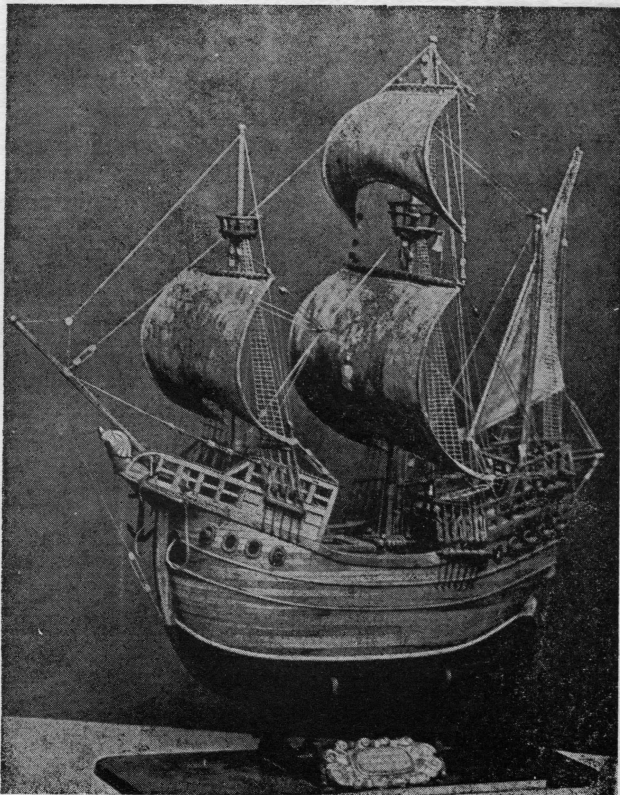
Dana 12. siječnja 1596. godine brodar Frano Đivov (Đivović) iz Kupara (Župa dubrovačka) patrun-zapovjednik trgovačkog jedrenjaka tipa dvojarsbolne »barke« odjedrio je iz uvale Župe dubrovačke tim svojim brodom nakrcanim sa 8 praznih bačava u pristanište Bar u kojim će nakrcati teret ulja i to dopremiti i uredno iskrcati u dubrovačkoj luci a za potrebe dubrovačkog stanovništva.⁹

Početkom veljače 1599. godine pomorski privrednik Ivan Facenda je za račun Nikole Boriše (Borisc) iz Bara osigurao 84 vreća fine levantske vune koju je u albanskoj luci Shengjinu Frano Craeto ukrcao u trgovački jedrenjak tipa galijun imenom »Sveta Marija od Škrpjela« koji je bio u suvlasništvu i pod zapovjedništvom kapetana Marka Stijepov(ić) a iz Perasta. Taj je teret bio preni-

jet peraškim brodom u Veneciju. Osim za Baranina Berišu osiguravalo se i za račun i na ime Matije Ruzzi iz Bara.¹⁰

U prvom mjesecu 1630. godine kapetan Petar Milić iz Kručice kod Slanoga (nedaleko Dubrovnika) zapovjednik svoje fregate imenom »Sveti Ivan«, koja je tada bila usidrena u uvali-luci Jansko, dava taj svoj brod u najam brodaru i pomorskom trgovcu Nikoli de Lupo iz Bara u ime i za račun Nema Odabaši, Alidajbabi, Agi Kurtu, Muli Sarhu i Ređep Ibrahimovu iz Bara. Ti će barski trgovci iz pristaništa u Baru prevoziti u dubrovačku luku najmanje 200 barjela ulja od masline.¹¹

Dakle, ovo su najsigurnije — iako vrlo djelomične i nepotpune — nove vijesti o međunarodnoj lučko-trgovačkoj i nautičko-komercijalnoj djelatnosti brodaru, veletrgovaca i pomorskih trgovaca iz Bara. Za to saznanje treba zahvaliti brižljivim zapisima, odličnoj višestoljetnoj organizaciji svjetskog glasa, uzornog pomorsko-trgovačkog i nautičko-brodskog i lučko ukrcajno-iskrcajnog osiguranja u dubrovačkoj državi. A to nadaleko čuveno dubrovačko pomorsko osiguranje davalo je najpouzdaniju sigurnost i materijalnu garanciju uspješnog pomorsko-nautičko-brodskog i lučkog poslovanja, bilo to u dubrovačkim ili bilo kojim stranim lukama i u bilo kojim plovidbenim, u polici osiguranja označenim, vodama ili lukama, pa tako i Baru. Naravno, dubrovački osiguravatelji ovih barskih poslova imali su materijalne koristi. Međutim, u slučaju havarija ili totalnog gubitka broda ili tereta dubrovački su osiguravatelji promptno isplaćivali oštećenima određenu osigurninu pa tako i Baranima ako je to bilo potrebno.



BILJEŠKE:

¹ Josip Luetić, Pomorci i jedrenjaci Republike Dubrovačke, Zagreb 1984.

² Historijski arhiv u Dubrovniku. Noleggiamenti (delle navi) e sicurtà (marittima), 56 — 1, svezak 1, f. 124v.

³ HAD. Noli e sicurtà, 56 — 1, sv. 6, f. 152v.

⁴ HAD. Noli e sicurtà, 56 — 1a, sv. 6, f. 152v. Između ostalih bili su osiguravatelji i ovi dubrovački privrednici: Frano Lučić, Vicko Brzica, Trojko Kalošević.

⁵ HAD. Noli e sicurtà, 56 — 1b, sv. 2, f. 1 od 24 ožujka.

⁶ HAD, Noli e sicurtà, 56 — 1b, sv. 2 od 3 studenog 1571. godine.

⁷ HAD. Noli e sicurtà, 56—1, sv. 16, f. 118v—119, a na str. 134v stoji zabilježeno da knez Dubrovačke Republike i njegovo vijeće šalju novac u Bar da im Nikola Boljinović iz Bara nabavi ulja.

⁸ Noli e sicurtà. HAD. 56-1, sv. 16, f. 224v—225.

⁹ HAD. Noli e sicurtà, 56-1, sv. 32, f. 206.

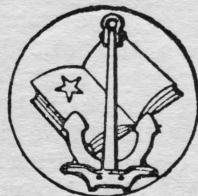
¹⁰ HAD. Noli e sicurtà, 56-1, sv. 38. f. 157 i 158.

¹¹ HAD. Noli e sicurtà, 56-1b, sv. 6, f. 134.



DRUŠTVO PRIJATELJA DUBROVAČKE STARINE

OKUPLJA SVE LJUBITELJE DUBROVAČKE BASTINE DA AKTIVNO SUDJELUJU U OCUVANJU KULTURNO-POVIJESNOG NASLJEĐA, POSEBNO URBANISTIČKO-FORTIFIKACIJSKOG SKLOPA DUBROVAČKE REPUBLIKE, NAJZNACAJNIJEG OSTVARENJA DUBROVAČKOG GRADITELJSTVA KOJE JE USLO U POPIS SVJETSKIH VREDNOTA



Društvo
za proučavanje
i unapređenje
pomorstva
Jugoslavije
u Dubrovniku

POZIVA POMORCE I OSTALE SURADNIKE DA UPUĆUJU SVOJE PRILOGE ČASOPISU »NAŠE MORE« I TIME ŠIRE POMORSKU MISAO I UNAPREĐUJU NAŠE POMORSTVO