

## OBLIKE ZAVAROVALSTVA V SEVERNI ISTRI V OBDOBJU BENEŠKE REPUBLIKE

Darko DAROVEC

arhivist, Pokrajinski arhiv Koper, 66000 Koper, Goriška 6, YU  
archivista, Archivio regionale di Capodistria

### POVZETEK

Sodobno zavarovalstvo in zavarovalne družbe imajo svoje korenine na v daljni preteklosti izoblikovanih trgovskih odnosih, predvsem v trgovini po morju, ki je vključevala razne oblike nevarnosti in tveganj. Pred temi so se pomorci najprej zavarovali z vlaganjem dela in blaga ter kasneje denarja v skupne poti, tako da so se izoblikovale prostovoljne trgovske družbe, ki so postopoma presegle prvobitne okvire tako v zneskih vlaganj kot v številu udeležencev. Ko v visokem srednjem veku naraste blagovno-denarno poslovanje, se najprej prek Židov in Florentincev razširijo oblike posojanja denarja, ki temeljijo na zaslužku od obresti, kmalu nato pa na vlaganju kapitala v naložbe v pomorska potovanja, ki združena s tveganji prinašajo lepe dobičke. Iz teh oblik pomorskega posojila pa se razvije pravo zavarovanje v drugi polovici 14. stoletja v trgovskih italijanskih mestnih državicah, potem ko se oblika vnaprejšnjega posojila na riziko, ki posojevalcu zagotavlja dobiček le v primeru srečnega potovanja, spremeni v zavarovalno premijo, ki zagotavlja povrnitev škode v primeru nesreče. V obmorskih mestih severne Istre v srednjeveškem obdobju zasledimo vse prvobitne oblike zavarovalstva razen zadnje faze pravega pomorskega zavarovanja proti premiji, ker se zdi, da v takratnem istrskem pomorstvu in v obstoječih razmerah ta institucija ni bila potrebna.

### UVOD

Zavarovanje je v ekonomskem pomenu gospodarska dejavnost, v katero je združenih več ljudi, ki so izpostavljeni nevarnosti ali tveganju; iz sredstev (zavarovalnega sklada), vplačanih za zavarovanje, dobijo povrnjeno škodo, ki jih je doletela. Danes poznamo naslednje veje in vrste zavarovanj: **1.** po predmetu zavarovanja **a)** za osebe (življensko zavarovanje, zavarovanje rente, osebne ali za tretje osebe, za smrt, invalidnost, za začasno nesposobnost za delo) in **b)** za premoženje (pred požarom, krajo, montažno zavarovanje, za posevke in pridelke, za živino, za motorna vozila, zavarovanje za odgovornost škode, ki jo zavarovanec stori tretjim osebam); **2.** po kraju zavarovanja: *kopna, pomorska* in *zračna*; **3.** po načinu zavarovanja: *prostovoljna* in *obvezna*.

V pravnem pomenu pa je to odnos, ki je zasnovan na pogodbi ali na zakonu, v katerem je ena stranka zavarovanec (kot pogodbenik zavarovanja) obvezna, da plača po tarifi določen znesek, *zavarovalno premijo* (enkratno ali obročno), druga stranka, *zavarovalec*, pa je

dolžna, da zavarovancu ali tretji osebi, *uporabniku zavarovanja*, povrne škodo oziroma najprej izplača določen znesek, *zavarovalno vsoto*, če se zgodi predvideni primer, *zavarovalni primer*. Stranki sta torej obvezani na spoštovanje dogovora.

Za razmah zavarovalništva pa je bila ugodna zadostna količina kapitala za oplajanje - ki je v Evropi izvirala iz povečane trgovske dejavnosti od 10. stoletja naprej - in pravšnje mere tveganja. Čeprav se šele v drugi polovici 14. stoletja v deželah Italskega polotoka pojavijo prve prave oblike zavarovanja blaga ali ladij ali obojega proti določeni premiji, ko si stojita nasproti zavarovanec in zavarovatelj, pa zasledimo marsikatero obliko zavarovanj pred raznoterimi nevšečnostmi že mnogo prej, tako v trgovini po morju kot po kopnem, tako v življenju kraljev kot meščanov, obrtnikov in kmetov. Ne nazadnje je bilo prav zavarovanje sužnjev kot trgovskega blaga konec srednjega veka pravna podlaga za uveljavitev življenjskega zavarovanja ljudi.

### Zapisovalci pravnih dejanj

Že v zgodnjih stoletjih srednjega veka so potrebe vsakdanjega življenja v Italiji privedle do pojava javnih pisarjev in notarjev (*scriba publicus, notarius*) in nato do institucije notariata. Ena izmed teh potreb je bila ta, da se nekemu dejanju, zapisanemu v listini, da splošna javna veljava in listini verodostojnost; že sam zapis je bil zavarovanje dogovorjenega. Bistvo pravne vsebine listin so še zavarovali pred pozabo tako, da so izvlečke listin (*imbreviature*) vpisovali v notarske in kasneje vicedomske knjige. Navajali so čas, priče in jedro (pravnega) dejanja, kraj pa so navadno omenili le, če ni bil domač. Vpis v notarski knjigi je imel enak pomen kot pristna javna listina in je užival javno zaupanje. Na osnovi takega vpisa je bilo mogoče izdati nov izvod (izgubljene!?) listine. Redno vodenje notarskih knjig so od 12. in 13. stoletja dalje urejali mestni statuti.<sup>1</sup>

Iz Italije se je pod vplivom vsakovrstnih povezav institucija notarjev in notariata razširila tudi v istrska primorska mesta. Prvi znani notar pri nas se omenja v Kopru že leta 932, ko je napisal listino s pristankom ljudstva ("*Ego Georgius, dyaconus ed notarius, per consensu populorum scripsi adque firmavi*", Kos, 1906, št. 380). Kot pravni akt je imela običajno javna listina na koncu vsakega zapisa tudi penalno formulo, ki je jamčila, da se bosta pogodbeni stranki sklenjenega držali. Tako sta si na primer koprski komun in cesar Konrad II. leta 1035 s poroštvo v vrednosti 1000 zlatih mark jamčila, da ne bosta prekršila pogodbe, ki je Kopru znova potrjevala pravico nad vasmi in ozemljem v okolici Momjana v zameno za zvestobo cesarju (Kos, 1911, št. 92).

Mitnice in plačevanje mitnine ob poteh so poleg urejenih voznih poti jamčile tudi varno potovanje prevoznikom, sicer slednji te obveze ne bi plačevali. Ko je koprski komun prejel od beneškega doža Mastropietra leta 1182 pravico do monopolnega pristanišča soli na relaciji med Gradežem in Puljem, so se v zadnjih določbah akta zavarovali s penalno klavzulo, ki je določala, da bo tretjina od pobrane mitnine za tovorjenje soli iz Kopra pripadla koprskemu komunu, tretjina beneškemu komunu, tretjina pa mejnemu grofu (oglejski patriarh), slednjemu le, če bo vzdrževal poti v zaledju, tako pomembnih za varstvo prihajajočih in odhajajočih trgovcev (Minotto, 1892, 17/18). Penalne klavzule so nastale torej kot zavarovanje spoštovanja določil dogovora.

Še razne druge oblike jamstev in poroštev zasledimo v notarskih aktih pred 14. stoletjem in tudi kasneje, kot so številne zadolžnice za posojeno blago ali posojila ob

zastavi za denar in iz tega odnosa izvirajoča nadaljnja jamstva za povračilo škode pa tudi nastalih stroškov. Tako sta na primer Venerij iz Izole in Jakob iz Izole leta 1284 obljubila, da bosta Janeza iz Pulja obvarovala škode in stroškov, ki bi jih utrpel zaradi denarja, ki bi ga moral plačati Martinu Lugnanu (Mihelič, 1984, št. 592). Tudi razne prodaje, pobotnice, oporoške, celo ženitne pogodbe - na primer opis pogojev iz leta 1288 za ženitni dogovor, zadevajočim imetje Bernarda, imenovanega Capud de Festa, in Beatrice, ki je včasih živila pri duhovniku Asmondu (Mihelič, 1986, št. 632) - postanejo z vpisom v notarsko knjigo, v tem primeru v knjigo notarja Dominika iz Pirana, neizbrisni pravni akti, ki se jih je treba držati.

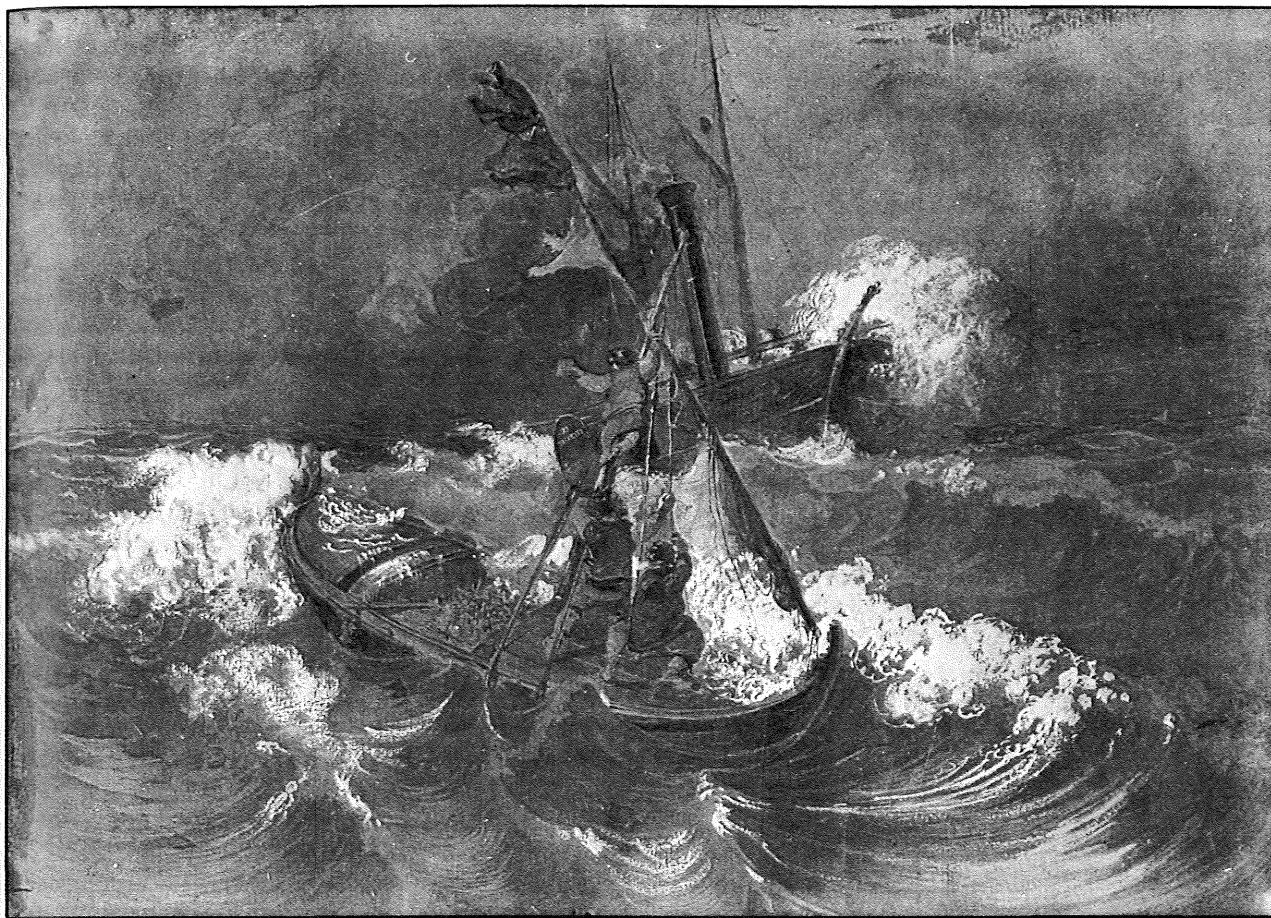
Oddaja plovil, solin ali mlinskih kamnov v najem, poroštvo in varščina ob prevozu vina, zaveze glede kockanja kažejo na vsakovrstnost jamstev in vzajemnih zavarovanj pogodbenih strank. Tako se na primer Mečena Sklavo obveže, da ne bo kockal niti sam niti prek drugih, dokler bo imel s Čugnom socido<sup>2</sup> (Mihelič, 1986, št. 474); Janez Bene se obveže Henriku Kataldi, da leto dni ne bo niti sam niti v družabništvu kockal iznad 8 denaričev (Mihelič, 1986, št. 57); mojster Janez Martel se zaveže Majnhardu Vaki, da leto dni ne bo niti sam niti v družbi pil vina v gostilni (Mihelič, št. 361).

Vzajemno zavarovanje je bilo uresničeno tudi v srednjeveških bratovščinah, gildah, cehih in drugih združenjih, katerih člani so v sili pomagali drug drugemu, tako v primerih bolezni in smrti, če je bilo treba zgraditi hišo, ki je pogorela itd. Sem sodijo državni ukrepi o prepovedih plovbe pozimi, kakor tudi ukaz, da so morale ladje voziti v skupinah in v spremstvu oboroženih ladij, ki naj bi jih zaščitile zlasti pred napadi morskih roparjev. Za varnostni ukrep proti nevarnostim v plovbi je veljalo tudi krščevanje ladij; z izbiro imena so skušali spraviti ladjo pod posebno zaščito tega ali onega svetnika. Poleg tega je duhovnik blagoslovil ladjo, preden je odplula na morje; priporočljivo je bilo tudi določiti del dobička v dobrodelne namene. V viharju so se obračali na svetnika in mu obljubljali romanje,<sup>3</sup> pri čemer je moral eden, ki so ga izžrebali, izpolniti obljubo za vse, stroške za romanje pa so prispevali vsi. Tu gre za poseben primer uporabe načela *velike havarije*, izraženega v tem, da je moral vsak, kdor je bil udeležen kot solastnik ladje ali tovora, prevzeti del škode, nastale med vožnjo. Dostikrat je nastala potreba, da so oškodovani koristili posameznikov, da bi ohranili celoto. Sem sodijo zlasti primeri, ko so tovor zmetali v morje, ko so morali presekati jambor ali sidrno vrv, da se ladja ni potopila. Tudi stroške za

1 Prim. Mihelič, 1984, 9 sq. in tam navedeno literaturo. Na tem mestu se pristržno zahvaljujem dr. Darji Mihelič, ki me je usmerjala in mi prijazno posredovala nekaj pomembnih podatkov za pričujočo razpravo.

2 Zelo pogosta pogodba o oblikovanju družbe med lastnikom in najemnikom za določen čas (2-5 let), v glavnem za vzrejo goveje živine, drobnice, svinj ter čebel (Mihelič, 1979, 63 sq.). V tem primeru gre za vzrejo drobnice (ovac); drobnico in prirastek si delita sproti, in sicer 2/3 lastniku, 1/3 najemniku (eadem, 1986, št. 312).

3 Prim. prispevek D. Žitko v tej številki Annales!



Slika št. 4: Ex voto Giacoma Castra in njegovih sinov, 1851, akvarel, 48 x 39 cm

raztovarjanje, če je ladja nasedla, za popravila, potrebna za nadaljevanje vožnje, in odkupnino, ki jo je bilo treba plačati morskim roparjem, so obravnavali kot veliko havarijo (Kulišer, 1959, št. 387).

Koprski statut že v svojem tretjem poglavju v prvi knjigi določa premije za najdeno blago po nesrečah na morju, s tem da daje najditelju, ki je blago po brodolomu našel na morju ali ob obali, nagrado v vrednosti četrte rešenege blaga; če pa se je moral zanj posebno potruditi in ga morda iti iskat na morsko dno, mu je pripadla tretjina. Poglavje loči primere, ko je bila posadka prisiljena odvreči tovor za lastno rešitev; tedaj je morala povrniti nastalo škodo. Če pa je potonila s tovorom vred, naslednikom ni bilo potrebno vračati nastale škode. Zanimiva ustanova, ki jo zasledimo že v koprskem statutu iz leta 1423 in nato v aktih iz konca 16. stoletja, je bila tudi tako imenovana ustanova **damnum datum**, ki je skrbela za povračilo nastalih škod, nastalih bodisi zaradi raznih sovražnih vpadov v koprsko podeželje ali zaradi požarov ipd.<sup>4</sup>

### Razvoj trgovine in posojevalci denarja

Razvoj mest slovenskega dela Istre je bil v srednjem veku najtesneje povezan s pomorsko dejavnostjo sprva povsem romanskega, nato pa z doseljivanjem vse bolj tudi slovenskega in slovanskega prebivalstva. Že od prvih obdobij obstoja so bile mestne naselbine vezane na morje, na ribištvo in nato tudi na solinarstvo ter pomorsko trgovino in promet. Vendar do konca zgodnjega srednjega veka konkretnih podatkov o tej dejavnosti nimamo. Čeprav so vesti o lokalnem značaju plovbe in trgovine na Jadranu izpričane že v listini Rižanskega placita (Ferluga, 1990, 368), segajo najstarejše vesti o pomorstvu v 10. stoletje, ko se že pojavljajo nasprotja in spori med mesti Tržaškega zaliva in naglo se razvijajočimi Benetkami. Le-te so že v tem času počasi dobivale najvažnejšo vlogo v severnem delu Jadrana in so do konca visokega srednjega veka zrasle v prvo pomorsko silo ne samo na Jadranskem morju, marveč tudi v vsem vzhodnem delu Sredozemlja.

Sprva so Benetke poskušale predvsem izkoristiti splo-

<sup>4</sup> Statuta Ivstinopolis Metropolis Istriae. Benetke 1668 (dalje Statut). str. 66-74, 156/7 in 165-177

šni razvoj trgovine v dobro svojega mesta in svojih trgovcev; zavoljo tega so se v odnosih do mest na slovenski istrski obali (in drugih) zadovoljevale predvsem s pridobivanjem trgovskih koristi in s tem v zvezi zlasti s pridobivanjem recipročnih pravic v teh mestih. Tako so nastajale pogodbe, sprva gospodarskega, zlasti pomorsko-gospodarskega, in pozneje tudi političnega značaja, ki so jih Benečani ponovno sklepali z mesti ob istrski obali (s Kopro in v že omenjenih letih 932, 977 in 1145, s Trstom v letih 1202 in 1233). S pogodbami so si Benečani zagotavljali zlasti enake pravice v trgovini s temi mesti, kakor so jih imeli domačini, prav tako pa tudi obljube zvestobe ali nevtralnosti v primeru vojn, letne obveznosti, predvsem v določenih množinah vina, in vojaško pomoč na morju v boju proti sovražnikom Republike. Nekatera teh mest pa so morala prevzeti nase tudi dolžnost, da bodo preganjale pirate in morske razbojnike ob delu istrske obale (Gestrin, 1978, 7).

V okviru tako uveljavljenih odnosov med Benečani in istrskimi mesti se je pomorska dejavnost Istranov v visokem srednjem veku še kolikor toliko samostojno in svobodno razvijala, saj so istrska mesta celo napadala in ropala beneške ladje in vice versa. Že tedaj moremo govoriti o pomorski trgovini med Istro in Benetkami, s pristanišči v Furlaniji ter v naslednjih treh stoletjih s pristanišči v Dalmaciji in v italijanskih deželah oziroma v krajih južno od Benetk. Tako je Piran leta 1188 obnovil že starejšo trgovsko pogodbo z Dubrovnikom, s katerim so obstajale dovolj živahne zveze tudi še v poznem srednjem veku, ko viri govore o Dubrovčanih v Piranu (Foretič, 1952, 111, 126). Le štiri leta pozneje, leta 1192, so piranski meščani sklenili posebno pogodbo s Splitom, ki so jo leta 1270 obnovili (Kandler, CDI).

Poleg vzpostavljenih trgovskih poti med mesti istrske obale od Trsta, ki je leta 1382 postal habsburški, prek beneških mest Kopra, Pirana, Umaga, Novega Grada, Vrsarja, Poreča, Rovinja, do Pulja, so vsa ta mesta imela svoje pomorsko-trgovske točke po vsej Dalmaciji. Vezi pa so segle na območje Ferrare, Ravenne in Cesene ter v velik del obalnih krajev Apulije in v Marke, kjer lahko sledimo v doslej znanih virih tem vezem vse v 17. stoletje (Gestrin, 1978, 15).

Pomembno vlogo pri uveljavljanju pomorstva kot posebne panoge gospodarstva v obalnih mestih severne Istre pa je odigralo tudi omenjeno monopolno pristanišče za sol v Kopru, ki je poleg drugih privlačnih prekmorskih izdelkov morda še najbolj pritegnilo trgovske povezave s slovenskim zaledjem, zlasti od 13. stoletja dalje. Od tedaj so Benečani še bolj podpirali Koper na račun drugih istrskih mest, tako da je ta dosegel hiter razvoj in vsaj do začetka 16. stoletja, ko se je začela dvigati vloga Trsta, igral najpomembnejšo vlogo v trgovini

z zaledjem. 13. stoletje je bilo tudi čas, ko se v mestih severne Istre kot posledica trgovskih in drugih povezav že v precejšnjem številu naseljujejo ljudje iz slovenskega zaledja. Tedaj se kot trgovsko blago iz notranjosti proti morju pojavljajo žito, moka, meso, živina, kože raznih vrst, volna, sir, les (drva) in drugo; med temi vrstami blaga so kot tranzitno blago izvažali dalje vsaj žito, kože in drva. Hkrati pa so v notranjost tovorili sol, olje, ribe, vino, razno sadje, med katerim se izrecno omenjajo smokve (Gestrin, 1965, 37 sq.). Meščanski trgovci iz zalednih mest in tudi kmetje so prihajali v primorska mesta že v tolikšnem številu, da je bilo tudi z njimi povezana blaginja, ki se javlja v njih.

Glede uveljavljanja denarnega posojila za pomorske in kasneje tudi kopenske trgovske poti je iz virov razvidno, da prebivalci istrskih mest tega finančnega zapora sami niso zmogli. Kot pospeševalci razvoja so se že vsaj v drugi polovici 13. stoletja v teh, kakor tudi v mnogih drugih sredozemskih mestih, pojavili kot trgovci, finančniki in posojevalci denarja Florentinci, ki so jih čez dobro stoletje v njihovih vlogah zopet zamenjali Židje. V atriju Pokrajinskega muzeja v Kopru je ohranjen spomin iz leta 1268, ko je tedanji koprski kapetan ljudstva Marino Morosini dovolil Florentincem odpreti trgovino s suknom v loži Pretorske palače v Kopru. Kmalu se je razvilo živahno blagovno-denarno poslovanje in nekateri so prouce žalovali za minulimi časi. Koprski možje so se namreč pritožili samemu beneškemu dožu nad *demonom mode*, ki je obsedel njihove hčere in žene ter se naselil celo v zakonsko posteljo (Venturini, 1905, 13/14).

Florentinci so posojevalci denarja v Piranu vsaj že v letih od prve polovice 14. stoletja, za Koper pa lahko to le domnevamo, kajti arhivski viri so še nedostopni. V letih od 1337 do 1342 posojajo v Piranu florentinski bankirji Soldanieriji (Peršič, 1977, 12 sq.), vzporedno in še nekaj let dlje (1338-1348) pa tudi Florentinec Franciscus Benzini z družabniki (*socii*). Oboji so s Piranom sklenili pogodbe o posojanju in o kreditnem poslovanju, za jamstvo oziroma za zavarovanje posla pa so zavezali premoženje Pirana in njegovih prebivalcev. Poleg tega, da so jih sprejeli za meščane (*cives*), so bili pristojni posojati toliko časa, kolikor so sami želeli. Verjeli so njihovim knjigam o zastavah brez zadržkov in tujcem so lahko posojali na tako visoke obresti, kot so se z njimi dogovorili. Določili so še obrestne pogoje za posojanje denarja Pirančanom: brata Soldanieri sta štela obresti (*meritum sive collegancia*)<sup>5</sup> po 25 % na leto pri posojanju na listine in 20 % na leto pri posojanju na *lombardni način*.<sup>6</sup> V pogodbi z Johannesom, sinom Cursija, so bile obresti na listino 20 % in 15 % na lombardni način, pri Benziniju pa oboje 20 %. Zanimivo je, da se v enem od razglasov (*criida*) posojevalec Benzini imenuje *fenerator*

5 Drugi izrazi za obresti so: usura, interesse, lucrum, melioramentum, precium, prode, utilitas, meritum, pressa, racio (Peršič, 1975, 147 in 1977, 13)

6 Posojanje na zastavljene predmete (*pignus*) (Peršič, 1977, 17). Prim. Kulišer I., 1959 s. 429

(oderuh), medtem ko se v pogodbi s Piranom ves čas imenuje z nevtralnejšim izrazom *prestator* (posojevalec).

Tedanjo moralo ljudi kaže tudi določba iz pogodbe, da se ne bo smel nihče zaradi posojenega denarja pravdati ali posojevalcem nasprotovati zaradi oderuških obresti pred kakšnim cerkvenim sodiščem (*curia*), pač pa bo moral vsakdo izjaviti, da je denar prejel od posojevalca kot darilo iz posebne milosti brez obresti. Posojanje na obresti je namreč veljalo po postavah katoliške cerkve za zelo grešno, dasi so tudi cerkvene ustanove posojale razpoložljivi kapital in imele od teh poslov znatne dobičke. Obresti so prikrivali tako, da so knjižili večje vsote dolgov.

Tedanje mestne oblasti so se dobro zavedale, da denar ne sme ležati brez koristi. Zato niso omejevale meščanov, da bi s trgovskimi družbami ali sami med seboj ali s tujimi trgovci in brodarji združevali finančna sredstva, ustvarjali boljše medsebojne poslovne povezave, povečevali učinek poslovnih izkušenj in vedenj, zmanjševali gmotni riziko pomorskega potovanja, povečevali svoje tržišče in v glavnem z uspešno zaključenimi posli kopičili trgovski kapital. Vendar je šele zaveza o oblikovanju trgovskih družb - kot prvo tako poznamo v Piranu in s tem v Istri trgovsko družbo med Venerijem, imenovanim Pena, in Andrejem Paničo, ki sta od Čugna prejela denar, s katerim naj bi odšla v skupno korist družabnikov trgovat izven Pirana (Mihelič, 1984, št. 260) - z razdelitvijo rizika med pogodbene stranke, z vlaganjem, oplajanjem in kopičenjem kapitala presešla oblike vzajemnega zavarovanja. Že sam akt o ustanovitvi pomorske trgovske družbe, komende, kolegance ali kompanije, je že v notarskem zapisu natančno določal meje rizika in dobička pri vsakokratnem poslu udeleženih strank.

### Pomorske trgovske družbe

Plovba je bila seveda združena s celo vrsto nevarnosti. Sem štejemo viharje in zatišja, čeri in plitvine, nadalje težave v orientaciji in v iskanju poti, povezane s pomanjkljivo izvežbanostjo vodnika ladje. K temu je treba prišteti še gradnjo za plovbo po morju nesposobnih ladij, pomanjkanje signalizacije - kar je povzročalo nasedanja ladij - pomanjkanje živil in dobre pitne vode med vožnjo. Plovba po morju je bila naposled stalno izpostavljena morskemu roparstvu, katerega posledica sta bila v najboljšem primeru izropanje potnikov in plačilo odkupnine.

Vendar so na morju vlaganja in zastavki v igri pomembnejši kot na kopnem. Morje je bogastvo, ki popotnikom, ki se jim mudi in jih ni strah vode, ponuja skuš-

njavo hitrega in cenejšega, zato pa bolj tveganega prevoza blaga. Zatorej so se trgovci že kmalu poskušali pred temi nevarnostmi zavarovati z različnimi oblikami sodelovanja, in lahko rečemo, da ima zavarovalstvo nedvomno svoje korenine v pomorskem zavarovanju, v zavarovanju pred nevarnostmi plovbe po morju in s tem nastale škode.

Že pri Rimljanih v sicer skopih vesteh naletimo na idejo o kompenzaciji tveganja in o posledicah hazardiranja, posojanja denarja na ves rizik. Prepričljivejša pa je po rimskem pravu tako imenovana določba "*foedus nauticum*", ki obstoji v odnosu med posojevalcem denarja in med brodarjem, tako za nakup blaga kot za naložbo denarja za pot, kamor je bila ladja namenjena. S tem je bila povezana hipoteka na ladjo in blago (Santantera, 1942, 3), torej kot oblika pomorskega posojila.

Tako je bil v Istri obseg pomorske trgovine in pomorskega prometa vsaj že proti koncu 13. stoletja - kolikor že ne prej - tolikšen, da se v istrskih mestih uveljavlja kot posebna oblika trgovske tehnike trgovska družba - *komenda*; ta je tedaj že imela obliko blagovne in denarne komende. Gre za obliko zavarovanja trgovskega blaga, premičnin (ladje) in vloženega kapitala. Omejevale so se sprva le na en trgovski posel, za katerega sta se v komendo vključeni stranki dogovorili, vendar so bile praviloma dogovorjene le za kratek rok (15 dni), kolikor je bilo potrebno za dogovorjeni posel. Toda denarne komende so do konca srednjeveškega obdobja močno prevladale nad blagovnimi, tako da so se postopoma začele umikati višjim oblikam trgovske tehnike - *kolegancam*, ki so se uveljavljale že od prve polovice 14. stoletja dalje, in trgovskim družbam (*compagnia*) (Gestrin, 1966, 241 sq.).

Piranska komenda, ki jo odlično razčlenjuje dr. Ferdo Gestrin, se po svojih osnovah, gospodarskem pomenu in tudi po pravnih normah ne oddaljuje bistveno od vsebine komende na splošno. Značilen zanjo je pogodbeni odnos dveh strank - katerih socialna pripadnost ni nujno vezana na trgovski poklic, a tudi ne na družbeno različen položaj - ki se kaže v tem, da je ena stranka (**socius stans**) z določenimi pogoji dala blago oziroma denar drugi stranki (**tractator**). Slednja je opravila posel v pomorski trgovini ali po navodilih in želji ali pa po lastni presoji v čim večjo korist obeh pogodbenih partnerjev. Vendar se v vsem znanem gradivu ta oblika trgovske tehnike v Piranu nikjer ne označuje z imenom komenda. Pač pa se zanjo, kakor tudi za koleganco, uporablja naziv *societas*, torej družba (Gestrin, 1978, 61).

Pri koleganci je razlika v tem, da je denarni delež - ali neko nadomestilo zanj, na primer, za ladjo - prispeval tudi traktator; zato pa se je dobiček delil v zanj ugod-

7 Prvotno je beseda riziko, ki izvira iz arabskega (rizk), pomenila srečno naključje, slučajno darilo. V knjigi Tisoč in ena noč princ Šarkan nepričakovano najde lepo dekle in pravi: "Vsak rizk ima svoj razlog". V arabski besedi je izražena samo ugodna stran naključja, v strogem fatalizmu Arabcev pa je "rizk" Alahova volja in tako se tudi ne smemo čuditi, če so mu pripisali tudi neugoden izid. Kristjani so prevzeli oba pomena (Kulišer I., 1959, 393).



Slika št. 5: Ex voto posadke parne trojambornice Poseidon, 1889, o. pl, 72 x 46 cm

nejšem razmerju. Traktator je moral sedaj obljubiti svojemu partnerju, da bo zvesto in pošteno trgoval. Prav tako je bila traktatorjeva obveznost, da je ob zaključku komende in kolegance napravil obračun in na podlagi tega dal stansu ne samo vložena sredstva, ampak tudi določen del dobička, če se je trgovsko poslovanje končalo ugodno. Nasprotno je od njih odštel toliko, kolikor je bil stansov del izgube.

V primerjavi s traktatorjem stans v komendi ni imel nobenih obveznosti, le redkokdaj pa v koleganci, predvsem tedaj, ko se je udeležil trgovskega poslovanja. Vložil je denar in čakal na rezultate traktatorjevega poslovanja. S tem seveda nikakor ne gre trditi, da stans istočasno - lahko celo v istem kraju s traktatorjem - ne bi mogel trgovati povsem na svoj račun. Bistveno različen od traktatorjevega je bil njegov položaj glede raznih jamstev in tveganja. Večina jamstev je po naravi same komende in kolegance odpadla na traktatorje. Tudi glede tveganja trgovskega poslovanja položaj obeh partnerjev ni bil enak, čeprav bi se glede delitve dobička in izgube na pol pri komendi in tudi deloma koleganci zdelo, da sta v tem pogledu enakopravna. Pri koleganci je bila sicer bolj v veljavi delitev v razmerju 2/3 : 1/3, a ob deležu traktator-

ja, prav tako pa tudi po raznih določbah komendine pogodbe (*ad risicum tamen et periculum et perditum ... ipsarum partium*), je traktator pravzaprav utrpel večjo škodo kot stans. Moral je namreč praviloma kriti polovico izgube in še njegovo delo je ostalo neplačano, stans pa je izgubil le polovico celotne izgube. Stans se je sorazmerno dobro zavaroval tudi pred izgubo vsega ali vsaj večjega dela vložene denarja med trgovskim poslovanjem, saj je tveganje padlo povsem samo nanj le pri nesrečnem slučaju (Gestrin, 1978, 71). Vendar je traktator lahko trgoval hkrati za več stansov oziroma tudi sam zase (Luzzatto, 1954, 104) ter si je na ta način lahko povečal skupni profit oziroma utrpel večjo škodo.

Kolegance, ki so jih sklepali v Piranu, so trajale praviloma daljši čas, od enega do šestih mesecev. Denarne vsote (*rectum capital*), ki so jih stansi dajali traktatorjem ali so jih izposojali od njih za trgovsko poslovanje, so bile zelo različne. Najnižje so le izjemoma segale pod 50 liber malih beneških denarjev, najvišje pa so dosegle več kakor 550 liber oziroma do 200 dukatov.<sup>8</sup> Okoli 68% vseh primerov v tem obdobju ugotovljenih komend v Piranu je imelo *rectum capital* višji od 100 liber. Ti podatki nedvomno kažejo, da je v Piranu proces akumulacije

<sup>8</sup> V obravnavanem obdobju so v beneški Istri uporabljali beneški denarni sistem, ki je slonel na bimetalni osnovi: srebrni in zlati. Temelj temu sistemu, ki pozna kot denarne enote: dukat, libro, groš, sold in denar(ič), je bil naslednji odnos: libra - 20 soldov - 240 denarjev. Poleg te libre (malih) denarjev (*libra denariorum parvorum*) so poznali tudi libro (velikih) denarjev ali grošev (*libra denariorum grossorum*) z odnosom: libra grošev - 20 soldov grošev - 240 grošev. Več o tem prim. Gestrin, 1978, 123 in Benussi, 1928, 229 sq.

trgovskega kapitala pri posameznikih močno napredoval, saj so ti zneski, zlasti najvišji, kar visoki in pomenijo vrednost hiše ali ladje (Gestrin, 1978, 62).

V trgovske družbe so stopale tudi ženske, kakor kaže naslednji primer. Marija, hči Ivana de Motono iz Pirana in žena Nikolaja de Vido iz Kopra, je leta 1414 vložila v koleganco z Nikolajem, sinom Ivana de Aldono iz Pirana, 200 dukatov, slednji pa je dal svojo osebo in ladjo.<sup>9</sup>

V pomorskem poslovanju in trgovanju so se pojavile že posebne oblike, ki nimajo pravih značilnosti niti komende niti koleganca, čeprav jih listine označujejo kot *societas*. Taka je družba, ki so jo leta 1380 sklenili v Piranu Henrik, sin Mengolina Endrica, Valter, sin Terezija, in Peter, sin Štefana de Clarença, vsi trije iz Pirana, z Andrejem, sinom Ivana de Campelus iz Bergama. Dogovorili so se, da bi dal Andrej eno svojih ladij družbi na razpolago, piranski soudeleženci pa bi nanjo na svoje stroške natovorili svoje blago. Henrik, Valter in Peter bi najeli v breme družbe mornarja oziroma hlapca in odpotovali z blagom v Ferraro ali kam drugam, kjer bi posel bolj opravili. Dobiček ali izgubo, ki bi jo imeli od prodanega blaga, bi si pogodbeni stranki delili na polovico. Poleg tega je Andrej zagotovil Valterju in Petru, da bosta na ladjo lahko natovorila žito ali kakšno drugo blago za lastno trgovanje. Bil jima je pripravljen posoditi tudi denar za nakup blaga, če bi sama imela premalo robe, da bi se ladja pač do polnega natovorila. Toda v primeru posojila si je Andrej zagotovil, da mu gre poleg povračila posojilne vsote tudi polovica dobička od nju-nega prodanega blaga. Pogodbo so zavarovali z vsemi jamstvenimi formulami in jamčili z vsem svojim premoženjem (Gestrin, 1978, 69).

V Istri pa so zlasti od 80. let 14. stoletja dalje nastajale tudi posamezne trgovske družbe (*compagnia*) z deleži vseh udeležencev. Javljata se dva tipa takih družb: družba z deležem celotnega premoženja in družba z enako visokimi denarnimi deleži. Najstarejša takih družb, ki so nedvomno posegale tudi v pomorsko trgovino,<sup>10</sup> se v do sedaj znanih virih omenja leta 1385 (Gestrin, 1978, 70). Veliko višjo vsoto kot v doslej obravnavane komende in koleganca sta v "kompanijo" (*societate siue compagnia*) vložila leta 1387 Leonard Bivilaqua, mesar, sin pokojnega sera<sup>11</sup> Petra iz Benetk in Peter de Nigroponte, sin pokojnega sera Jakoba Berarda, trgovec in prebivalec Kopra. Prvi je vložil 6000 liber malih beneških denarjev (*librum sex millia denariorum venetorum parvorum*), drugi pa je vložil svoje ljudi in delo (...*pono personas et laborem meum, et debeo cum dictis denariis negociare, traficare et procurare nomine dictae societatis ...*) za

dobo petih let. Sklenila sta, da bo Peter trgoval po kopnem in po morju med Koprom, Piranom in Benetkami oziroma kjer se mu bo najbolje zdelo, le vsako leto bo moral podati poročilo o svojem delu. Tako dobiček kakor škodo pa si bosta delila v razmerju 2/3 : 1/3 v korist Petra.<sup>12</sup> Iz leta 1432 pa je znana družba treh Pirančanov, Marca de Fasso, Jurija Cauiano in Mateja de Guardo, družba, v katero so vložili enako visoke denarne deleže. Ti so bili po 200 dukatov, tako da je skupni kapital družbe dosegel kar lepo višino (Gestrin, 1978, 70).

Družba je torej še višja oblika kopičenja trgovskega kapitala. Gre pravzaprav za družinsko družbo in, kakor nakazuje že njeno ime (*cum - panis*, to je, z - kruh), za tesno zvezo, kjer je vse stvar vseh, tako kruh kot vsakdanje tveganje, tako kapital kot delo (Braudel II., 1989, 82). V nasprotju s prej omenjenimi preprečevalnimi in represivnimi ukrepi, kakor vožnje v admiralstvih ali odmetavanje dela tovora, gre tu za vrnitev že nastale škode, sloneče na načelu vzajemne pomoči, kajti solastniki ladje in tovora so bili nekakšni bratje. Ta misel je bila izražena v španskem pomorskem pravu še v 14. stoletju, v tako imenovanem agermanamentu (t.j. pobratenju): "*Ladja in tovor naj bosta brata!*" (Kulišer I., 1959, 388). In ker *compagnia* že kmalu sprejme tuje družabnike (ki prispevajo kapital in delo) in denar vlagatelj (ki je lahko, če se samo spomnimo na florentinske orjake, desetkrat večji od kapitala - glavnice - družbe), potem je jasno, da so taka podjetja nenavadno močno kapitalistično orodje.

Čeprav družbe še niso samostojne ustanove, z lastnim kapitalom ločene od družabnikov, so že koncept ali vsaj slutnja današnjih velikih delniških zavarovalnih družb (Stefani, 1956, 58).

Na začetku torej trgovska ladja potuje *communiter* (kar pomeni: "na skupen račun"), in je last gručiče uporabnikov. Ti imajo na krovu posebne prostore, kamor po potrebi natovorijo blago; tako upravljanje se imenuje *per loca*. Skupinica odloča o poti, o dnevu odhoda in vsak pred tem uskladišči blago v svojem "kotičku" in sosedje si med sabo pomagajo. Tudi na krovu ima vsak svoj "delež", svoj del opravil, tako pri nočni straži kot pri vsakdanjih dolžnostih, čeprav ima po pravilu vsak ob sebi plačanega "hlapca", ki živi, kakor so govorili, "ob kruhu in vinu" svojega delodajalca, ga nadomešča pri vsakdanjih nalogah ter mu še zlasti odveže roke ob prihodu na cilj ter mu omogoči kupčevanje. Ladjo vodijo trije pomorščaki, krmar, brodnik in prvi mornar, ki jih plačuje skupinica družabnikov. Ti ubogajo mojstra ali gospodarja, ki si ga izmed sebe izberejo družabniki in ki na krovu zagotovo ni prvi za Bogom, pač pa enak med enakimi in

9 Pokrajinski arhiv Koper. Fond 9. - Občina Piran (dalje PA). Vicedomska knjiga (dalje v. k.) 108 f 68 v. - 1413 30.04

10 Za kompanije je značilno, da so bile to bolj družbe ne obmorskih temveč celinskih mest, ki so si tako pomagala zbrati zadostno količino kapitala. Prim. F. Braudel, 1989, 80 sq.

11 Naziv za uglednejše ljudi, vendar po rangu nižji od naziva dominus (Peršič, 1977, 17)

12 Pokrajinski arhiv Koper. Fond 6. - Občinski arhiv Koper. Gradivo do leta 1600 (dalje PAK. O. a.), št. 67: Notarska knjiga notarja Baysinusa de Baysio iz Benetk, prebivalca Kopra (1386/87), pag. 3 - 1386, 22.11.

se posvetuje z drugimi. Za začasno dolžnost pa dobi zgolj častno darilo: klobuk, obutev, vrč vina. Ladja, natovorjena z blagom, je potemtakem domala popolna republika.

Že pred 15. stoletjem pa se trup posameznih ladij precej poveča. Gradnja, vzdrževanje in krmarjenje takih ladij postanejo za nekdanje družabnike pravzaprav nemogoče naloge. Velike ladje zato ne razdelijo več *per loca*, ampak *per partes*, na delnice, najpogosteje na 24 karatov (čeprav pravilo ni splošno). Lastnik delnice, delničar, dobi vsako leto svoj del dobička. Seveda na ladji ne pluje sam. In če ima pri izplačilu deleža svoje štiriindvajsetine težave, se zateče po pomoč k vplivnemu sodniku. Odličen zgled takega sistema lastništva so velike dubrovniške tovarne ladje iz 16. stoletja, ki imajo včasih blizu in redko celo več kot tisoč ton in katerih solastniki so razkropljeni po vseh krščanskih pristaniščih v Sredozemlju. Kadar taka jadrnica prispe v pristanišče, poskušajo lastniki karatov doseči izplačilo svojega deleža dobička s prijazno besedo ali z grožnjami: in kapitan mora tedaj dokazati nedolžnost ali poravnati račune (Braudel I., 1989, 439/40).

Gre za dober zgled razvoja, ki se je kasneje ponovil v obmorskih pristaniščih na severu, v Združenih provincah in v Angliji. Seveda ne smemo pri tem razvoju pozabiti na vlogo države, kajti država in kapital sta dve bolj ali manj povezani sili. Država je vselej zraven, saj razdeljuje in jamči posebne pravice na narodnem trgu, osnovnem oporišču, ki je nato služil razmahu vélikih prekomorskih trgovskih družb 17. in 18. stoletja. Darovi države pa niso zastonj. Vsaka družba izpolnjuje davčno nalogo, ki je povezana s finančnimi težavami, večno usodo sodobnih držav. Kakor je dejal odvetnik Pieter Van Dam, človek, ki je *Oost Indische Compagnie* (in misel lahko razširimo tudi na druge tekmece) najbolj poznal: "Država se mora veseliti družbe, ki ji vsako leto daje tolikšne zneske, da dobi dežela od trgovanja in plovbe z Indijami trikrat večji dobiček od delničarjev." (Braudel II., 1989, 97).

### Kreditno-posojilno zavarovanje in zavarovanje na premijo

Že zgodaj so se z različnimi obligacijskimi in zavarovalnimi formulami tako lastniki ladij kot najemniki obvezali za izpolnjevanje določenih pogodbenih pogojev. Na podlagi zadolžnice o najemu ladje iz leta 1284 je moral Valter, imenovan Ortulan, Pretoveru izplačati vsoto 20 liber, ker je plovilo uničil, in sicer v štirih obrokih od leta

1286 dalje vsako leto na dan sv. Mihaela (29.09.) (Mihelič, 1986, št. 426).

Primeri varščin<sup>13</sup> in poročstva za najete ladje,<sup>14</sup> najema ladje na ves riziko (*omni suo periculo*) najemnika ladje,<sup>15</sup> dalje primeri obojestranskega jamstva lastnika in najemnika za ladjo in blago,<sup>16</sup> kakor tudi primeri jamstva za obojestranski rizik<sup>17</sup> - vse to so primeri vzajemnih zavarovanj, ki jih zasledimo v notarskih in vicedomskih knjigah piranskega komuna s konca 13. in v 14. stoletju. V notarskih aktih najpogosteje sklepajo pogodbe, s katerimi že vnaprej določijo vsote ob morebitni izgubi najete barke.<sup>18</sup>

Pred vsemi pa je bila med akti o najemu ladij določba o spoštovanju beneških predpisov, katerih kršitev je pomenila zaplembo ladje in blaga. Tako so že leta 1281 piranski konzuli zapovedali Gradežanoma Avriju in Narinu, ki sta vozila vino, da morata spoštovati beneške predpise, sicer bosta plačala globo v višini 50 beneških liber (Mihelič, 1984, št. 178). Ko je Pretovera leta 1288 ponovno zaupal Valtramu, imenovanemu Ortulan, za dobrih 9 mesecev plovilo v najem, mu je kot pogoj postavil, da ne krši beneških določil. Če pa se bo to zgodilo in mu bodo Benečani ladjo zaplenili, bo Ortulan plačal dogovorjeno vrednost ladje v višini 20 liber beneških denarjev v 15 dneh po dogodku (eadem, 1986, št. 610).

Beneška gospodarska politika se je še posebno po osvojitvi tega območja (Koper in Izola leta 1279, Piran leta 1283) prizadevala za to, da bi imele Benetke popolno pomorsko in trgovsko premoč v zgornjem delu Jadrana (*Golfo di Venezia*). Vse blago v pomorski trgovini oziroma prometu so morala istrska mesta voziti najprej v Benetke in tam zanj plačati vse prometne in pristaniške pristojbine. Za iztrženi denar pa so bila dolžna tam kupiti drugo blago in ga izvoziti. Kdor pa je hotel trgovati z drugimi kraji - znotraj in zunaj beneškega ozemlja - je bil dolžan plačati vse prometne pristojbine in carino, kakor da je blago pripeljal v lagunsko mesto. Benečani, ki so zlasti na severnem Jadranu močnejše nadzorovali pomorsko trgovino in promet, so vsakemu kršilcu, ki so ga zalotili, zaplenili ladjo in blago, kot da je tihotapsko (Gestrin, 1978, 11/12). Obenem pa so si Benečani seveda zaradi vzpostavljanja nadzora nad tem delom Jadranskega morja zadali nalogo totalne obrambe pomorskega prometa pred gusarji in pirati - ali so s tem svoje monopolistične posege vsaj opravičevali.

In ko se začnejo sredi 14. stoletja pojavljati prvi pravi zavarovalni akti<sup>19</sup> - s posredovanjem notarjev in/ali že

13 PA. Notarska knjiga (dalje n. k.) 6 f 6v.,; v. k. 6 f 36/36 v.

14 PA. n. k. 6 f 59 v.

15 PA. n. k. 10 f 11v.

16 PA. v. k. 4b. f 138

17 PA. v. k. 7 f 18

18 PA. n. k. 6 f 46 v. in 66 v.; n.k. 8 f 4; v. k. 2 f. 86 itd.

19 Prvi dokumenti o zavarovanju so iz Genove in Toskane, in sicer je nastarejši genovski s 23. oktobra 1347, s katerim je Giorgio Leccavello za 107 liber genovezinov zavaroval Bartolomea Bassa za pot z ladjico Sv. Klaro (cocca - cocha = majhna ladja; Sacerdoti, 1898, 1084) od Genove





Slika št.6: Ex voto Bortola Giraldira, 1910, o. pl, 42,5 x 32,5 cm

mešetarjev, ki sklepajo zavarovalne pogodbe običajno kar na glavnih mestnih trgih, torej kot posamezniki - so v primeri s svetovno trgovinsko dejavnostjo skromne poti pomorcev istrskih mest v okviru "Beneškega zaliva" dokaj dobro zavarovane pred gusarskimi napadi. Tudi skromno število popolnih brodolomov, ki jih za Piran v 14. in 15. stoletju naštejemo vsega skupaj le okoli 20 primerov, (Gestrin, 1978, 43), kakor tudi razmeroma skromne vrednosti prevoznega blaga, dajejo slutiti, da institucija pomorskega zavarovanja v obstoječih razmerah v istrskih mestih še ni bila potrebna.

Vendar med omenjenimi akti koprškega notarja Baysinusa de Baysio zasledimo nekaj zavarovalnih formul, ki spominjajo na kreditno posojilna zavarovanja. Zadolžnice iz knjige Baysinusa med letoma 1386- 87 so bile

napisane v korist družabnikov-posojevalcev (*sociis feneratorum*) Židov Salomona in Davida, prebivalcev Kopra. Denar sta Žida posojala (*per modum mutui*) tako meščanom (*cives*) kot prebivalcem (*habitatores*)<sup>20</sup> Kopra, torej tujcem, ki so se iz številnih sredozemskih krajev predvsem iz trgovskih razlogov priselili v Koper. To se je dajalo ob jamstvu vsega premoženja posojiljemalca v dvojni vrednosti posojila ali pa ob poroštvu ugledne osebnosti. Posojiljemalec je s pristankom posojevalca prejel posojilo na svoje tveganje. Prvi posojilo zavaruje (*Et pro vestra maior securitate*) s posojeni vsoti enakovredno količino blaga.<sup>21</sup>

Tako Mihael, sin pokojnega Cresencija, prebivalec Kopra v Bošedragi (*in porta buserdraga*), prejme 18. decembra 1386 50 dukatov posojila, ki jih Davidu in

do Majorke za šest mesecev (Bensa, 1884, 192-193). Za beneško zgodovino zavarovanj je doslej najden najstarejši dokument iz leta 1389, sklenjen pred notarjem Giovannijem Catacalò na Kreti, čeprav so vesti o zavarovalnih odnosih zabeležene že nekaj desetletij prej v sodnih aktih Beneške republike (Stefani, 1956, 71).

<sup>20</sup> Razlika med meščani in prebivalci v srednjeveških mestih je očitna. Meščani so privilegirani in imajo vse "državljske" pravice. Vendar morajo za dosego tega statusa ponavadi bivati v mestu najmanj 25 let in se s svojimi dejanji tudi dokazati, le ob primerih demografskih kriz, kot so bile kuge in vojne, se je ta doba lahko skrajšala celo samo na 5 let. Morali so tudi sodelovati pri mestni obrambi. Prebivalci so bili po statusu nižji in še vedno smatrani kot tujci, kar se je morda najbolj pokazalo pri posojilni politiki. Prim. Statut str. 126, 130-132, 160-164, 190- 192

<sup>21</sup> V skoraj vseh primerih je zastavljeno blago vino, le v enem tudi sol. - PAK. O. a. do leta 1600 št. 67 f 5 - 1386, 23.12

Salamonu oziroma njenemu posredniku (*misso* - mešetar) obljubi vrniti v Kopru. Medtem bo z vnaprejšnjim pristankom posojevalcev z denarjem upravljal na svoj riziko (*Salvos in terra cum integritate omni meo periculo, apud me rectinendis a modo usque que de vestra processite voluntate*). Prejeti denar pa zavaruje (*pro maior securitate*) s 50 urnami vina (1 urna = 80 l). Zastavljeno vino, ki ga hrani v svoji kleti v dveh sodih, je spravljeno na njegovo tveganje (*in mea canipa in vasis duobus. Pro signo et pignore quod tantum vinum licet sit in mea custodia ad meum esse debeat periculum et fortunam*). To objavo je zapisal Marcus, sin pokojnega sera Bartolomea iz Benetk, notar in prebivalec Kopra, ki je obenem tudi porok Mihaelu za posojeni denar.<sup>22</sup>

Zanimiva je tudi prodaja osemnajstletne sužnje tatarskega rodu. Sužnjo Orto, krščeno in dobrega zdravja, ki je še v Benetkah, tedanji (1386) koprski podestat in kapetan (župan) Leonard Bembo proda koprskemu plemiču Octonellu de Vida za 44 dukatov (*ducatus quadraginta quatuor auri bonj et iusti ponderis*). Leonard se s to prodajno in zavarovalno listino (*vendicionis et securitatis cartulam*) obveže s petimi dukati, da bo posel izvršil.<sup>23</sup> Zanimivo je to, da se prodajalec pri kupcu vnaprej zavaruje z določeno vsoto, ki povsem odgovarja zavarovalni premiji.

Ti zapisi v knjigi notarja Baysinusa kažejo tudi izredno doslednost pravne formulacije sklenjenih pogodb. V nasprotju s piranskimi akti je stil tog in natančen ter ne odstopa od očitno šolskega primera. V teh formulacijah je za zavarovalništvo brez dvoma najbolj očitna beseda "*securitate*", pri kateri pa ne kaže prehitro sklepati že na sam akt zavarovanja. Tako beseda *securare* nastopa v nekaterih genovskih listinah že konec 12. stoletja (Lattess, 1927) kot pojem za varščino. Tudi v nekem tržaškem dokumentu s 14. oktobra 1328 so v frazi "*liberum et francum omnibus et singulis risicis et periculis fortune*" nekateri želeli videti zavarovalno dejanje, vendar je iz celotnega teksta razvidno, da je šlo zgolj za običajno poroštvo (*fidejussio*) (Stefani, 1956, 56). Zgolj za poroštvo gre tudi pri zapisu v knjigo Baysinusa, ko Peter de Compostello iz Benetk nastopa z zavarovalno listino (*cartula securitatis*) kot porok (*plezarius et fideiusor*) za Guarienta de Tarsijo iz Kopra.<sup>24</sup>

Čeprav drugi akti v tej knjigi ne povejo, v kakšne namene si posojilojemalci sposojajo denar, pa formuli "*salvos in terra*" in "*periculum et fortunam*", ki nastopata v mnogih pogodbah, nakazujeta kreditno-trgovsko posojilo. Še več, priznani strokovnjak zgodovine zavarovalništva Enrico Bensa je celo trdil, da ti dve

formuli pomenita ceno za nevarnost, kar je istovetno s premijo za zavarovanje (Bensa, 1884, 27-32).<sup>25</sup>

Tako nakazani razvoj srednjeveške posojilne politike nas privede do sklepa, da so srednjeveške trgovske družbe in posojevalci denarja v večstoletni praksi oblikovali odnose, ki so privedli do zavarovalnih odnosov, čeprav nekateri še vedno zagovarjajo misel, češ da tiče korenine zavarovanja delno v stavi, tako da je zavarovanec prvotno sklenil z zavarovateljem stavo o tem, ali bo ladja srečno opravila svojo vožnjo ali ne; v prvem primeru je zavarovanec plačal premijo, v drugem pa zavarovatelj (zavarovano) vsoto, tako da sta bili njuni stavi enaki. Stava je bila namreč "vseskozi pravnoveljaven, docela iztožljiv in v tistih tveganju naklonjenih časih izredno pogosten posel",<sup>26</sup> ki je bil "med trgovci običajen, ker so radi napovedovali prihodnost" (Kulišer I., 390). Vsekakor je tveganje v trgovanju tisti element, ki omogoča velike dobičke predvsem na dolge razdalje, iz tega odnosa nakopičeni kapital pa dodatne možnosti obračanja in vlaganja denarja s pomočjo zavarovalništva.

Dokler je posojevalec kot kupec vnaprej položil določen znesek v ustrezni višini cene blaga ali ladje, podvrženi tveganjem na poti, so bile obresti ali dobiček vključeni v znesku posojila, ki ga je moral posojilojemalec po srečno opravljenem poslu svojemu upniku povrniti. V teh pogodbah pa bi zaman iskali podatek o višini zaslužka, kajti ta kozmetični manko je bil še vedno prisoten zaradi mōre pred cerkveno kaznijo. Vendar je to prva etapa na prehodu k zavarovalni trgovini, čeprav še vedno na terenu špekulacij s kreditom, natančneje, pri kreditu na riziko. Kapital in obresti so posojeni vnaprej, to je, v momentu sklenitve pogodbe. Posojevalec je moral torej prevzeti riziko za ugoden izid vožnje; v obrestih, ki so presegle običajne in ki jih je dobil, če se je vožnja posrečila, je bila obsežena razen odškodnine za kredit tudi premija za prevzem rizika (Brunetti, 1936, 579). Ta zavarovanju podobni sestavni del pomorskega posojila se je polagoma izoblikoval v samostojno zavarovanje proti premiji, tako da je moral posojevalec (zavarovatelj) v nasprotju s pomorskim posojilom plačati določeno vsoto - ne pred začetkom vožnje, marveč šele po njej - in sicer samo tedaj, če je pomorska nevarnost res nastala (Goldschmidt, 1913, 362 sq.).

Sprememba je nastala tako, da so se skušali okoristiti s to pogodbeno obliko zavarovalnega posojila tudi v primerih, ko zavarovanec denarja ni potreboval; treba ja bilo misliti na to, da bi preprečili za namen zavarovanja odvečno in za posel samo obremenilno dvojno plačilo,

22 PAK. O. a. do 1600. št. 67 f 3v. - 1386, 18.12.

23 *ibid.* f. 4 v. - 1386, 21.12.

24 PAK. O. a. do 1600. št. 67 f 9 - 1387, 03.05.

25 "... ; basterà ricordare che la differenza fra il prezzo dei cambi, dei prestiti e delle merci in generale secondochè fossero contrattate a salvo in terra od a rischio costituiva il prezzo del pericolo, che è quanto dire il premio d'assicurazione (Stefani, 66).

26 Stavili so o imenovanju kardinalov in o volitvi papeža, o smrti papeža ali kralja, o poroki, o rojstvu otroka, o tem, ali bo izbruhnila epidemija kuge ali ne. (Goldschmidt, 373, 382. Cit. v: Kulišer, 393/4)

ki je bilo potrebno pri pomorskem posojilu, ker je moral zavarovanec ob srečnem izidu vožnje vrniti prejeti denar. Odločilna sprememba je bila v tem, da je zavarovanec privolil v odlog plačila zavarovalne vsote, ki bi jo sicer moral dobiti vnaprej (Kulišer I., 389).

Trgovina se je odločno usmerila od špekulacij s kreditom na špekulacijo s tveganjem. Tudi v tej fazi še ostane zavarovanje pod plaščem kupoprodaje, vendar nastane sprememba v načinu zaslužka; prejšnje obresti od vnaprejšnjega posojila se spremenijo v zavarovalno premijo, ki v primeru izgube ali poškodovanja zavarovanih stvari nadomesti škodo v obliki odškodnine, v srečnih primerih pa premija nedotaknjena ostane zavarovalcu.

V naših krajih v srednjem veku zasledimo načine zavarovanja blaga in prevoznih sredstev le v obliki posojila. Ta način pa se je tudi v drugih krajih Evrope obdržal še dolgo v dobi nastajanja zavarovalnih družb v 18. stoletju. Deloma je temu botrovalo beneško ladjevje v "Zalivu", ki je celo Tržačanom nalagalo, da vsako plovbo prijavijo in plačajo ustrezno pristojbino za varnost koprskemu podestatu in kapetanu, deloma pa tudi da opravijo obvezen prevoz blaga v Benetke, kjer so lahko

nadalje sklepali zavarovalne pogodbe. Tržačane so Benetani ustavljali in jim skušali zaračunati pristojbino tudi po letu 1717, ko je bilo tržaško pristanišče že razglašeno za svobodno pristanišče.<sup>27</sup>

Zavarovalništvo se je po drugi polovici 14. stoletja iz italijanskih krajev kar hitro razširilo po svetu, vendar ga še zdaleč niso uporabljali vsi prevozniki in vsi trgovci. Marsikomu so se zdele 5-19% premije, ki so se v časih vojne še povečale, previsoke in so raje sami prevzemali celoten riziko. Še na prvih vožnjah v Vzhodno Indijo je zavarovanje vsega blaga veljalo za novotarijo, kar lahko sklepamo iz nekega pisma iz leta 1517, ki priporoča: "Zavarujte vendar zmerom vse, da ne nastane škoda. Saj ni dolgo tega, ko so Nemci izgubili ob obali Bretanje s špecerijo natovorjeno ladjo, ki je prihajala iz Lizbone, tako da so imeli veliko izgubo. ... Bog povrni škodo tem poštenim ljudem. Leti ... so zmerom mislili, da je zavarovanje neumnost." (Kulišer I., 390)

Kmalu se tudi država vmeša v zavarovalne posle, ki jim je bila sprva - kot se dogaja z vsakimi novostmi - nenaklonjena. Tako z zakonodajnimi postopki pristavi še svoj lonec h koritu.

## RIASSUNTO

*Il sistema assicurativo e le società d'assicurazione dei nostri giorni traggono origine da rapporti commerciali formati nel passato, legati soprattutto ai traffici marittimi che includevano varie forme di pericoli e di rischi. Per mettersi al sicuro da questi eventuali incidenti in un primo tempo la gente di mare pensò di assicurarsi investendo lavoro e merci e poi anche denaro in viaggi comuni, tanto che si arrivò alla spontanea creazione di società commerciali, che gradualmente superarono i limiti originari sia per quanto riguarda le somme investite che il numero dei soci. Quando nel corso del basso medioevo ebbero un incremento le attività mercantili e monetarie, si svilupparono, in particolare ad opera di Ebrei e Fiorentini, anche varie forme di prestito del denaro che si basavano sui profitti derivanti dagli interessi e ben presto anche sull'investimento di capitale in viaggi per mare che consentivano buoni guadagni. Nelle città-stato italiane della seconda metà del XIV secolo si sviluppò, da queste forme di crediti, la vera assicurazione quando dalla precedente forma di prestito anticipato a rischio, da cui il creditore traeva profitto soltanto nel caso in cui il viaggio aveva successo, si passò al premio assicurativo, che garantiva il risarcimento del danno in caso di infortunio.*

*Anche nelle cittadine dell'Istria settentrionale troviamo nel medioevo tutte le forme primitive di assicurazione ad eccezione dell'ultima, cioè della vera assicurazione marittima con il versamento del premio. Sembra quindi che in quel periodo la marineria istriana non avvertisse la necessità di una simile istituzione.*

## VIRI IN LITERATURA:

1. **Bensa E.:** Il contratto di assicurazione nel Medio Evo. Genova, 1884
2. **Benussi B.:** Ragguaglio delle monete, dei pesi e delle misure per servire alla storia della nostra provincia. Atti e memorie della Società istriana di archeologia e storia patria, vol. 40, Poreč, 1928
3. **Braudel F.:** Strutture vsakdanjega življenja: mogoče in nemočoe. Materialna civilizacija, ekonomija in

kapitalizem, 15.-18. stoletje I.,II. Studia humanitatis 3, Ljubljana, 1988

4. **Braudel F.:** Igre menjave. Materialna civilizacija, ekonomija in kapitalizem, 15.-18. stoletje I.,II. Studia humanitatis 4, Ljubljana, 1989

5. **Brunetti A.:** Sull'origine italiana del contatto di assicurazione. Assicurazioni I. (1936), Rim

6. **Ferluga J.:** Bizanc na Jadranu. Zgodovinski časopis

27 Prim. Gestrin - Mihelič, 1990

- 44 (1990), s. 363- 386
7. **Foretić V.:** Nekoliko pogleda na pomorsku trgovinu Dubrovnika u srednjem veku. Dubrovačko pomorstvo (1952)
8. **Gestrin F.:** Trgovina slovenskega zaledja s primorskimi mesti od 13. do konca 16. stoletja. Ljubljana, 1965
9. **Gestrin F.:** Piranska komenda v 14. stoletju. Prispevek k problemu tehnike trgovine v srednjem veku. Razprave I. razreda SAZU V, Ljubljana, 1966
10. **Gestrin F.:** Pomorstvo srednjeveškega Pirana. SAZU, razred I. 21, Ljubljana, 1978
11. **Goldschmidt L.:** Storia universale del diritto commerciale. Torin, 1913
12. **Kandler P.:** Codice diplomatico istriano. Lloyd Adriatico, Trst, 1989
13. **Kos F.:** Gradivo za zgodovino Slovencev v srednjem veku. Knjiga 2 (1906) in 3 (1911), Ljubljana
14. **Kulišer J.:** Splošna gospodarska zgodovina srednjega in novega veka I., Ljubljana, 1959
15. **Lattes A.:** L'assicurazione e la voce "securare" in documenti genovesi del 1191 e 1192. Rivista del diritto commerciale 25 (1927)
16. **Luzzatto G.:** **Luzzatto G.:** Capitale e lavoro nel commercio veneziano dei secoli 11. e 12. Studi di storia economica veneziana. Padova, 1954
17. **Mihelič D.:** Najstarejša piranska notarska knjiga (1281- 1287/89). Viri za zgodovino Slovencev 7, Ljubljana, 1984
18. **Mihelič D.:** Piranska notarska knjiga (1284-1288). Viri za zgodovino Slovencev 9, Ljubljana, 1986
19. **Peršič J.:** Florentinec Franciscus Benzini, bankir v Piranu (1338- 1348). Kronika 23 (1975), s. 138-148
20. **Peršič J.:** Družina florentinskih bankirjev Soldanieri v Piranu. Kronika 25 (1977), s. 12-18
21. **Peršič J.:** Židje v poznosrednjeveški beneški Istri. Slovensko morje in zaledje 6-7 (1984), s. 39-79
22. Pokrajinski arhiv Koper. Fond 6. - Občina Koper. Gradivo do leta 1600, št. 67
23. Pokrajinski arhiv Koper. Fond 9. - Občina Piran. Notarske knjige
24. Pokrajinski arhiv Koper. Fond 9. - Občina Piran. Vicedomske knjige
25. **Sacerdoti A.:** L'assicurazione a Venezia. Atti del R. Istituto veneto di scienze, lettere ed arti LVI (1897-98), s. 1082- 1098
26. **Santantera A.:** Origini e sviluppo delle assicurazioni in Italia (dai tempi di Dante ad oggi). Milan, 1942
27. Statuta Iustinopolis Metropolis Istriae. Benetke, 1668
28. **Stefani G.:** L'assicurazione a Venezia dalle origini alla fine della Serenissima I., II. Trst, 1956
29. **Venturini D.:** Nome e stemma di Capodistria. Koper, 1905
30. **Tenenti A. & B.:** Il prezzo del rischio. L'assicurazione mediterranea vista da Ragusa 1563-1591. Jouvance, Rim, 1985
31. **Žitko D.:** Ex voto; votivne podobe pomorcev. Annales 1 (1991)