

Prijave pomorskih havarija mletačkih brodova u Dubrovovačkoj Republici

IZ DJELATNOSTI »POMORSKOG KONZULATA — SKUPŠTINE« DUBROVAČKE DRŽAVE

JOSIP LUETIĆ

Trgovačka mornarica Dubrovačke Republike bila je vrlo značajan i važan činilac i zapaženi sudionik u međunarodnom pomorsko-komercijalnom svijetu uživajući poseban ugled među stranim brodarima i pomorskim trgovcima. Dubrovačko je brodovlje sa svojim trgovačkim jedrenjacima duge plovidbe izvršavalo značajne plovidbene komercijalne zadatke ne samo izvan Jadrana već također i izvan Sredozemnog mora, prevozeći tuđu trgovačku robu između stranih luka i mnogobrojnih tuđih pristaništa. Manji dio dubrovačke trgovačke mornarice (trgovački jedrenjaci koji su plovili samo Jadranskim morem do otoka Krfa) obavljao je prijevoze trgovačkih tereta i putnika između svoje matične luke Dubrovnika (i ostalih manjih luka dubrovačke države, a posebno Cavtata, Zatona, Slanoga, Trpnja itd. i drugih luka — također između samih tih luka) uzduž cijele naše istočnojadranske obale. Dubrovački brodovi jadranske plovidbe vrlo živo su obavljali komercijalno nautičke zadatke između luka i manjih pristaništa dubrovačke države, drugih naših luka i talijanskih te albanskih luka. U talijanske luke ti manji dubrovački trgovački jedrenjaci su prevozili, uglavnom, trgovačku robu koja je dolazila iz dubrovačkog bližeg i daljeg zaleđa, a iz talijanskih luka dopremali su u naše luke žitarice, grahorice, sol te različite manufakturne prerađevine.

U toj dubrovačkoj pomorsko-brodarskoj trgovačkoj djelatnosti najvažniji činilac bili su pomorci — brodske posade. Oni su bili nosioci ne samo cjelokupnog dubrovačkog pomorskog života već jednim velikim dijelom i općeg ekonomsko-društvenog i kulturnog života i razvoja ove naše »najpomorskije« republike. Dubrovački pomorci koji su bili u stalnom sastavu brodskih posada trgovačkih jedrenjaka izvan jadranske plovidbe u 18. stoljeću sačinjavali su preko 10% sveukupnog broja stanovništva Dubrovačke Republike. U taj broj nisu uračunati ostali dubrovački pomorci kao ribari, koraljari (pogotovo oni koji su koraljarili izvan teritorijalnih voda dubrovačke države), pržinari, solari (postojala je dubrovačka »flota« posebno pripremljena za prijevoz soli iz Malog Stona u neretvanska pristaništa), te »ladari« i prijevoznici u lokalnoj plovidbi, pa lučki radnici, brodogradilišni »proti«, majstori i radnici itd. Međutim, držim da je i taj postotak (u odnosu prema ukupnom broju dubrovačkih državljana) dovoljan da nam najreljefnije i najdjelotvornije ilustrira značaj dubrovačke pomorske privrede iz koje je državna blagajna Dubrovačke Republike

crpila svoj prvi i najvažniji budžetski prihod. A kada nam je to poznato onda ćemo još bolje shvatiti one opće ekonomsko-društvene i kulturne sadržaje dubrovačkog društva u cjelini. Koliku je osobitu pažnju obraćala vlada Dubrovačke Republike da bi unaprijedila i osigurala svoje najvažnije budžetske prihode dovoljno je kao najkraću ilustraciju spomenuti samo neke vladine odluke i mjere, kao na primjer: ograničenje ukrcaja stranaca na dubrovačke brodove, zabrana da Dubrovčani kupuju udjele vlasništva stranih brodova i najstrožija zabrana da stranci kupuju i imaju posjede udjela (karate — dio vlasništva brodova) dubrovačkih trgovačkih jedrenjaka. Sve te odredbe i zabrane su još iz 13. i iz 14. stoljeća. Samo iz tih zabrana može se lako zaključiti da su Dubrovčani nastojali i uspjeli izgraditi potpuno svoju vlastitu trgovačku mornaricu. Tako su isključili bilo koji utjecaj stranog kapitala na pomorski život dubrovačke države. Sve te i mnoge druge pomorske odredbe i zakoni bili su vrlo uspješno na djelotvornoj snazi sve do zadnjeg trenutka ove naše najpomorskije republike u prošlosti — sve do 1808. godine.

Osim brojnih drugih čisto pomorskih organa, ureda, organizacija i službenih — državnih pomorskih ustanova u dubrovačkoj državi vrlo važne i za pomorsko-pravnu i trgovačku praksu brojne poslove je obavljao POMORSKI KONZULAT — SKUPŠTINA DUBROVAČKE REPUBLIKE.

U srednjevjekovnim mediteranskim pomorskim gradovima postojali su suci koji su se bavili raspravljanjem o pomorsko-imovinskim sporovima, a zvali su se konzuli — consules. Sud u Zadru, gdje su se takvi sporovi vodili, zvao se Curia consulum et Maris. U mnogim pomorskim gradovima Sredozemnog mora taj se sud nazivao Consalatus maris.

Consalatus maris — Pomorski konzulat u Dubrovačkoj Republici, raspravljao je o pitanjima pomorsko-imovinskog karaktera, koja su bila u vezi s pomorskim havarijama odnosno pomorskim osiguranjem. Kako je to već dobro poznato u Dubrovniku je bilo vrlo dobro razvijeno pomorsko osiguranje, a od 16. stoljeća još se više usavršilo. To nam ilustrira aktivno djelovanje baš Pomorskog konzulata Dubrovačke Republike. Čim bi se osiguranom trgovačkom jedrenjaku i teretu na njemu dogodila neka nezgoda koja bi negativno utjecala na plovidbenu sposobnost broda ili bi došlo do oštećenja jedrenjaka, gubitka članova brodske posade ili potpunog gubitka broda itd., zapovjednik broda i ostali članovi brodske posade obavili bi prijavu o pomorskoj nezgodi, šteti ili havariji. Osim elementarnih nepogoda mora i vje-

tra, vatre i drugih mogućih zlih udesa na moru u plovidbi brodova, u prošlosti je prijetila velika opasnost mirnoj plovidbi jedrenjaka i od napada gusarskih brodova. A i bez toga pomorski život članova brodskih posada dubrovačkih jedrenjaka, kao i drugih stranih brodova, bio je vezan s velikim teškoćama i neugodnim naporima. Ti su naponi proizlazili iz tehničke primitivnosti jedrenjaka i pomanjkanja navigacionih pomagala. Manevarska sposobnost tadašnjih trgovačkih brodova bila je slaba.

Kada se nije moglo izbjeći nezgodi na moru pa se tom prigodom jedrenjak oštetio, a nakon havarije brod stigao u Dubrovnik ili u neku manju dubrovačku luku, onda se izjava o pomorskoj nezgodi, šteti na brodu ili gubitku jedrenjaka itd., davala Pomorskom konzulatu Dubrovačke Republike. Poslije bi se na osnovi tih prijava o nezgodi na moru rješavali predmeti imovinsko pravne naravi, a u prvom redu s obzirom na primanja iz naslova pomorskog osiguranja.

Osim redovnog suca dubrovačkog Pomorskog konzulata u radu ove ustanove sudjelovao je posebno izabran odbor, koji je imao naziv Skupština, a bio je sastavljen od više pomorskih stručnjaka.

Pregledavajući zapisnike tog dubrovačkog Pomorskog konzulata samo za 17. stoljeće, utvrdili smo da su zapovjednici dubrovačkih trgovačkih jedrenjaka prijavili oko stotinu različitih pomorskih havarija i šteta na brodovima. Još više pomorskih nezgoda prijavili su zapovjednici brodova iz ostalog dijela naše obale kao i strani pomorci različitih narodnosti. Među stranim pomorskim kapetanima koji su prijavili pomorsku havariju u Dubrovniku utvrdili smo da ih je bilo dosta iz Italije (iz Genove, iz Venecije, iz Messine, iz Mole, iz Liparija, iz Molfette, iz Ferrare itd). Francuski zapovjednici brodova prijavili su u Dubrovniku oko 40 pomorskih nezgoda; među kojima je bilo 14 tartana, osam patača, pet nava, četiri vašela i drugih tipova francuskih jedrenjaka. Samo četiri pomorske nezgode prijavili su zapovjednici engleskih trgovačkih jedrenjaka. Od naših brodova najviše ih je bilo iz Boke Kotorske (iz Kotora, iz Perasta i iz Risna); rovinjski su zapovjednici jedrenjaka prijavili četiri pomorske havarije, a bilo je prijave o havarijama na brodovima iz Zadra, iz Splita, iz Korčule, iz Visa i iz Budve.

Samo u 17. stoljeću Pomorski konzulat Dubrovačke Republike obavio je poslove oko 355 prijava pomorskih nezgoda ili šteta na trgovačkim jedrenjacima različitih tipova brodova.

Iz sačuvanih prijava o pomorskim nezgodama utvrdili smo da je najviše prijavljenih pomorskih havarija nastalo zbog prodora mora u unutrašnjost jedrenjaka — zbog havarije popuštanja na oštećenoj brodskoj oplati. Osim toga, česta pojava bila je izbacivanje tereta iz jedrenjaka u olujnom vremenu — zbog spasa posade i broda. Od oluje je najprije i najviše stradalo jedrilje, snast i takelaža. Bilo je slučajeva kad su se takelaža i jedrilje morali žrtvovati, kidati i bacati u more zbog spasa brodskih posada, broda i broskog

tereta. Pomorske nezgode događale su se i u lukama zbog nemarnog i nestručnog sidrenja, slabog i nepažljivog manevriranja među jedrenjacima u uskim prolazima i u pristaništima, zbog udarca broda u obalu, nasukanja, udaranja o podmorski greben i zbog slabe zaštite prostora u koji je bio smješten barut za brodsku artiljeriju. Bilo je slučaja i udara groma u brodski jarbol, kojom prigodom je jedrenjak imao veliku materijalnu štetu, a bilo je i ljudskih žrtava. Nije bio rijedak slučaj da se u nevremenu teško oštetilo kormilo, pa i gubitak kormila, te je tako jedrenjak u oluji bio izvrgnut potpunom gubitku — brodolomu. Bilo je nekoliko slučajeva gubitaka broskog čamca. Veoma je zanimljiva prijava o pomorskoj havariji u vezi sa sudarom jedrenjaka na otvorenom moru. Međutim, osim svih tih mogućih pomorskih nezgoda koje su se događale dubrovačkim i stranim trgovačkim jedrenjacima, bilo je mnogo prijavljenih pomorskih havarija zbog napada turskih, francuskih i drugih gusara i korsara. Prilikom tih gusarskih napada na dubrovačke trgovačke jedrenjake najviše je bilo slučajeva potpunog pljačkanja broda. Gusari bi najprije opljačkali sav novac s broda, a onda sve ono što bi se na brzinu moglo prenijeti na gusarski brod. Topovi i vatreno oružje gusarima su bili osobito vrijedan plijen. Borbe dubrovačkih brodskih posada s različitim gusarskim fustama i galijicama znale su biti veoma žestoke, a ponekad su trajale i nekoliko sati. U takvim borbama dubrovački pomorci znali su oružjem u ruci braniti i obraniti svoju slobodnu trgovačku plovidbu. Ali bilo je slučajeva kad su u tim oružanim borbama dubrovački pomorci imali i ljudskih žrtava, dolazilo je i do zaplijene broda i zarobljavanja posade.¹

Kako smo to u naslovu odredili, zadržat ćemo se nešto više na prijavama pomorskih nezgoda koje su Pomorskom konzulatu Dubrovačke Republike prijavili zapovjednici trgovačkih jedrenjaka iz Venecije. Za ovu zgodu odabrali smo baš havarije mletačkih zapovjednika brodova da se vidi kako su te pomorske nesreće spajale ova dva suparnička pomorsko-trgovačka središta i kako su mletački pučani kapetani (a ne vladajuća klasa mletačke vlastele koja je upriličivala neugodnosti dubrovačkom pomorskom životu), imali potpuno povjerenje u stručnost i pomorsko-pravnu moć ovog pomorskog organa Dubrovačke Republike.

Dakle, kao i brodovi drugih država tako su i venecijanski trgovački jedrenjaci i brodovi ostalih gradova republike lava sv. Marka bili izloženi različitim nezgodama, havarijama, štetama i brodolomima, koje su im nanosila nemila nevremena, oganj, napadi gusara itd. Zapovjednici mletačkih trgovačkih brodova, koje su snalazile takve nevolje i nesreće u blizini teritorijalnih voda dubrovačke države, prijavljivali su pretrpljene štete, odnosno brodolome posebnom tijelu Dubrovačke Republike koje se, kako smo već rekli, nazivalo Pomorski konzulat — Skupština. Taj posao i ta služba bila je vrlo važna za pravno-komercijalno-nautičke poslove jer je u njoj bila predstavljena

vrlo važna pravna dokumentacija — dokaznica za likvidaciju pomorskih havarija.

Pomorski konzulat — Skupština Dubrovačke Republike imao je stalne službenike zvane »suci« s kojima su surađivali vještaci — pomorski stručnjaci, članovi Skupštine. Sve poslove ovog pomorskog organa dubrovačke države posebni pisari zapisivali su u posebne knjige koje je vodio dubrovački Pomorski konzulat — Skupština, a u kojima je od 1629. do 1811. godine zabilježeno oko tisuću različitih pomorskih havarija.

Te sačuvane knjige Pomorskog konzulata — Skupštine dubrovačke države spadaju za pomorsku povijest u jedno od najzanimljivijih arhivskih izvora za poznavanje tadašnjeg stvarnog pomorskog života.

Na temelju vjerodostojne dokumentacije Pomorskog konzulata — Skupštine Dubrovačke Republike objavljujemo na ovom mjestu dosad u našoj literaturi nepoznate vijesti o pomorskim havarijama mletačkih pomoraca i njihovih brodova.

Koliko god ove objavljene vijesti bile samo sažeti izbor koje ne iscrpljuju sve prijave pomorskih nezgoda (»prove di fortuna«) učinjene (»uložene«) sa strane mletačkih brodova u Dubrovniku, ipak smatramo da nas one mogu dovesti i do nekih zaključaka.

Najprije, oni nam prikazuju pomorsko trgovačke odnose (a posebno sa pomorsko-pravno-nautičko-trgovačkog gledišta) između Republike Venecije i Dubrovačke Republike u sedamnaestom i osamnaestom stoljeću.

Mletački trgovački brodovi, zabilježeni u knjigama Pomorskog konzulata — Skupštine Dubrovačke Republike, bili su ovih tipova trgovačkih jedrenjaka: tartane, pulake, marsilijane, patači (ponajviše) i u manjem broju trabakule, nave, kekije, tartanele, pelezi, tartanoni, vašeli, pedoti, fregaduni i mali šambeki. Dakle, bili su predstavljeni tipovi i vrste jadranskih i mediteranskih trgovačkih jedrenjaka sedamnaestog i osamnaestog stoljeća obalne i duge plovidbe.

Nadalje, ovime smo željeli privući pažnju svojih kolega s druge strane obala Jadranskog mora na ovu seriju Historijskog arhiva u Dubrovniku koji ima u svom najbogatijem arhivskom fondusu Dubrovačke Republike vrlo bogate i veoma značajne izvore za proučavanje mediteranskog pomorskog života pa tako i pomorsko trgovačkog života Mletačke Republike.

Na kraju našeg priloga donosimo djelomičan POPIS POMORSKIH HAVARIJA KOJE SU OD 1633. DO 1797. GODINE U DUBROVNIKU PRIJAVILI ZAPOVJEDNICI MLETAČKIH BRODOVA:²

Datum	Ime zapovjednika broda i odakle je	Ime broda	Tip broda
14. X 1633.	Patrun Michele di Pietro — Venecija	»Santa Maria delle Grazie«	Pulaka
16. IX 1649.	Patrun Francesco Ciriell — Chioggia	»Santa Maria di Carmine«	Marsilijana
4. XII 1655.	Kapetan Giovanni Bonivento — Venecija	»La Madonna di Loretto«	Marsilijana
9. III 1656.	Kapetan Batista Piemonti	»Santa Maria delle Grazie et Ani- me del Purgatorio«	Tartana
20. IX 1657.	Kap. A. Fileto — Venezia	»S. Niccolò di Bari e S. Fran. di Patač Paola«	Patač
6. XI 1657.	Kap. Bat. Lucadello Venecija	»San Pietro«	Patač
20. I 1665.	Patrun G. Muraro Chioggia	»San Niccolò e Sant' Antonio«	Pedota
20. I 1665.	Patrun G. Scarpa Chioggia	»Sant' Antonio«	Marsilijana
11. XII 1676.	Patrun S. Penso Venecija	»San Francesco di Paula«	Marsilijana
6. I 1680.	Kap. Girolamo Penso Venecija	»San Giovanni de Traù«	Fregadun
12. XII 1680.	Kap. A. Scaramuza Venecija	»La Madonna di Loreto e H'Anime del Purgat.«	Marsilijana
16. IX 1682.	Kap. M. Antippa Venecija	»Sant' Antonio di Padova«	Marsilijana
27. II 1683.	Kap. F. Baldú Venecija	»San Domenico e l'Anime del Purgatorio«	Patač
1. III 1687.	Kap. M. Lombardo Chioggia	»S. Gio. Battista«	Marsilijana
7. XI 1699.	Kap. V. di Giacomo Venecija	»Sant' Antonio di Padova«	Nava
13. III 1704.	Patrun A. Givetti Venezia	»Mad. degli Angeli e Sant' Antonio di Padova«	Vašel

Datum	Ime zapovjednika broda i odakle je	Ime broda	Tip broda
11. IX 1707.	Kap. P. Modena Venecija	»La Mad. de Loreto e Sant' Anto- nio di Padova«	Marsilijana
26. XII 1716.	Patrun P. Andegan Venecija	»La Mad. del Rosario e Santa Cattarina«	Marsilijana
30. I 1738.	Kap. D. Capparozolo Venecija	»Mad. del Rosario e Sant' Iseppo«	Nava
14. II 1738.	G. Scicumurro Venecija	»La Mad. del Rosario e S. Giu- seppe«	Trabakula
6. I 1760.	Kap. Gio. Battista Crivile Venecija	»Bella Rachele«	Vašel
7. I 1770.	Kap. D. Valsaniachi venec. zastava	»La Mad. da Grilli e S. Niccoló«	Pulaka
24. IV 1774.	Kap. Gio. Domenico Cornelo Venecija	»Stella Mattutina«	Kekija
27. X 1775.	Kap. G. Pugnaletto Venecija	»Rondinella«	Pulaka
23. II 1780.	Kap. Iseppo Zambella Venecija	»Bella Venere«	Kekija
22. IX 1782.	Kap. A. Pavoni Venecija	»San Niccoló e San Spiridone«	Tartanela
14. XII 1785.	Kap. G. d'Avanzo venec. zastava	»Comercio Veneto«	Kekija
15. VIII 1787.	Patrun N. Carlis venec. zastava	»Mad. del Rosario«	Šambekin
22. XI 1787.	Kap. P. Gambarà venec. zastava	»Il Redentore e Dad. del Carmine«	Trabakula
4. III 1795.	Kap. F. Vianello venec. zastava	»Cristi di San Domenico«	Pelig
26. XI 1795.	Kap. A. Terzetti Venecija	»La Madonna di Cacimicada«	Pulaka
24. VII 1796.	Patrun A. Bastizzo	»La Madonna di Carmine«	Tartanum
13. III 1797.	Kap. G. Galbo Venecija	»Beata Vergine«	Kekija

¹ GRAĐA ZA POMORSKU POVIJEST DUBROVNIKA Pomorskog muzeja odnosno Zavoda za historijska istraživanja pomorstva južne Dalmacije Jugoslavenske akademije znanosti i umjetnosti u Dubrovniku, knjiga 1. 1954; knjiga 2. 1959; knjiga 3. 1964; knjiga 4. 1968; knjiga 5. 1972.

² Historijski arhiv u Dubrovniku (H. A. D.) — ARHIV DUBROVAČKE REPUBLIKE, Assemblee e Consolato di Mare, serija 56, podserija 4, svezak 1—11.

PRILOG:

Radi ilustracije i dopuna u ovom radu iznijetih činjenica, a u želji da bismo što djelotvornije prikazali barem jedan dio djelatnosti Pomorskog konzulata — Skupštine Dubrovačke Republike, izabrali smo dva tipična dokumenta — prijave pomorskih havarija mletačkih kapetana. To su prijepisi originala — pisani na talijanskom ondašnjem priznatom međunarodnom pomorsko-trgovačkom jeziku u zemljama Mediterana.

I

A di 16. settembre 1682.

Avanti il spettabile et eccellente signor Console ser Matteo Giovani di Gondola giudice ordi-

nario dell'assemblea e Consolato del mare di questa illustrissima et eccellentissima Repubblica di Ragusa e d'innanzi gl'infrascritti signori assembleanti d'ordine e mandato del medesimo radunati, e sono gl'infrascritti, cioè:

Il sudetto signor Console ser Matteo Giovani di Gondola, ser Giorgio Galien, ser Matteo Ivegla Ohlmuchevich, ser Nicolo Gighi, ser Luca Niche-tich, ser Francesco di Tomaso, ser Luca Giurco-vich, ser Giovani Ruscovich, ser Troiano Rossavi, ser Steffano di Marino Fulmis, ser Ortensio Blassi, ser Cusma di Antonio, ser Francesco di Vito Antizza.

Comparisce capitano Marco Antippa Venezia-no patrone della marziliania nominato «Santo Antonio di Padua» et esponendo dice: Essendo mi partito la domenica prossima passata a 13. del presente mese da Bari con la sudetta mia marziliania carica d'oglio e saccharia e così navigando con vento piacevole per proseguire il mio destinato viaggio per Venezia, e così quell'istessa notte di domenica trovandomi qualche 40 miglia di sotto vento del monte di Santo Angelo, mi rifaccio il vento da ponente di modo che essendo ingrossato fortemente col mare incrociato mi convenne di

serrare tutte le vele e tempestare col solo trinchetto fino a mezza notte, ma poi essendo andato il vento da tramontana con mare grosso incrociato, e però ci convenne per riccivarci e salvare la gente la marziliana e la mercantia di chiappare queste acque e dubitando che nella detta fortuna si sia bagnata e dannificata la sudetta mercantia havendo fatta d'acqua in copia grande e la sudetta marziliana, siamo venuti qui a fare la presente prova di fortuna. Per tanto insta esso comparente che sia ammesse alla prova delle cose da lui di sopra narate, e che perciò siano creati tre ufficiali d'innanzi li quali si faccia l'esame della medesima prova di fortuna; a così insta in questo et in ogni altro miglior modo. Laus Deo. La qual comparsa essendosi letta d'innanzi il sudetto signor Console, e d'innanzi li sudetti signori assembleati d'ordine e mandato del medesimo come sopra radunati, allargatone prima il comparente. Vista la sudetta comparsa essere giusta e ragionevole, viste le cose da vedersi, statuti e gli ordini di questa eccellentissima Repubblica di Ragusa, sedendo nella cancelleria della medesima, invocato il Nome di Christo dal quale ogni giusto e retto giustitio dipende e deriva, tutti unanime e d'accordo e commun consenso hanno amesso il sudetto comparente alla prova delle cose da lui disopra narate, e perciò hanno deputato per ufficiale ser Giorgio Garglien, Matteo Ivegilia Ohmuhevich et Artenti Blasii — avanti li quali si debba fare la sudetta prova di fortuna con che prima siano esaminati li passeggeri se vi sono, poi gl'officiali et in mancamento degl'uni e degl'altri gli marinari, e così hanno terminato in questo et in ogni altro migliore modo. Laus Deo.

A di 17. IX 1682.

Interrogati: nochiere Giovanni Pizzello, Zuane Pedrocco, paron di barca, e Christofforo Moretti, scrivano.

(H. A. D., *Assemblée e Consolato di mare*, sv. 4, ff. 88—91.)

II

A di 21. Gennaio 1794.

Dinnanzi lo Spettabile, Eccellentissimo Signor Console Giudice ordinario dell'Assemblée, e Consolato di Mare di questa Eccellentissima Repubblica di Ragusa Ser Francesco Girolamo Marino di Bona, e dinnanzi l'infrascritti assembleati d'ordine, emandato del medesimo radunati, e sono

Antonio Floris	Giovano Dobroschich
Giovani Antunovich	Giorgio Aglich
Luca Bego	Mateo Resich
Antonio Oblisallo	Pietro Cattuscich
Pietro Miloscevich	Giovani Sciglie, e
Antonio Miloscevich	Stefano Mozzarra

Comparve patrone Domenico Rosgiada da Pa-lestrina comandante il Pielego nominato Sant' Antonio di Padova, bandiera veneta, ed esponendo dice: Li 6 novembre prossimo passato sono

partito da Trieste con detto mio pielego carico di grano, diretto per qua per conto dei signori abbondanzieri con vento favorevole e fino ai 26 detto navigai con venti vari fino al porto Medolin, da qui parti li 27, detto la matina, ed essendo giunto con vento da greco per passare quasi il Carner ci scontrò un vento gagliardo da levante verso le ore 16 passate e ci rispense indietro, coprendo la coperta continuamente grossi colpi del mare, così che il bastimento cominciò a far acqua che si cavava continuamente dalla sentina coi mastelloni mescolata di grano e che seguì a cavarsi fino al nostro arrivo in questo porto dalle 16 ore in circa del detto giorno fino alle 22 circa col pericolo del bastimento, delle merci, e nostro, siamo per nostra sorte ritornato nel medesimo porto Medolin, donde a capo di due giorni siamo giunto con vento da ostro e mare grosso, che non ci permetteva di navigare, nel porto di Lesina per salvarci li 9 corrente, e ve essendoci trattenuti fino ai 14 detto facendo tuttavia fino al detto giorno mar grosso nel detto porto, nel salpare la gomena, essendo calmato il mare, ed il vento il detto giorno, volendo partire dal medesimo abbiamo trovato la detta gomena rosigata in mezzo che non serviva più per usarla, se non col tagliarla, e col fargli una impiombatura, che era migliore che in mezza vita, e mi costò nuova tallari veneti ottanta e soldi 20. D'onde essendo partiti il detto giorno dei 14 corrente siamo giunti in questo porto con vari venti questoggi, e per ciò sono venuto subito per fare la presente la prova di fortuna, tenendo, che le merci abbiano pattito del danno per mia indennità, e cautela e per esser risarcito dei sudetti danni sofferti, essendo pattita molto ne sudetti temporali la mancanza e le vela del medesimo bastimento. Onde per mia cautela, garanzia, ed indentita insto d'esser ammesso alla prove delle cose de me disopra esposte, e che mi si creino tre officiali, avanti de' quali dovrà la prova medesima. E così insto in questo e in ogni altro miglior modo.

La qual comparsa essendo stata letta dinnanzi il sudetto signor Console e dinnanzi li suddetti assembleati d'ordine emandato del medesimo radunati. Allargatone prima il comparente, vista la sudetta comparsa essere giusta e ragionevole, viste le cose da vedersi e considerarsi... ordini e statuti di questa eccellentissima Repubblica... sedendo... invocato il nome di Christo... tutti unanime e di comun consenso hanno ammesso il comparente alla prova delle cose da lui disopra esposte e creatine per officiali Antonio Flori, Giovanni Antunovich e Antonio Oblisallo, avanti de' quali dovrà farsi la prova medesima, con che prima siano esaminati i passeggeri, se vi sono, e poi gli officiali del bastimento ed in mancanza degli uni e degli altri i marinari dello stesso bastimento. E così in questo et in ogni altro miglior modo... Laus Deo.

(H. A. D., *Assemblée e Consolato di mare*, sv. 10, ff. 20—21v.)