

Prof. GIUSEPPE GELCICH

SAGGI

DI

scritture di bordo del medio evo.

Nell'evo medio, come oggidì, ed armatore e caricatore e capitano, avendo dei doveri, dovevano di necessità aver anche dei diritti, ed in primo luogo quello di veder garantita l'esatta amministrazione dei loro interessi economici sulla base di qualche cosa di meno fallace della semplice parola. Era quindi troppo naturale che allora, come oggidì, al servizio della navigazione mercantile fosse inerente anche l'uso di analoghe scritture di bordo. Era cioè troppo naturale che al fianco degli altri ufficiali di bordo, si trovasse eziandio quello che, dall'indole della sua principale incombenza, fu ed è pur sempre detto lo *Scrivano*. Le leggi moderne lo dicono bensì il *Tenente*, e *Tenente* lo dice anche il suo brevetto, dal fatto, senza dubbio, che egli *tiene* il giornale e qualche altro libro di bordo. Ma l'uomo di mare, il quale è conservativo in tutto, non rinuncia sì di leggieri al suo gergo, che, sebbene antiquato e pieno di barbarismi, pure nella maggior parte dei casi corrisponde meglio e più opportunamente d'ogni frase moderna agli scopi ed a bisogni della navigazione mercantile.

Le leggi moderne però, mutandone il nome, non ne scemarono l'importanza, nè tolsero la responsabilità che al suo officio erano inerenti nei secoli di mezzo. Come si esige oggidì, così si voleva anche in quei tempi, che lo *Scrivano* fosse persona convenientemente colta, e quindi capace di corrispondere in tutto e per tutto ai doveri di bordo. Anzi, per avere una garanzia che la scelta, la quale del resto era un diritto del capitano e del caricatore, non sarebbe caduta su persona idiota o su individuo non abbastanza letterato, si finì con l'escludere, nel secolo XV, dall'officio di *Scrivano* chiunque non fosse appartenuto ad una famiglia nobile, ad una cioè delle famiglie

nelle cui mani era il governo della pubblica cosa. È vero che, in fondo, quest'esclusivismo potrebbe aver avuti anche degli altri scopi, che i tempi, se permettevano di sospettare, non avrebbero però mai tollerato che fossero rilevati. La necessità d'un controllo immediato sulle risorse dei sudditi; la convenienza di un uso generale per giustificare il bisogno di un controllo più rigoroso nel caso che vi fossero stati cointeressati eziandio dei patrizi o lo stesso Comune; l'opportunità di abituare e preparare anche alle cose di mare, per gli eventuali futuri bisogni della patria, i figli dei patrizi, senza accomunarli al rimanente dell'equipaggio, sono argomenti che di certo non devono essere trascurati. È fuor di dubbio nondimeno, che, specialmente nei Comuni adriatici, e più che mai nel 1400, i depositari della cultura letteraria, dopo il clero, erano i nobili, che fin da fanciulli dovevano essere preparati al governo della pubblica cosa. Tant' anzi si era rigorosi nel pretendere che i figli dei nobili possedessero una certa cultura letteraria, che, messo da parte in proposito ogni riguardo personale, veniva senz'altro escluso dal Consiglio generale o maggiore, chiunque non avesse addimostrato di aver frequentata una scuola.

Nè sarebbe priva di significato nemmeno la circostanza, che la scelta dello *Scrivano* doveva essere subordinata all'approvazione del Senato, il quale, ove per una ragione qualunque non la avesse ritenuta adatta, era nel diritto di mandarvi un altro individuo di tutta sua persuasione. Ma guai a chi avesse tentato di mettersi in mare senza lo scrivano, di cui potevano far a meno soltanto le navi di minore portata, cioè quelle che, non eccedendo la portata di quaranta moggia, servivano ai bisogni minuti del mercato locale. Tutte le navi che eccedevano una tale portata, erano obbligate di averlo. Alla impossibilità di trovar la persona adatta, che avesse voluto assumersene l'incarico, doveva supplire il Comune, ai cui decreti nessuno poteva sottrarsi; all'avarizia degli interessati erano ritegno le pene pecuniarie, che variavano a seconda della maggiore o minore capacità della nave, e che andavano devolute in parti uguali a beneficio del denunziante e del Comune.

Nei secoli di mezzo all'infuori delle granaglie, del sale e qualche volta anche del legname, che venivano caricati per

commissione, ogni altra merce era spedita per conto ed a tutto rischio del caricatore. Costui di conseguenza, accompagnava le sue merci, portandole colà dove ne riteneva più facile e più lucroso lo spaccio. Naturalmente era assai raro il caso, che le merci di un solo caricatore supplissero all'intera portata della nave; anzi tra i diversi caricatori era spesso compreso anche colui che noi oggi diciamo il capitano. Lo scrivano era quindi in dovere di conoscere ed inventariare tutto ciò che entrava nella stiva, in quel suo *quaderno*, che i tempi nostri dissero il *Libro boccaporta*. E tre giorni al più tardi dopo la partenza dal porto di caricazione, doveva presentare ad ogni singolo caricatore l'inventario, o come lo dicono oggi, il *Manifesto* delle merci che per conto di ciascuno di essi erano state assunte a bordo. L'evidenza, adunque, e in certo modo anche la tutela del carico, erano raccomandate alla responsabilità dello scrivano, al quale incombeva eziandio la redazione non solo del contratto di noleggio, ma ancora di quello dell'ingaggio dei marinai e dei giovani di bordo, che oggi si compendia in un atto tabellare detto il *Ruolo*. L'incarico dello *Scrivano* era, adunque, di sua natura delicatissimo, e sottintendeva coscienziosità ed esattezza somma in ogni suo operato. Era di conseguenza naturalissimo, che all'atto dell'ingaggio, egli venisse edotto delle responsabilità che andava ad assumere, e che perciò lo si obbligasse a promettere solennemente *ad sancta Dei Evangelia*, che avrebbe agito in tutto e per tutto *bona fide et sine fraude*. Fu perciò che al capo 16 dell'ordinamento di Trani si lesse: "Proponemo, dicemo et sententiamo nui consuli ecc, che qualunque patrone menasse scrivano, ello debba essere irato del suo commune...."; fu perciò che gli altri municipi adriatici non solo decretarono "quod scribanus per patronum navis aut ligni assignari debeat comiti et consilio minori ad irandum", ma che ancora concretarono la formola del giuramento, ch'esso doveva prestare all'atto dell'ingaggio.

Il capitolare di Trani, secondo lo Sclopis, risale al 1363; gli statuti degli altri municipi adriatici sono invece quasi tutti del secolo XIII. Ora, sapendosi che gli ordinamenti statuiti in quel secolo, dove non furono riforme e rinnovazioni

di leggi anteriori, altro non furono che la sanzione scritta di consuetudini già inveterate, ben si può concludere che l'istituzione dello *scrivano* di bordo e le leggi che intorno al 1300 ne moderarono i doveri e i diritti, risalissero a tempi di gran lunga più antichi.

Secondo questi statuti, adunque, lo *scrivano* veniva ingaggiato a viaggio; nè per ragione alcuna gli era permesso di sbarcare altrove che in patria, cioè nel luogo dal quale il viaggio era incominciato. Se avesse abbandonata la nave nell'uno o nell'altro dei porti toccati durante il viaggio, esso doveva incorrere in tutte le pene imposte all'armatore o alla compagnia della nave, che avesse preso il largo senza il suo *scrivano*. Il che pare senz'altro naturalissimo. S'egli, lo *scrivano*, era messo a parte in corrispondente proporzione, ed al pari d'ogni altra persona di bordo, di tutti gli utili della nave; ogni ragione voleva ch'egli pure dovesse sottostare eziandio agli oneri e ai doveri, ai quali s'intendeva vincolato l'intero equipaggio. E che lo *scrivano* non fosse un semplice addetto all'azienda mercantile della nave, ma che in realtà egli nel tempo stesso facesse parte dell'equipaggio di bordo, lo prova il fatto che, parimenti negli altri uffici e nelle diverse angherie della nave, egli era pienamente sottoposto ai comandi del padrone.

Più umano e più cortese verso lo *scrivano* incomincia a manifestarsi il secolo XV, il quale, dalle usuali angherie di bordo, escludeva per gli *scrivani* l'obbligo di scendere in battello, di lavare la sentina, di far acqua e di portare la zavorra. È anzi dal 1400 che la condizione dello *scrivano* incomincia a nobilitarsi al cospetto dell'equipaggio; è da quel secolo che esso ha diritto a maggiori risorse, e che può disporre un po' più liberamente di sé stesso. Avendo la costruzione navale incominciata appunto allora a prendere in considerazione anche i bisogni ed i comodi degli ufficiali di bordo, fu statuito che nelle navi che avessero avute tre camere, una di queste dovesse essere assegnata allo *scrivano*. Siccome poi della sua camera egli solo doveva disporre, ed a pieno suo piacimento, la legge gli permise tosto anche la *paccotiglia*. Nella quale camera, dissero per es. gli statuti ragusei, lo *scrivano* possa

portar quello che gli pare di mercanzie senza pagamento di nolo; intendendo mercanzie di sua ragione propria, "et non intendendo cose di contrabando," (10 Apr. 1480) — Anzi per incoraggiarlo viemaggiormente, e spronarlo con qualche efficacia alla mercatura, fu aggiunta ancora la legge, "che cadauno delli detti scrivani, all'andar a ogni viaggio, possa cavar da Ragusa, di sua propria ragione, robbe et mercantie per valuta de ducati 50, senza pagamento di dohana." E finalmente si decretò che "accadendo che il scrivano volesse restare in alcun luogo per utilità della sua mercantia, possa restar essendo d'accordo con il patrone; ma facendo altrimenti cada nella sopradetta pena." La qual pena consisteva, siccome lo si è già detto, in quel tanto a cui era sottoposto l'armatore, che avesse osato di abbandonare il porto senza lo scrivano.

Se non che qui è mestieri tener conto eziandio del fatto, che tutte concordemente le più antiche leggi marittime, impongono allo scrivano l'obbligo di estendere oltre alle scritture poc'anzi enumerate, qualunque altro accordo o contratto, che l'armatore o il nocchiero fossero stati per stipulare coi caricatori o con la ciurma. Dagli atti giudiziari dei secoli XIII e XIV, in tutte le procedure in affari marittimi, apparisce sempre siccome teste autorevole lo scrivano, che qua e là fa capolino co' suoi quaderni. Ma è di uno solo di questi che si trova anche un estratto, dal quale si può finalmente stabilire che già nel secolo XIII era in uso il *Libro-paghe*.

Ne riproduco il saggio che, essendo dell'anno 1280 circa, ha del valore eziandio dal lato linguistico.

*"pasca este accordato culla nave der sir feldericu per perpere
XXVIII. per fine a s. andrea.*

*ave receputo la seconda paga arragusa ¹⁾.
nalia manu pp. I.*

" " grossi IIII adurazu ²⁾

¹⁾ a Ragusa.

²⁾ a Durazzo.

*nalìa manu grossi IIII adancona*¹⁾
 „ „ *pp. IIII et grossi IIII udancona*¹⁾
 „ „ *pp. II adancona*¹⁾
 „ „ *grossi VI.*
 „ „ „ *X*

este pagato pasca di tutti li tercieri sui per fine a s andrea.

aue prestato lu patruno di la nuue a pasca grossi VII. di supra la pagu soa.

Extractum extractum per scribanum nauis frederici freterici teodori de Galuço,²⁾ de quaterno dicte navis.

“pasca di nimento aue receputo de sir feldericu di durracio pp. XXVIII. per seruire la naue soa per fine a s. andrea, et aue receputo di imprunto grossi VII. et este scanpato da la naue, et lu senza la bolentate de lu patruno, et sir feldericu lu patruno di la naue lasa cunnessario sir marino..

Dal quale estratto, tra le altre, si apprende che già in sul cader del 1200, era di moda la delizia della diserzione, e che, di legge, ai disertori di bordo doveva essere assegnato un procuratore o commissario, come oggi si usa a beneficio degli assenti d'ignota dimora.

Fatalmente dagli atti giudiziari di quei tempi non è possibile eruire, se in realtà, come altri supposero, fosse in uso quel libro che i nostri dicono il Giornale di bordo, e che, secondo essi, allora sarebbe eziandio stato inerente soltanto al servizio nautico, e quindi una specie di diario di viaggio. Sostengono i più che cotal libro si denominasse il *martologio*. A dirla schietta, questa denominazione nel servizio di bordo mi riesce affatto insignificante, e quindi assolutamente inammissibile. Stoltissima poi mi pare l'altra preferta da qualcheduno, di *martirologio*; salvo sempre il caso che non la si volesse dovuta al fatto, che la vita di bordo, in quei tempi, dev'essere stata in realtà un perpetuo *martirio*.

¹⁾ ad Ancona.

²⁾ Galuço, famiglia ragusea estintasi nel secolo XIV.

Io ho trovato in qualche documento medievale dalmata, citato il *marologio* nelle dizioni *mariologo* e *marlogo*, e ne segnai le varianti siccome decisive un po' per lo stile curiale, e un po' anche per le forme paleografiche di quei tempi. Ne tenni conto cioè siccome di argomenti di semplice curiosità letteraria. Non avendo mai potuto prevedere, che pur un giorno sarei stato chiamato ad occuparmi anche della storia dello sviluppo degli studî nautici e delle istituzioni marittime del medio evo, non ho nemmeno tenuto conto dell'atto relativo. Riservandomi di rivedere ancora una volta i quaderni dei secoli XIV e XV, spero di poter, quando che sia, essere in grado di aggiungere in proposito ancora degli altri e più efficaci schiarimenti. Per ora mi par necessario ¹⁾ di rilevare qualmente la dizione *marologio* valga a determinare più efficacemente d'ogni altra lo scopo del libro, che così sarebbe stato denominato. Non ho avuto l'opportunità di verificare le fonti alle quali attingevano i propugnatori della forma *mariologio*; mi sarà nondimeno lecito di sospettar in questa forma, un malinteso della dizione *mariologio* dei documenti dalmati. Militano in mio favore ed il significato etimologico che ne è tanto naturale (*descrizione o discorso del mare*), ed il fatto che, specialmente in sul cader del 300 e sul principiare del 400, la *i* dei documenti ha una grande somiglianza con la *t*. In ogni caso poi devo ripetere che la prima istituzione del *marologio* è dovuta ai missionari francescani, i quali, siccome ognun sa, dovettero in ogni tempo, fin dai primordî della loro regola, dar esatto ragguaglio d'ogni loro passo, dal momento che abbandonato il convento si recavano a predicare agli infedeli. Che anche i marini, apprezzando il valore di un tal libro, s'affrettassero di adottarlo, almeno siccome un utile promemoria per ogni non impossibile caso di controversia sui loro impegni di bordo, la è circostanza che nessuno vorrà mettere in dubbio. Ma quando precisamente il *marologio* sia stato introdotto fra le scritture di bordo, e se

¹⁾ E con ciò intendo di aver dati degli schiarimenti anche all'onorevole corrispondente delle *Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens* di Pola, che nella puntata dello scorso luglio s'occupava dei miei *Cenni per la Storia degli studî nautici in Dalmazia*.

esso pure fosse affidato alla penna dello scrivano, le sono particolarità, che non potranno essere messe in piena luce così presto.

S'è detto, finalmente, che lo *scrivano* era obbligato di ridurre in iscritto qualunque accordo, qualunque contratto che l'armatore o il capitano avessero stipulato coi caricatori o con l'equipaggio. Poichè negli statuti municipali adriatici a quest'obbligo è fatto precedere l'altro della redazione dei contratti di noleggio e d'ingaggio, che perciò sono considerati quali atti principali di bordo, egli convien qui ammettere la possibilità eziandio di casi di modificazioni o novelle inferite ai primi p. e. per forza maggiore. Eccoci infatti d'innanzi a un caso di forza maggiore, che provocando serie contestazioni in punto d'interessi economici, induceva i contendenti ad appellare al consiglio di bordo. Il caso è interessantissimo, perchè ci procura l'esempio d'un verbale di bordo, di un tempo nel quale nessuno si sarebbe ripromesso di trovare, comechè sotto vesti semplicissime e, direi quasi primitive, tutte le sottigliezze, tutte le formalità del secolo della carta. Questo verbale, d'altra parte, accennando alle cause della controversia che lo provocava, addimosta come anche allora si propagassero con rapidità veramente prodigiosa, le notizie degli avvenimenti, che, come quello memorando della Meloria, dovevano interessare più vivamente il commercio e la navigazione del Mediterraneo. La flotta pisana fu battuta alla Meloria ai 6 d'Agosto del 1284; il verbale in discorso fu registrato nel quaderno dei diversi di Cancelleria del Comune di Ragusa, il dì 30 del successivo Settembre. Detratti da questo decorso di tempo i giorni dell'ulteriore dimora a Tunisi, e quelli occorsi per la traversata del Mediterraneo e dell'Adriatico, sotto l'influsso delle perturbazioni equinoziali, s'avrebbe a dedurre che la notizia dalla Meloria giungesse alle coste africane in otto o tutt'al più in dieci giorni.

Pubblicando questo verbale, ritengo d'aver esibito un documento veramente prezioso, e che, se non basta per completare l'istoria dell'antichità e dei compiti dello scrivano di bordo, ridonda nondimeno ad illustrare quanto di più importante m'era dato di eruire intòrno ai doveri e ai diritti di quell'ufficiale nei secoli di mezzo.

*
* *

MOCLXXXIII. Indictione XII. Die ultimo septembris. ¹⁾ Coram nobili viro domino Michaelae Mauroceno ²⁾ comite honorabili Ragusii, et Juratis Judicibus Grubessa de Ragnana ³⁾ et Vitale Binzole, ⁴⁾ presentatum fuit quoddam scriptum factum per manum Andree Blanci scribani navis Blasii Theodori de Iadra, que vocatur Sanctus Nicolaus, quod scriptum lectum fuit in presencia dicti Blasii et domini Nicholai Falietro de Veneciis et Marci de Viliarico de Ragusio, et ipsi Blasius et dominus Nicolaus et Marcus fuerunt confessi et contenti esse vera quecumque in dicto scripto continentur. Cuius scripti tenor talis est:

In nomine Domini, amen. — Vero fo che ser M. de Viierico de Raguzi e ser N. Faletro e ser Jacomo tabilonio ⁵⁾ de Vinetia mercadhanti noliçadhi cum ser Blaxio de Thodero de Zara, paron de la naue ka ⁶⁾ nome san Nicolao e si comença kargar in lo porto de Tonisso per dover andar a Pixa, e siando caregadho çirka le ij parte de la dicta naue e le si uene in Tonisso nouelle de plusor parte che li Genœxi si auea ⁷⁾ sconfiti li Pixani, unde per quelle nouelle li soura dicti signori per paura de lêgni de Genoexi kè non uignise a lo porto de Tonisso, fe son ⁸⁾ ala terra e fe far a le porte de Tonisso ke la naue andaua a Venetia, e con questa uoxe fo caregadho lo romagente de la naue, e partisemo de lo porto de

¹⁾ Ex Div. Cancell. 1284 in — fol. 36 (Arch. Rag.)

²⁾ Michele Morosini, conte di Ragusa del secondo dominio veneziano, giusta patti del 1175.

³⁾ *Ragnana*, forma volgare del nome *Araneis* della famiglia patrizia ragusea che poi, di conseguenza, toglieva a cognominarsi *Ragnina*.

⁴⁾ *Binzola*, poi più propriamente *Bincio'a*, altra famiglia nobile ragusea, ma pure estinta.

⁵⁾ tabellione = notaio. — Più sotto è nuovamente citato sotto il nome più comune di *nodero*. cfr. pag. 93 nota 1.

⁶⁾ *Ka* = *k'a* = che ha.

⁷⁾ Accenna alla battaglia della Meloria (6 agosto 1284), nella quale Pisa fu completamente distrutta. (cfr. Folietta, Villani, Marangoni, de Corvaria ecc.)

⁸⁾ *Fesono, feson, = fecero*, — e sottintendi *uoxe*.

Tonisso. Vero fo ke di j auanti che nu se partisemo de lo porto de Tonisso e lo si vene una naue de Napuli et una taretà¹⁾ de Catellani et de Çiçiliani da Trapano,²⁾ per li quali nu intendesemo da elli cotal nouele, ke li Genoexi si auea sconfiti li Pixani et auea morto la soa podhestadhè³⁾ e tuti li homeni da Venecia li quali fo catadhi in quella fiadha uiui. Dì j da po, presa loste⁴⁾ e partidhi nu da Tunisso, sianto in mar cirka miia⁵⁾ XXXX ser Nicholo Falletro si dise a ser Marco da Viierico ke lo⁶⁾ si uolea andar a Pixa, e ser M(arco) r(espose) a ser N(icholo) ke lo⁷⁾ non uolea andar a Pixa per caxon de le souradite nouelle, e per caxon ke lo⁸⁾ sauea manifestamente per j letera cha uea⁹⁾ reçeundho ser Marin Michel ke li Genoexi auea preso la soa naue e menadha la çente co lauer e co le persone in pixon. Ver¹⁰⁾ che ser N(icholo) si li mostra a se¹¹⁾ raxon per kello uolea pur andar a Pixa, e stete in questa question a se¹²⁾ de longo mostrandosse a se so raxon adhensembre, Ser N(icholo) a ser M(arco) e ser M(arco) a ser N(icholo) no se posando acordar adensembre tuto quello di. Vere¹³⁾ kelaltro¹⁴⁾

1) *Tarida* — specie di nave da carico, o *barca* destinata più propriamente al trasporto di animali. Molto più tardi questa nave fa la sua comparsa anche nell'Adriatico, sotto il nome di Taridana o Tartana.

2) Trapani.

3) Alberto Morosini di Venezia eletto podestà, e mandato al comando della prima squadra pisana.

4) *Leggi*: — l'oste, cioè il presidio militare di cui usavano fornirsi le navi mercantili, contro l'attacco allora probabilissimo di corsari.

5) Miglia.

6) *Ke lo* = ch'ello.

7) *Ke lo* = ch'ello.

8) *Ke lo* = ch'ello.

9) *cha uea* = che auea.

10) *Vere* = *Ver'è* = Vero è....

11) *a se, asse*, altrove più comunemente *assa*, cioè *assai, molte ragioni* ecc.

12) Come sopra.

13) *Vere* = Vero è....

14) *Kelaltro* = che l'altro....

di ser M(arco) si clama lo paron e lo nodero ¹⁾ e tuti li marinari e si li dise tute le dite nouelle ke zascun sauea ben kele ²⁾ era uere. Onde per questa caxon eo no uoio andar a Pixa ke nu podhi ³⁾ sauer ke da ki ⁴⁾ Genoesi a sconfiti li Pixani, nu no poremo andar a Pixa e seremo prexi e menadi a Genoa sicomeialtri. ⁵⁾ Vere ⁶⁾ che ser N(icoloro) si uol andar a Pixa et eo uoio andar a Raguxi, ni ne se ⁷⁾ podhemo acordar adhensembre; in questa non deuemo sempre star, onda eo sino clamadhi per questa caxon ke, se nu na corde ⁸⁾ dandar a Pixa, tuti o la maçor parte de nu si comdixe ⁹⁾ ser N(icoloro) eo ma cordene ¹⁰⁾ ankeo; e se uu na acorde ¹¹⁾ dandar in lo colfo si comdigeo ¹²⁾ eo prego ser N(icoloro) ki sa corda ¹³⁾ an kelo. ¹⁴⁾ Vere ¹⁵⁾ ke ser N(icoloro) Faletro li r(espose): bel ser Marco queste non e parole ni de lo paron, ni de lo noclero, ni de marinari ka ali far de quisti fati elli couen ¹⁶⁾ vegnir, e che nu uolemo andar. Vero fo ke lo paron si respose ke uero era ke se li ¹⁷⁾ era en concordia adhensembre ello era presto dandar ¹⁸⁾ en quelle parte, e illi diria

¹⁾ Cioè ser *Jacomo tabilonio de Venetia*, di cui sopra, pag. 91 nota 5.

²⁾ *Kele* = che elle, cioè le notizie erano vere.

³⁾ *podhi* = potete.

⁴⁾ *da ki*, dacchè, da quando.

⁵⁾ *sicomeialtri* = siccome i (gli) altri....

⁶⁾ *Vere* = Vero è.

⁷⁾ *ni ne se* = nè noi ci....

⁸⁾ *na corde* = ne acorde(mo) = ci accordiamo....

⁹⁾ *si comdixe* = siccome dixè (dice).

¹⁰⁾ *eo ma cordene ankeo* = eo mi accordeve anche eo = io m' accordava anch' io....

¹¹⁾ *uu ua acorde* = *vu v'acordè* = voi vi accordate....

¹²⁾ *si comdigeo* = *sicome dig'eo* = siccome dico io.

¹³⁾ *ki sa corda* = *ki s'acorda* = che si accordi.

¹⁴⁾ *an kelo* = *ank'elo* = anche egli.

¹⁵⁾ *Vere* = *ver'è* = come sopra.

¹⁶⁾ *couen* = *couen* = conviene.

¹⁷⁾ *se li* = *s'elli*.

¹⁸⁾ *dandar* = *di andar*.

in concordia voluntadhe; e seli non podhese eser in concordio adhensembre sico meli ¹⁾ non era stadhi in finala, ²⁾ e uoio che un sapie messer N(*icolo*) ke queste parole e ben da me e da noclero e da mariner. Eu non sie si rico mercadhante co ³⁾ uu, eo no uoio perder la naue e la persona ke eo e tuti li altri dauemo ⁴⁾ si come aui uui, e diremo en questo fato quello che meio e piu securtadhe sera de lauer ⁵⁾ e de lanaue ⁶⁾ e de le persone, e questo sapie. Vere ke ser N(*icolo*) Faletro r(*espose*) alo paron ke lo ⁷⁾ hera tegnuodho dandar a Pixa e kelo ⁸⁾ li dixea pur che lo ⁹⁾ non uolea andar oltre se no la, e prega mi scriuan ke lo li douese scriuer. Vere ¹⁰⁾ ke ser M(*arco*) si dise alo paron: bel sor paron, eo non me poso acordar con ser N(*icolo*) ne ello; e uu ¹¹⁾ dixè dandar a Pixa, e uu dixè dandar a Raguxi. Onda lo paron respose: plaxeuello et eo lo fare. ¹²⁾ Ser M(*arco*) dixè ke lo ¹³⁾ li plaxea kelo e noclero e la bona cente de la naue disisse quello chi li parese lo meio de lauer e dele ¹⁴⁾ persone, ecosi anda lo nocler e paron in prodha ¹⁵⁾ e parla con la bona çente ¹⁶⁾ de la naue, et alofin si dise a ser N(*icolo*) in questa

¹⁾ *sico meli* = sicom'eli...

²⁾ *finala* = fina là....

³⁾ *co* = come.

⁴⁾ Voleva forse scrivere *havemo*; diversamente non se ne potrebbe capire il significato, a meno che non si ayasse a sottintendere qualche altra parola sfuggita alla penna del cancelliere.

⁵⁾ *laver* = l'aver.

⁶⁾ *de lanaue* = de la nave....

⁷⁾ *ke lo* = k'elo = ch'ello.

⁸⁾ *kelo* = k'elo....

⁹⁾ *che lo* = ch'elo....

¹⁰⁾ *Vere* = Ver'è = vero è.

¹¹⁾ *uu* = e uu = e vù dixé....

¹²⁾ *Leggi lo farò*; ovvero sottintendi *vo'* cioè *lo vo'* (voglio) fare.

¹³⁾ *ke lo* = k'elo = che ello.

¹⁴⁾ *de le*.

¹⁵⁾ da proda — forma marin. — da prova.

¹⁶⁾ Consiglio di bordo.

maniera: messer N(*icolo*), nu auemo ueçudho che 1 et 1 neente; che uu con ser Marco non podbe esser stadho in concordia adhen-
 sembre ni ancora non ue podbi acordar segondo lo nostro parer,
 onde questo si e ¹⁾ quello che nu ue dixemo messer Nicholo da
 que ²⁾ kelu ³⁾ chi na ⁴⁾ noliçado si com se uu me demanda a dir
 quello che eo credo ki sia lo meio de lauer ⁵⁾ e dele persone e dela
 naue per mia voluntadhe et per quella de la bona gente de la
 naue, si ue dixemo apertamente ke uu andara cum altra naue a
 Pixa, ⁶⁾ che cum questa no per questo uiaço; che nu non uolemo
 andar a perder lauer ⁷⁾ et le persone, onde a nu tuti si par lo meio
 dandar ⁸⁾ a Venetia, et incontinente fo fato. Onde miser M(*arco*) si
 me prega mi scriuan cheo ⁹⁾ li doçese scriuer che lo paron elo ¹⁰⁾
 mercadhante e quelli de la naue lo sforçaua, e per força lo menaua
 a Venetia digando tuta fiadha: eo faço lo meo dampno libre 11^m
 et plu se plu lauese ¹¹⁾ de dampno.

¹⁾ e = he = è.

²⁾ da que = dacchè.

³⁾ ke lu = k'elu = che quegli....

⁴⁾ na = n'ha

⁵⁾ lauer = l'aver.

⁶⁾ Risultato del consiglio di bordo.

⁷⁾ lauer = l'auer.

⁸⁾ dandar = d'andar.

⁹⁾ cheo = ch'eo = che io.

¹⁰⁾ elo = e lo. ..

¹¹⁾ lauese = l'avesse = l'avesse.