

GALEA

IL MODELLO

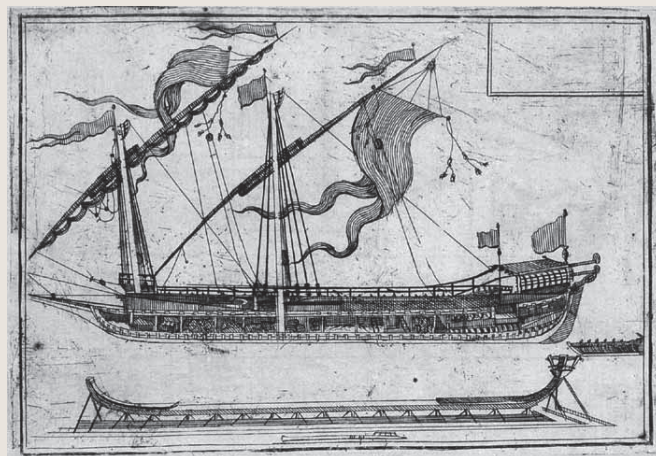
Esso proviene con ogni probabilità dall'antico Arsenale della Repubblica di Genova e si riferisce ad una galea della fine del Seicento o dei primi del Settecento, quando questo tipo di unità, dopo aver dominato per secoli il bacino del Mediterraneo, era destinato inesorabilmente ad estinguersi per la comparsa e l'affermazione nelle stesse acque degli imponenti vascelli a vela quadra più idonei, per capacità di carico, equipaggio ridotto, armamento poderoso e sufficienti qualità marinare a sostenere l'evoluzione dei tempi.

Si tratta di un modello strutturale di grandi dimensioni, avente una lunghezza di circa 3 m, costruito per motivi di cantiere e didattici; esso si limita allo scafo nudo con parte del fasciame esterno aperto, in modo da poter esaminare meglio i dettagli delle complesse strutture. Risalta così la disposizione dei banchi, la rembata, destinata ad ospitare dai cinque ai sei cannoni disposti per chiglia, la corsia centrale, la struttura della carrozza ed il timone.

I due lunghi alberi a calcese, denominati rispettivamente di trinchetto e di maestra, erano situati rispettivamente il primo a prora, subito dietro la rembata, ed il secondo a due terzi della lunghezza della nave partendo da poppa, essi erano destinati a sostenere l'antenna armata con vela latina, come era d'uopo in quei tempi nel Mediterraneo. Il modello di detta galea risulta uno dei pezzi più importanti della presente raccolta e, dato il suo livello di dettaglio, è servito come base per la ricostruzione al vero di una galea genovese.

LA NAVE

La galea, nave prevalentemente mediterranea considerata l'erede degli antichi legni sottili fenici e greci, delle liburne romane e dei dromoni bizantini, trae il nome, per la sua forma e per l'agilità, dal greco γαλεός che significa squalo. Nave sottile ad un ponte completo da poppa a prora, bassa sull'acqua e con pochissima immersione, lunga da quaranta a cinquanta metri e larga dai cinque ai sette metri, pur disponendo di attrezzatura velica, impiegava come mezzo principale di propulsione i remi. I banchi dei vogatori, da un minimo di ventisei ad un massimo di trenta per banda, erano sistemati sul ponte nella parte centrale ed erano inizialmente disposti obliquamente alla chiglia, così da avere sullo stesso banco tre vogatori, ognuno al proprio remo; questo sistema, come pure la galea, era



spaccato di una galera in una stampa d'epoca

detto "alla sensile". In seguito, nel corso del XV secolo, i banchi furono disposti trasversalmente alla chiglia e, pur ospitando sempre tre vogatori, questi ora azionavano un solo remo, dando così origine ad un nuovo tipo di voga detto "a scaloccio". La parte essenziale della galea era l'apposticcio, costituito da un robusto telaio rettangolare, appoggiato per tutta la lunghezza dello scafo e sporgente fuoribordo in corrispondenza delle murate. Sui due lati più lunghi, detti correnti, si impostavano gli scalmi dove venivano legati i remi che si trovavano così ad avere un braccio di leva maggiore, in modo tale da poter essere maneggiati più facilmente e con minor fatica. Sui correnti si innalzava una specie di battagliola, detta impavesata, che serviva per la protezione dei vogatori durante le fasi di combattimento. Fra le due file di banchi uno stretto corridoio, detto corsia, permetteva il collegamento tra poppa e prora. A prora la corsia si allargava, estendendosi fino a murata, e si innalzava rispetto alla posizione iniziale della corsia, costituendo una piattaforma detta rembata, dove prendevano posto le truppe imbarcate. All'estremità poppiera invece si trovava la cosiddetta carrozza, ossia la parte più nobile della galea, destinata agli ufficiali ed al comandante dell'imbarcazione. Tale zona molto spesso si presentava splendidamente lavorata e cesellata. La prora si affinava in un puntale lungo e acuminato, detto sperone o rostro, che veniva utilizzato durante le fasi di combattimento per spezzare i remi delle galee avversarie, così da renderle non più governabili.

BIBLIOGRAFIA

AA. VV., *Dictionary of Ships*, A. Dudsrus & E. Henrict, London 1986

CAMPODONICO P., *La marineria genovese dal Medioevo all'Unità d'Italia*, Fabbri, Milano 1991

PARIS E., *Die Grossezeit der Galeeren und Galeassen*, Berlin 1973

ROSSI E. - ALBERANI M. - FELLER A. M., *Le galee. Storia, tecnica, documenti*, Gruppo modellistico trentino di studio e ricerca storica, Trento 1990

ROSSI E. - ALBERANI M. - FELLER A. M., *Le costruzioni navali con particolare riferimento alle galee*, Effe e Erre, Trento 1989

VOCINO M., *La nave nel tempo*, Alfieri, Milano 1942

