

20
Koinè

Corrado de Ceglia

In nomine Deo et Regibus - Inediti di una storia nota

copyright ©

Liberodiscrivere® edizioni

marchio registrato di STUDIO64 srl Genova

ISBN 9788873883395

Prima edizione: settembre 2011

Libro stampato integralmente su carta ecologica

Questo libro è in vendita su: **www.Liberodiscrivere.it**

La riproduzione, anche solo parziale, di questo testo e immagini, a mezzo di copie fotografiche o con altri strumenti, senza l'esplicita autorizzazione dell'Editore, costituisce reato e come tale sarà perseguito.

Corrado de Ceglia

**In nomine
Deo et Regibus**

Inediti di una storia nota


Libero**descrivere**[®]
edizioni

*a mia moglie Giuliana
che mi ha incoraggiato e aiutato
nella realizzazione di questo volume*

“Ricco come il mare”... “grande e misterioso come il mare”...

Da oltre cinquecento anni gli uomini di ogni continente si interrogano affascinati dopo l'impresa del grande navigatore. Come tutti sappiamo, la scoperta dell'America rappresenta lo spartiacque fra la Storia Antica e la Storia Moderna. Questo grandissimo avvenimento è dovuto all'intuizione, al grande studio astronomico e geografico, all'intelligenza, alla fede di Cristoforo Colombo. Tutte queste qualità riunite straordinariamente in quest'uomo prodigioso, hanno provocato la più grande rivoluzione di tutti i tempi modificando drasticamente i mezzi di trasporto, gli usi ed i costumi di interi popoli, hanno rivoluzionato le mense a causa di tanti nuovi cibi sconosciuti al vecchio mondo, hanno stravolto gli Stati e le loro politiche.

Tutto ciò fu possibile oltre che per la tenacia e la fede del grande Ammiraglio Genovese, anche per i mezzi pratici da lui usati: “le Caravelle”, semplici legni in grado per primi di aver attraversato l'Oceano Atlantico. È proprio per questo motivo che riguardo ai mezzi navali usati nei molteplici viaggi di Cristoforo Colombo, sia gli studiosi spagnoli che quelli di altri paesi Europei ed Americani, sono e continuano ad essere discordi sia per le tecniche che per i metodi di costruzione, sui pesi e misure dei materiali, giacchè sulle varie ricostruzioni molti storici, scrittori, disegnatori e modellisti hanno scritto, disegnato modellato e a volte tramandato fattori ed elementi inesatti.

I - LA NAVE

La storia ci ha tramandato molti personaggi che hanno convissuto con il mare: alcuni lo hanno dominato diventando grandi protagonisti, raccogliendo onori e soddisfazioni, altri hanno avuto solo lunghe lotte avventurose e drammatiche, in cambio di sole delusioni.

CRISTOFORO COLOMBO rappresenta quanti, prima e dopo di lui, hanno affrontato il mare con il solo mezzo valido allo scopo: la “NAVE”.

Come descritto più avanti, l'uomo di mare e quanti hanno contribuito a migliorare e sviluppare questo mezzo di trasporto e locomozione, hanno reso possibile, mediante la loro arte marinara, la loro pratica, i loro sacrifici ed abnegazione, raggiungere quei livelli di grande perfezione tecnica dei mezzi navali, che consentono alla odierna mariniera di solcare mari ed oceani con la massima sicurezza.

L'evoluzione della nave iniziò circa 1000 anni a.C. con i fenici, che furono i primi a costruire navi d'altura dotate di ordinate¹, che ne formavano l'ossatura partendo dalla chiglia². (Fig. 1) Essi navigavano anche di notte orientandosi con le stelle, e sbarcarono a Cartagine, in vari porti della Sardegna, della Corsica, Marsiglia e Cadiz.

¹ ORDINATE: elementi composti, a forma di arco, trasversali alla struttura della nave che, partendo dalla chiglia, lateralmente da ambo i lati, nel loro complesso formano l'ossatura della nave.

² CHIGLIA: trave principale, più bassa dello scafo, costruita a sezione rettangolare che si estende da prora a poppa e sulla quale vengono fissate tutte le ordinate.

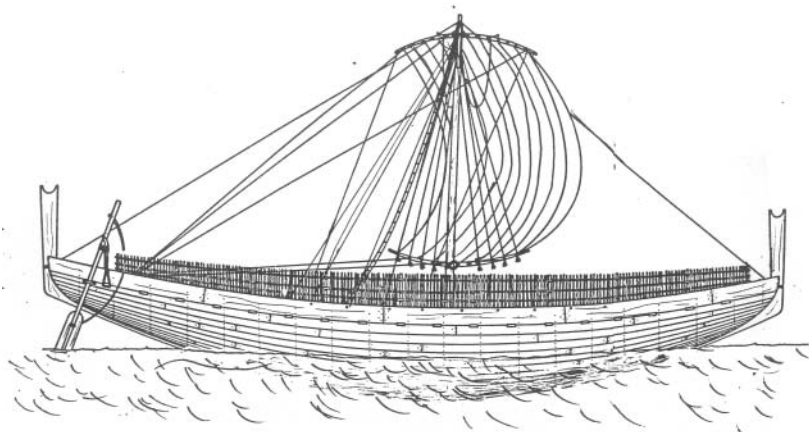


Fig. 1 - Nave fenicia del 1000 a.C..

I greci costruirono le “triremi” circa 500 anni a.C.

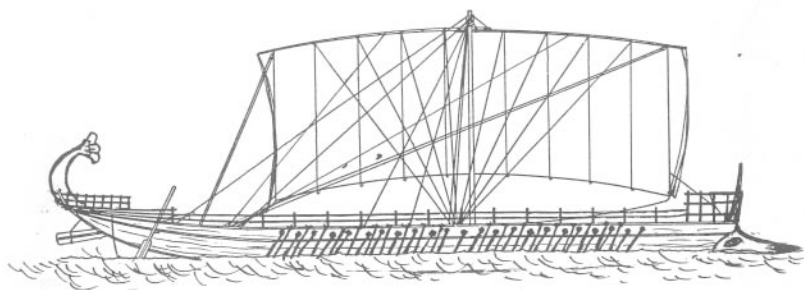


Fig. 2 - Trireme greca del 500 a.C..

I romani organizzarono le prime grandi flotte, perfezionando le loro navi da guerra, fornendole di rostro, torre, corvo e catapulte. Nel 260 a.C. Caio Duilio, con la sua flotta di 120 triremi, era padrone incontrastato del Mediterraneo, dopo aver vinto la flotta cartaginese non meno numerosa, ma meno evoluta.

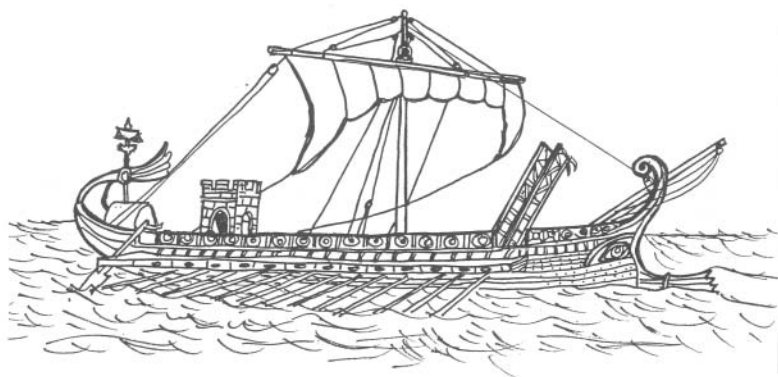


Fig. 3 - Bireme romana d'abordaggio.

Nel III secolo d.C., la flotta mercantile romana aveva navi da trasporto solide e capaci, con albero maggiore a due vele quadre e uno prodiero inclinato oltre la prua con una vela quadra. (Fig. 4)

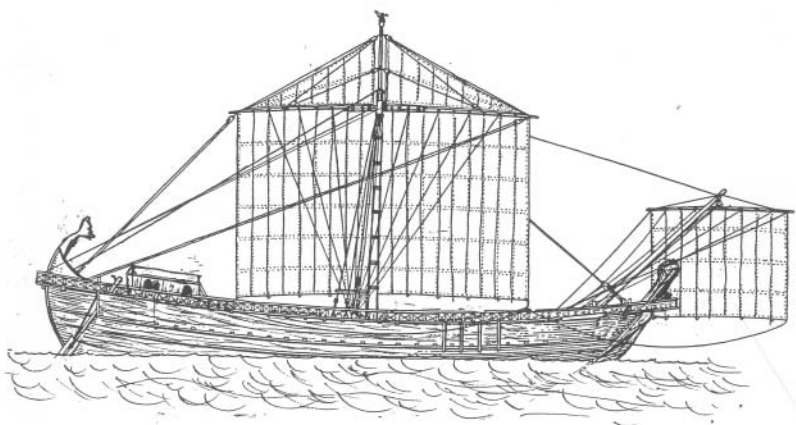


Fig. 4 - Nave mercantile romana III secolo d.C..

Nel VI secolo d.C. i vikinghi, popolo della Norvegia, Danimarca e Svezia, si misero in evidenza con le loro navi di forma affusolata e leggerissima, a fasciame³ sovrapposto, senza coperta⁴, con prora e poppa della stessa forma tagliente, attrezzate con un albero a vela quadra e una fila di remi per lato.

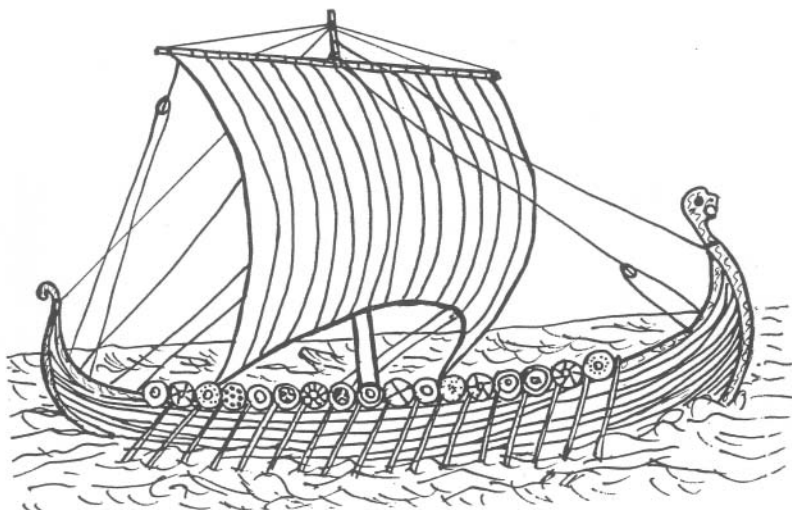


Fig. 5 - Drakar vikingo.

La parola “wiking” significa “re del mare”.

Col passare del tempo, i loro “drakar” si spinsero sempre più lontano.

Nel VIII secolo raggiunsero l’Islanda e vi si stabilirono e nel IX secolo raggiunsero la Russia spingendosi nel Mar Nero, attraversarono Kiev e discesero il Dnieper. In seguito si spinsero nel Me-

³ FASCIAME: è il rivestimento esterno che copre lo scheletro della nave; può essere a comenti appaiati ossia con i lembi combacianti, oppure sovrapposti e cioè in modo che l’orlo della tavola poggi su quello precedente.

⁴ COPERTA: piano che copre parzialmente o totalmente la parte superiore dello scafo.

diterraneo: agli inizi del X secolo si stabilirono sulla costa settentrionale della Francia da cui ne deriva il nome “Normandia”. “Normanno” significa “uomo del mare”.

Una leggenda racconta che nel 982 Eric il Rosso partì dall’Islanda e raggiunse la Groenlandia dove fondò una colonia e nel 1000 suo figlio, Leif Ericsson, con un drakar e 35 uomini di equipaggio, raggiunse il Labrador, il Canada e la foce del fiume Hudson. I vikinghi erano un popolo nomade e predatore, non scrivevano e non usavano carte nautiche o mappe, né conoscevano la bussola. Essi si affidavano al loro istinto marinaresco e all’avventura corsara.

Alla fine del X secolo comparvero le “galee italiane” (Fig. 12), che erano un’evoluzione delle trireme romane. Erano navi lunghe con un lungo rostro prodiero; la propulsione era prevalentemente a remi ed avevano un albero a vela latina⁵.

Galea in latino significa “pesce spada”.

Nel XII secolo gli arabi appresero l’uso della bussola dai cinesi e nel XIV secolo gli amalfitani la perfezionarono.

Nel XV secolo alla galea si aggiunse l’albero di trinchetto⁶ ed a volte anche la mezzana⁷.

Nel XVI secolo comparve la “galeazza”, che era una grossa galea armata di un buon numero di cannoni. Essa raggiungeva i 70 metri di lunghezza e aveva tre alberi a vele latine e portava 32 banchi per rematori.

⁵ VELA LATINA: vela a forma triangolare

⁶ ALBERO DI TRINCHETTO: è l’albero prodiero di un bastimento a due o più alberi.

⁷ ALBERO DI MEZZANA: è il terzo albero di un bastimento a tre o più alberi.

Ancora nel XVIII secolo alcune marine da guerra avevano la galeazza tra le loro flotte.

Nella metà del XVI secolo, gli spagnoli costruirono i “galeoni” che furono le prime navi ad avere le artiglierie sopra e sotto coperta.

Nel XVII secolo gli olandesi costruirono gli alberi delle navi a più segmenti, aumentando l'altezza degli alberi e diminuendo la grandezza delle vele, modificando la forma delle vele quadre in forma trapezoidale e aumentandone il numero per ogni albero. Aumentando l'altezza degli alberi si rese necessario allargare le sartie⁸ facendo passare le bigotte⁹ di landa¹⁰ esternamente ad un parasartie¹¹. CRISTOFORO COLOMBO, con la sua scoperta, dette inizio ad una ricerca di predominio dell'Oceano Atlantico, spingendo tutte le marine a rinnovarsi.

Francia e Inghilterra, sino alla grande scoperta, si erano limitate a costruire prevalentemente navi da guerra con il solo scopo di sopraffarsi l'un l'altra.

Nella frenesia di migliorare le navi, non mancarono alcune costruzioni assurde.

Enrico VIII d'Inghilterra, dovendosi recare in Francia, per dimostrare ai francesi la sua potenza, fece costruire velocemente la “Henry Grace à Dieu” che, quando nel 1514 fu allestita, venne soprannominata “Great Henry”. La nave era lunga più di 60 me-

⁸ SARTIE: manovre fisse che assicurano lateralmente l'albero sulle fiancate della nave.

⁹ BIGOTTA: specie di bozzello senza puleggia.

¹⁰ LANDA: catena o sbarra di ferro che mantiene fissata la bigotta della sartia alla murata.

¹¹ PARASARTIE: grosso tavolone posto orizzontalmente sopra le cinte e fissato allo scafo, cui vengono fissate le bigotte di landa.

tri, aveva il castello di prora¹² ed il cassero di poppa¹³ a più ponti (nella parte poppiera dell'albero di maestra¹⁴ aveva sei ponti); era armata di 184 cannoni ed aveva un equipaggio di 800 uomini. Era attrezzata con quattro alberi ed alberetti sui primi tre, più il bompresso¹⁵, con un totale di dodici vele. Pur offrendo un'immagine di grandiosa potenza, a causa della sua complicata velatura ed il peso eccessivo delle artiglierie, la nave non era adatta alla navigazione oceanica.

Nel 1536 iniziò una ristrutturazione che durò tre anni, ed alla fine le sue artiglierie consistevano in 21 cannoni pesanti, di bronzo, 130 cannoni più leggeri, in ferro, e 100 lombarde a mano; nonostante ciò restò una nave solamente appariscente e non fu mai usata per azioni di guerra.

Nel 1552 venne distrutta da un incendio, a causa di una candela accesa che si rovesciò.

I francesi non vollero essere da meno: nel 1553 costruirono, nel porto di Le Havre, la "Grande Françoise", ma la fecero talmente grande da non riuscire a farle superare l'imboccatura del porto, neanche nelle migliori condizioni di alta marea.

Nel XVII secolo Francia e Inghilterra avevano le migliori navi di tutte le flotte.

L'evoluzione della nave proseguì velocemente, ma ci fermiamo senza allontanarci molto dall'epoca colombiana.

¹² CASTELLO: sovrastruttura pontata, sistemata a prua sul ponte superiore fino al dritto di prora.

¹³ CASSERO: ponte sopraelevato a poppa della nave.

¹⁴ ALBERO DI MAESTRA: è l'albero più alto di un bastimento a due o più alberi, generalmente il secondo di prora.

¹⁵ BOMPRESSO: albero prodiero sporgente obliquamente in fuori dalla prua della nave.