EMILIO PANDIANI

# IL PRIMO COMANDO IN MARE DI ANDREA D'ORIA

## CON UNO STUDIO SULLE GALEE GENOVESI

Dopo un secolo tumultuoso per passioni partigiane, dopo avere saggiate Signorie straniere e dominazioni di capi-partito cittadini, Genova iniziava il sec. XVI sotto la signoria di Luigi XII, Re di Francia, cui la conquista del ducato di Milano (1499) aveva aperto la via per ottenere Genova.

Il nuovo governo aveva retto, nei primi tempi, con mano sicura il timone della orgogliosa Repubblica, ma le dolorose sconfitte subite dai Francesi nel Regno di Napoli, per opera degli Spagnoli, nei primi anni del'500, dovevano avere scosso il prestigio francese in Genova e, d'altro lato, le mire segrete del Papa ligure Giulio II, che tendevano a liberare la patria dal dominio straniero, avevano incoraggiato il partito anti-francese in Genova a tentare di scuotersi di dosso la dominazione di Francia.

Nel 1506 una sollevazione contro i Nobili, mutatasi presto in aperta ribellione agli ordini del Governatore francese, aveva obbligato il Governatore stesso ad abbandonare la città, ed il presidio francese a ritirarsi nella fortezza di Castelletto.

Ma pochi mesi dopo, nell'aprile del 1507, un forte esercito francese, comandato dallo stesso Re di Francia, era disceso contro Genova e l'aveva sottomessa. Il Re non era stato troppo severo verso i ribelli; tuttavia aveva imposto che costruissero a loro spese una grande fortezza sulla punta del Promontorio, ove sorgeva la torre della Lanterna, faro di Genova, per imbrigliare la irrequieta popolazione genovese. Il castello era sorto in breve tempo e, a giudizio dei competenti, era la più bella e più sicura fortezza che si potesse vedere in Europa. Essa era chiamata comunemente fortezza della Lanterna, o di Codefà, (Capo del faro) dal luogo ove sorgeva, o anche Briglia, o la Mauvoisine, perchè poteva paralizzare, in caso di lotta con i Genovesi, ogni commercio nel porto (1).

(1) La sollevazione genovese e la riconquista di Genova da parte del Re di Francia furono trattate nel mio lavoro: « *Un anno di storia genovese* » in Atti della nostra Società, vol. XXXVII.

Passarono pochi anni di tranquillità, durante i quali il governo francese in Genova si fece sempre più severo e sospettoso, per le trame che si stavano ordendo fuori di Genova, con l'occulto consenso del Papa Giulio II, contro i Francesi; poi la volontà del Pontefice apparve manifesta con le spedizioni navali inviate ripetutamente da lui nel 1510, contro Genova, e finalmente, la famosa Santa Lega del Papa con la Spagna e l'Impero, dopo avere rovesciato improvvisamente il dominio francese in Lombardia (1512) muoveva alla liberazione di Genova.

Il Governatore di Genova sperò di avere qualche aiuto dalla Francia per via di mare, ma, prima dell'arrivo della flotta, la Santa Lega faceva invadere la Liguria da un corpo di milizie, guidato da un genovese, Giano Fregoso, che da anni era condottiero di una compagnia di mercenari, in gran parte liguri, al servizio della repubblica di Venezia.

E' assai probabile che egli stesso avesse proposto e caldeggiato il pronto invio di un piccolo esercito rapido e manovriero contro la Liguria. L'ardente desiderio di ritornare in patria, la speranza di dominarvi come Doge, doveva porgli il fuoco nelle vene e fargli bruciare le tappe del ritorno alla sua terra. Attraversato l'Appennino per la valle del Nure e dell'Aveto, egli giungeva in Chiavari il 17 giugno 1512.

Il Governatore francese di Genova, Francesco di Rochechouard, alla notizia della marcia del Fregoso, chiedeva urgenti soccorsi al La Palisse comandante dell'esercito francese in Lombardia, e questi, che era tutto affaccendato nella ritirata delle milizie verso Alessandria, mandava assicurazione che avrebbe inviato qualche compagnia di fanti, ma in effetti non giungeva alcuno.

Intanto il Fregoso spediva un trombetta a Genova ad intimare la resa. Il Rochechouard lo voleva fare impiccare perchè le lettere che egli portava erano dirette ai magistrati genovesi e non a lui, poi, per intercessione dei magistrati stessi si contentava di farlo imprigionare nel Castelletto. Le milizie del Fregoso si avvicinavano intanto senza contrasti a Genova; il Governatore, non avendo milizie sufficienti e non fidando nella buona volontà di patrizi e di mercanti genovesi, che si dichiaravano pronti a sostenere il dominio francese, si ritirava nel vespro del 20 giugno 1512 nella robusta fortezza della Lanterna, che era certamente ben provvista per resistere ad un lungo assedio.

Altre milizie francesi erano inviate a rafforzare la guarnigione del Castelletto, vecchia, ma solidissima fortezza, in magnifica posizione per dominare la città; invece un centinaio di Svizzeri, addetti alla custodia del Palazzo del Governo, riceveva l'ordine di imbarcarsi per la Francia.

Giano Fregoso entrava in città e vi iniziava il suo governo sotto la protezione della Lega e specialmente del Papa Giulio II, il quale vedeva

appagato il desiderio, da lungo tempo accarezzato, di liberare la Liguria dai « barbari ». Sappiamo dal Sanudo che, alla notizia della presa di Genova, il Papa « mostrò grandissima leticia et cridò: Fregoso! Fregoso! » e volle che tutta Roma fosse illuminata sfarzosamente nella notte del 26 giugno « che pareva tutta Roma ardesse de jubilo » ed insistette perchè anche a Venezia fosse fatta festa ed infatti vi si fece « sonar campanò a S. Marco e cussì per tutta la terra » e si fecero « lumiere » ed una processione (1).

Il nuovo Doge genovese non ebbe tuttavia facile vita nei primi tempi del suo governo. I Francesi tenevano ancora le due fortezze del Castelletto e della Lanterna, che erano di grave impaccio alla vita normale della città. Il Castelletto minacciava il centro di Genova; la Lanterna dominava con le artiglierie tutto il porto.

Genova, come diceva il cronista genovese Bartolomeo Senarega, era assediata dalle sue stesse fortezze. Si prevedeva anche l'arrivo di una flotta francese, che avrebbe tentato, con il soccorso dei castelli, la riconquista della città, perciò si prendevano febbrili provvedimenti per impedire la riscossa francese.

Il Pontefice inviò sei bombarde di bronzo, mille palle di ferro e ventimila libbre di polvere, ed ottenne che la Repubblica veneta ed il Re di Aragona inviassero navi in soccorso.

Nel contempo il nuovo Doge apriva le ostilità contro il Castelletto. Dopo lungo e potente bombardamento il castellano si decise alla resa. Da documenti genovesi risulterebbe che la fortezza fosse stata assai danneggiata dalle artiglierie e perciò si inferirebbe che la resa fosse stata necessaria; da notizie veneziane e francesi pare invece che il castellano non avesse fatto interamente il suo dovere, sì che al suo ritorno in Francia fu processato per tradimento e mandato a morte.

Degno di grande lode per il suo valore fu il castellano della fortezza della Lanterna che per quasi due anni resistette all'assedio dei Genovesi. Intorno a quest'epica lotta l'autore del presente scritto darà tra poco un racconto che potrà forse essere interessante. Qui basterà dire che una flotta francese apparve un giorno per riporre il governo francese in Genova, ma era ormai troppo tardi, ed allora essa si contentò di rifornire di uomini, di armi, di provvigioni, la fortezza della Lanterna, e si ritirò in tempo per evitare uno scontro con le navi della Lega, che accorrevano in soccorso della città. Giunsero infatti due galee pontificie, tre venete e, poco dopo, sette aragonesi comandate dal famoso Villamarino e restarono a guardia di Genova sino all'approssimarsi dell'inverno, poi ritornarono alle loro sedi, lasciando

(1) SANUDO M., *Diari*, XIV, 421, 450, 453, 454, 456.

al Doge la cura di provvedere ad una flotta genovese per la difesa della Repubblica e per il blocco della Lanterna (1).

L'antica Repubblica di Genova non aveva mai avuto una flotta statale; essa si era sempre servita, nei casi di guerra, delle navi appartenenti alle famiglie cittadine, ingaggiandole per un determinato periodo di tempo. Ciò era stato sempre causa di gravi inconvenienti, perchè se le ostilità si prolungavano oltre il periodo di ingaggio occorreva persuadere gli armatori e le ciurme a proseguire il servizio aumentando le paghe; a volte qualche patrono di nave abbandonava alla chetichella la flotta; spesso il timore di guasti o di perdite del naviglio rendeva tiepide le azioni guerresche. D'altra parte le finanze della Repubblica non permettevano di accollarsi le spese di una flotta di proprietà dello Stato.

Il Doge ricorse al vecchio sistema di ingaggiare cinque « barchie », un galeone, due brigantini, per la tutela delle navi in viaggio per i mari e quattro navi per il blocco della Lanterna, ma volle anche ripristinare una buona usanza sorta nell'ultima metà del Quattrocento, cioè quella di due galee « di custodia », per guardia contro i pirati, le quali appartenessero allo Stato, essendo evidente la necessità di un nucleo, sia pure modesto, di forze dipendenti dalla Repubblica.

Occorreva dunque affrettare la fabbrica e l'allestimento di due galee e perciò Giano Fregoso e l'Ufficio di Balia pensarono di ordinarne subito l'impostazione, ma, per i tiri della Lanterna, non era da pensare ai cantieri presso il porto, e perciò si decise di impostare le galee alla marina di Sarzano, piccolo porticciolo tra le colline di Carignano e di Sarzano.

Il porticciolo è oggi colmato di terra, ma v'è qualche vecchio che ricorda la piccola, graziosa insenatura, ed il caratteristico scoglio della Campana che sorgeva in mezzo ad essa.

Il cantiere era probabilmente nella parte più interna del porticciolo, presso la foce del Rivotorbido.

La costruzione delle galee ed il loro armamento avvennero negli ultimi mesi del 1512 e nei primi mesi del 1513, con prontezza assai notevole; ma ciò che più interessa è il fatto che il Governo prepose alla costruzione di esse Andrea D'Oria, il quale iniziò così la sua carriera navale.

Nato nel 1466 in Oneglia da famiglia patrizia, ma non doviziosa, egli aveva sino a quel tempo offerto la sua spada a Signori italiani, pur conti-

(1) Le notizie qui esposte sulle vicende genovesi sono tratte dal SENAREGA: « *De rebus genuensibus commentaria ab anno MCCCCLXXXVIII usque ad annum MDXIV* » e dalle note appostevi da me nella nuova edizione dei « Rerum italicarum scriptores » curata oggi dal Sen. Pietro Fedele. Circa la fortezza della Lanterna cfr. anche Ch. de la Ronçiere, *Histoire de la Marine française*, Paris, 1906, volume III.

nuando ad interessarsi alla politica della sua patria e doveva avere acquistato fama di abile negoziatore e di esperto capitano, se nella cacciata dei Nobili da Genova, nel 1506, era stato inviato al Re di Francia a proteggere gli interessi del patriziato ligure e nel 1507 era stato consultato dagli stessi nobili sui mezzi da seguire per liberare Monaco dall'assedio dei popolari genovesi. Nel 1510 era stato ospite, con altri gentiluomini genovesi, del capitano Contarini, comandante della flotta veneta, inviata dal Papa verso Genova per tentare di cacciare i Francesi. Finalmente, nel 1512, egli rientrava in Genova con Giano Fregoso e da un suo biglietto, conservato fra le carte dell'Archivio di Stato di Genova, sappiamo che nel luglio aveva preso parte all'assedio del Castelletto, e a tal uopo aveva requisito per ordine del Doge 49 archibugi nella casa di madonna Battistina, vedova di Giovanni D'Oria (1).

Nello stesso mese era stato inviato a Pavia con un uomo di leggi per tentare di ridurre il tributo che la Lega chiedeva a Genova per le paghe degli Svizzeri. Nel novembre dello stesso anno aveva diretto la costruzione di un riparo in capo al molo, che doveva servire per difendere quel luogo dai tiri della Lanterna e per piazzarvi artiglierie. Abbiamo ancora una lista di spese, presentata da lui al Governo, per l'acquisto e per il trasporto di fascine, di terra, di letame, di botti, e tavole di galea e altro legname per la costruzione del riparo; tra le altre spese è segnata questa: « e più, per dati a li galeoti veneti che portorono terreno de note, como par distintamente per le polise date da Jo. Maria de Pegio, L. LXXVI, s. V. » (2). Il D'Oria aveva dunque usufruito per quel lavoro uomini delle galee venete, che in quel tempo erano a Genova. A questo fatto accenna forse un ammiraglio veneto, Cristoforo Canale il quale lodava l'abilità del D'Oria nel servirsi dei suoi galeotti anche in opere pubbliche « come (dice egli) fece durante lo *sverno*, fabricando il molo di Genova » (?). La notizia non è esatta, ma forse in essa è ricordato, mutando molte cose, il « ridotto » effettuato dal D'Oria sul molo, usando galeotti veneti (cfr. *Appendice* p. 368).

Il Governo affidò dunque ad Andrea D'Oria, con atto del 6 ottobre 1512, l'incarico di sorvegliare la costruzione delle galee, assicurandogliene il comando appena fossero armate. Non meravigli questo improvviso mutamento di carriera del patrizio ligure. Oltre alla millenaria tradizione, occorre pensare che ogni ligure era allora forse più di oggi esperto nell'arte del navigare perchè le

(1) Archivio di Stato di Genova; *Diversorum* filza 76-3096. La dichiarazione testimoniale del Doria ha la data 2 maggio 1513.

(2) Archivio di Stato di Genova; *Diversorum* filza 76-3096; *die XXII novembris 1512. Racio expensarum repaguli facti in capite molis per Nobilem Andream de Auria.*

relazioni di ogni genere fra le città delle Riviere si effettuavano in quel tempo per via di mare, essendo le strade assai disagevoli, e riuscendo perciò più veloce, più comodo, più sicuro il transito per mare.

Per avere una direttiva nella costruzione delle nuove galee si estrasse dalle carte dell'archivio un progetto redatto nel 1510, durante il Governo francese. In esso il Governatore Francesco di Rochechouard aveva steso un contratto con il savonese Martino Oxilia q. Batt. per la costruzione in Savona di quattro galee sottili. La carta era stata scritta il 7 dicembre 1510 ed il costruttore si era impegnato di consegnare le galee complete entro il 15 aprile 1511. Il governatore aveva promesso di pagare per tale opera scudi 3000 e cioè scudi 750 per ogni galea, dando un primo acconto di scudi 200, poi altre somme ogni 15 giorni, fino a raggiungere un quarto della somma totale.

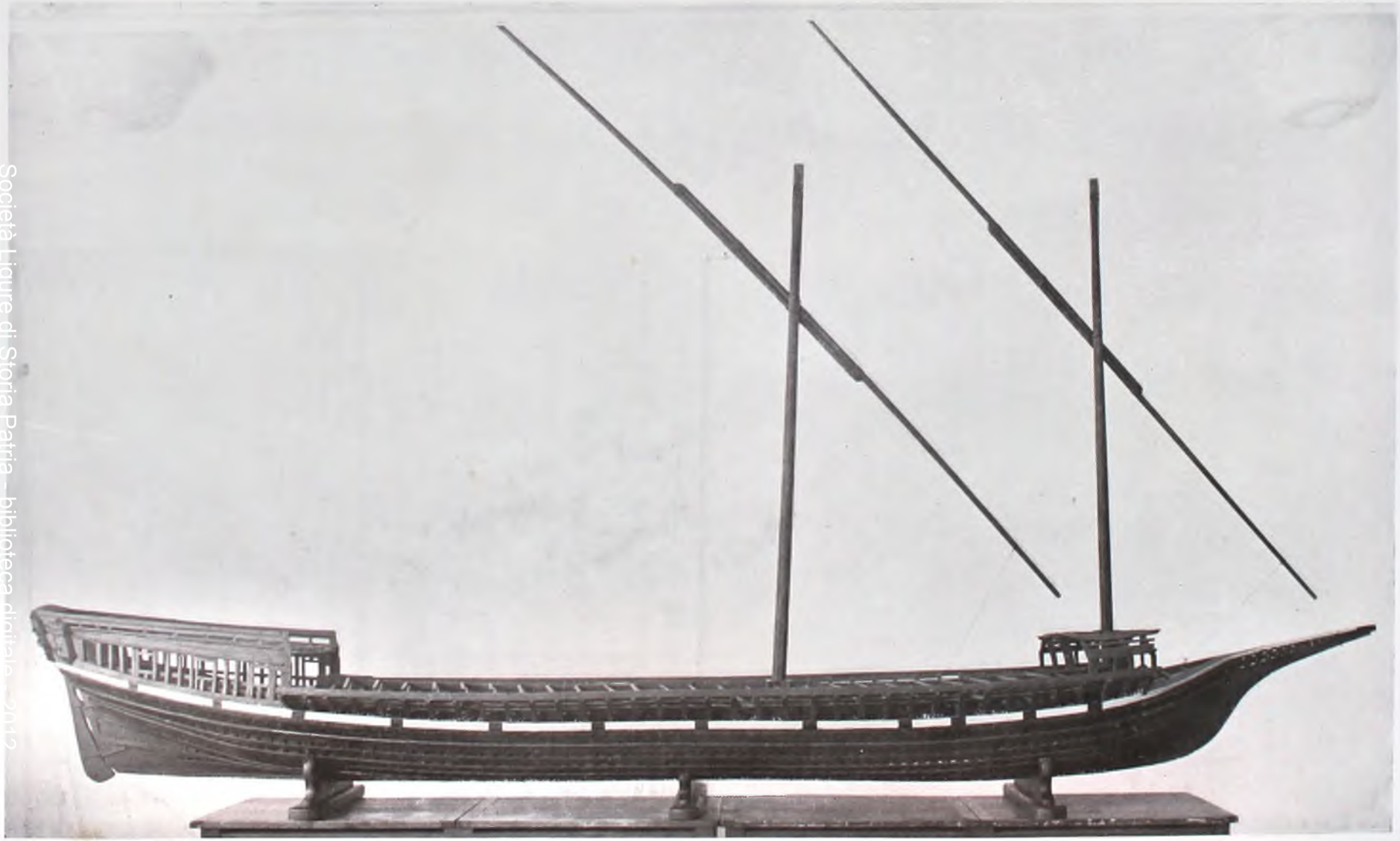
Avrebbe pagato il secondo quarto quando le galee fossero « incinte » cioè con la ossatura completa, il terzo quarto quando fossero « fassiate » cioè l'ossatura fosse rivestita di tavole, e l'ultimo quando esse « in terra erunt complete, fassiate et nigre (cioè impeciate) ac apte ad deducendas in mare ».

Il Governatore si era riservato di eleggere una commissione composta di un maestro stipatore, un calafato, un maestro d'ascia ed un altro esperto per esaminare i legnami ed i ferramenti e proporre e disporre modifiche. Martino aveva accettato questi patti ed anche di pagare una penale in caso di inadempienza, con la fideiussione del nobile Andrea Scarola q. Agostino, cittadino di Savona.

Il progetto servì ottimamente nel caso attuale, perchè conteneva una esatta specificazione dei materiali da usarsi nella fabbrica delle galee, alla quale pare avesse posto mano anche il magnifico Prégent, ammiraglio francese famoso in quei tempi. Ora il Governo genovese faceva ricopiare quelle norme ed affidava al Nobile Andrea D'Oria l'incarico di farle eseguire nella fabbrica delle nuove galee.

La carta che contiene questi ordini comincia così:

« A volere fare una Galera sotile per l'altagliaria e negotii moderni è necessario
« farla como de soto è scripto.
« Primo vole essere longa Ghoa cinquantasei de rota in rota, fin cinquan-
« tasepte.
« Item aprire a la mezania in contuare parmi XV e non mancho, ma qualche
« cosa più, in arbitrio del Maestro, da uno quarto a uno tercio e medio parmo.
« Item la altesa et altre ragione consequente lasamo a lo arbitrio del Maestro
« chi desidera havere honore.
« Ben avisemo che queste ultime che maestro Joane da Otone ha fato, sono



*Tav.* 2. - Struttura di uno scafo di galea, conservata nell'Istituto superiore d'Ingegneria di Genova. È, probabilmente, del sec. XVIII. Ammirevole la snellezza della struttura. (Genova, Gabinetto fotografico municipale).

« state tute basse de Incenta, chi è uno malo defecto, perchè almanco voleno « havere parmi cinque e medio de altesa de Incenta » (1).

Il documento continua con la enumerazione dei legni e dei ferramenti necessari alle varie parti della galea ed è molto interessante per gli studiosi della nautica. L'ingegnere Angelo Scribanti che ne ebbe notizia dal prof. Carlo Bornate ne fece oggetto di uno studio che intitolò: *Una specificazione dei materiali del tempo di Andrea Doria* (2), ma il documento che servì alla pubblicazione del chiaro e compianto ingegnere navale può essere anche studiato con diversi intenti ed io cercherò di darne in appendice un commento non erudito per chi abbia poca esperienza di costruzioni navali.

Non abbiamo notizia del giorno in cui si iniziò la costruzione delle due galee, possiamo invece sapere che nel 13 gennaio 1513 erano già scese in mare perchè a quella data si davano ordini per il loro armamento e si parlava delle spese fatte per il varo. Esse erano dunque state costruite in tre mesi, e se si pensa che ciò era avvenuto in un cantiere probabilmente poco attrezzato ed in un periodo assai critico per la città, il fatto è degno di rimarco, pur essendo cosa nota che la pratica della costruzione delle galee era così antica che il lavoro intorno ad esse doveva riuscire veloce e perfetto.

Il 13 gennaio dunque si stendeva una scrittura per provvedere all'armamento delle galee facendo un bilancio preventivo delle spese necessarie. Per gli alberi e le antenne si metteva un prezzo approssimativo, perchè dovevano venire da Pisa. Seguiva il computo per la tela da vele e la loro manifattura, per i remi e il piombo da mettersi nelle loro impugnature, per la barchetta di servizio, la scala, le ancore, i fornimenti per il timone.

Seguivano i conti per le sartie e le puleggie, per i barili d'acqua, per la costruzione del « fogone » (il focolare) al quale si univano come corollario un calderone per la pece da colare nelle connessure dei legni, poi una caldaia per il vitto della ciurma e quattro « calderoneti » per i nocchieri, per gli uomini di poppa, per i compagni (cambusiere e accoliti) e per i prodieri (artiglieri e marinai).

V'erano poi i trivelli, le piccozze ed i piccozzini, le mazze, le zappe ed i badili per le riparazioni della galea ed i lavori per la zavorra; tre dozzine di lampioni e tre dozzine di lanterne per la illuminazione (la distinzione tra lampioni e lanterne era forse dovuta al fatto che nei primi si usava l'olio

(1) Archivio di Stato di Genova; *Diversorum* filza 74-3094, *MDXII, die VII octobris, Pacta fabrice triremium inter Magnificum Petrum Iohannem regium capitaneum et fabricantes Naves simul cum exemplo contracti initi cum dictis fabris.*

(2) L'articolo di A. Scribanti è in « *La Marina Italiana* », Genova, agosto-settembre 1925.

e nelle seconde le candele) le « agogie da navigare » (bussole), per la direzione della nave e i « relocii » (clessidre) per i turni di servizio.

Comparivano in ultimo le armi di difesa e di offesa: sessanta « pavesi » (alti scudi di legno per la difesa dei combattenti sulle rembate), cinquanta corazze, dodici balestre, con sei casse di « pasadori » (dardi da porsi alle balestre) e settantadue lance lunghe, utili per combattere negli abbordaggi.

Infine si progettava di porre su ogni galea sei bombarde di ferro che avessero tre « maschi » (otturatori o meglio camere di carica mobili) per ognuna, ma circa queste artiglierie e la polvere necessaria non si dava alcun indice di spesa, perchè si doveva attendere il « bene stare » dell'ufficio di Balia e questo non giunse che in aprile (1).

Il lavoro per l'arredamento delle galee doveva certo procedere con ritmo accelerato, quando sopraggiunse una notizia che fece accrescere il fervore dell'allestimento. Il 20 febbraio il Doge raccoglieva in segreto colloquio nella sua camera l'Ufficio di Balia e lo informava di aver avuto notizia che il Papa era infermo. In previsione della morte di lui e nel dubbio che il nuovo Pontefice mutasse la direttiva della politica, il Doge e l'Ufficio di Balia prendevano alcune misure di sicurezza per lo Stato e in primo luogo ordinavano al D'Oria di mettere tutto l'impegno per armare al più presto le due galee (2).

Poche ore dopo, nel 21 febbraio, cessava di vivere il grande savonese Giulio II e ciò doveva confermare l'ansiosa premura del Governo per i preparativi di difesa, di fronte al torbido avvenire.

Erano passati appena due giorni che si concludeva il contratto con Andrea D'Oria per l'investitura del comando delle due galee. Il Capitano si obbligava di tenerle armate e fornite di marinai e rematori, di armi e vettovaglie, come gli altri patroni di galee stipendiate dal Governo. Il suo ufficio avrebbe avuto inizio dal giorno in cui avesse presentato le galee alla revisione *(mostra)* di ufficiali del Governo; se questi avessero dato il loro assenso, egli da quel giorno sarebbe stato ingaggiato dal Governo ed avrebbe dovuto operare con fervore ed efficacia per la gloria e per la sicurezza della patria, impegnandosi di essere sempre pronto ed obbediente ai comandi ricevuti. Gli era raccomandato di non danneggiare i sudditi e gli alleati di Genova, ed anzi di proteggerli con ogni sua possa. Ogni volta ne venisse richiesto, doveva permettere la rivista e la ispezione dei suoi uomini, delle armi e delle vettovaglie.

(1) Archivio di Stato di Genova,; *Diversorum* filza 76-3096, *MDXIII, die XIII Ianuarij, Descriptio armamentorum unius triremis sub quibus conventum est cum Nobili Jacobo Lomellino nomine Nobilis Andree de Auria per Magnificum Officium Balie pro duabus.*

(2) Arch. St. Genova, *Diversorum* filza 75-3095.

A cauzione dell'adempimento di tutti questi obblighi, egli doveva presentare idonei mallevadori, che dessero garanzia di cinque mila lire per ogni galea. Infine doveva promettere di restituire alla fine del suo servizio le due galee al Comune, e di risarcire gli eventuali danni o perdite di materiali.

D'altro lato il Doge e l'Ufficio di Balia promettevano al D'Oria uno stipendio di lire 930 al mese per ognuna delle due galee. Lo stipendio però sarebbe stato pagato per metà in contanti, ogni tre mesi; per l'altra metà, con una tassa imposta alle due Riviere e più precisamente a quelle terre che erano sulla riva del mare, o prossime ad esso non più di quattro miglia. Il capitano avrebbe avuto lettere patenti con le somme e i termini di pagamento per ogni terra e avrebbe provveduto egli stesso a riscuotere detta tassa, s'intende « suo rixico et periculo ac sumptu » non intendendo il Doge e la Balia di risarcirlo in caso di mancato pagamento.

V'era tuttavia la intesa che tutte le prede tolte ai nemici del Comune dal Capitano sarebbero rimaste a lui.

Il nobile Giacomo Lomellini q. Filippo si firmava mallevadore del D'Oria di fronte al Governo, sino a quando fosse firmato l'atto di garanzia da parte di altri amici del D'Oria. L'atto veniva stipulato il 2 marzo 1513 dinanzi al notaio Pietro Carrega, il quale raccoglieva dal nobile Andrea D'Oria la promessa di ottemperare a quanto era convenuto nel contratto del 23 febbraio e di pagare in caso di inadempienza ottomila fiorini di Genova, garantiti dalla ipoteca ed obbligazione di tutti i suoi beni presenti e futuri.

Prestavano assicurazione per l'adempimento di questi patti quarantuno Cittadini genovesi, dando ognuno la garanzia per duecento scudi, che sommati insieme davano il valsente di ottomila duecento scudi.

L'atto del notaio termina con la lista dei quarantuno nomi dei fidejussori. Il primo sottoscrittore è quel Giacomo Lomellino che vedemmo ricordato nel contratto del 23 febbraio; segue una sfilata di nomi illustri di nobili e di borghesi; vi sono in prevalenza gli Spinola, i Lomellini, i D'Oria; seguono i Cattanei, i Centurione, i Cigala ed i Grimaldi e si accompagnano a loro i rappresentanti dei Vento, degli Usodimare, dei Gentile, dei Pallavicini, degli Italiani, dei Di Negro, degli Imperiale e un Quilico Cavallo, un Giacomo De Regibus, un Vincenzo di Multedo notaio, ecc. ecc. (1).

Accanto alla stesura dei documenti procedeva l'opera di allestimento delle galee. Nel contratto dell'ottobre 1512 si era deciso con il D'Oria che

(1) Arch. St. Genova, *Diversorum* filza 76-3096; *MDXIII, die Mercurii, XXIII februarii, Contractus firmatus hodie cum M.co d. Andrea de Auria q. Ceve, capitaneo duarum triremium custodie, simul cum fidejussionibus inclusis. . . . . in observatione ipsius contractus.*

le galee dovessero essere pronte per il principio di aprile, poi nel Consiglio del 20 febbraio, si era ordinato di accelerare per quanto fosse possibile l'armamento ed infatti il 6 marzo il D'Oria poteva presentare al Governo l'equipaggio completo delle galee, e così entrava ufficialmente al servizio dello Stato.

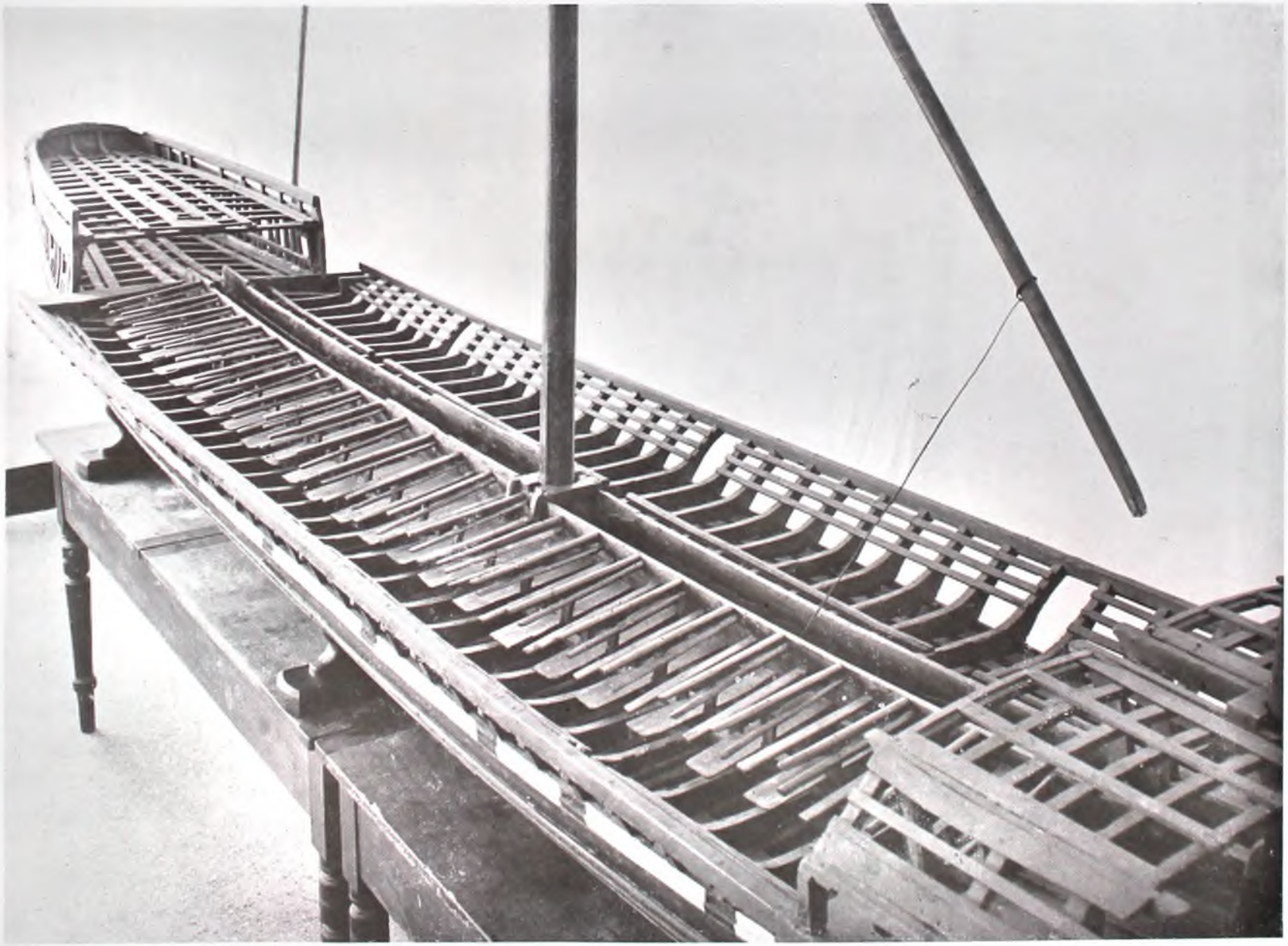
La rassegna degli uomini delle galee è nelle carte del nostro Archivio di Stato, ma fu scritta con tale incuria e con tanto desiderio di finire un compito poco gradito, che presenta non leggere difficoltà alla lettura. I nomi degli uomini dei due equipaggi sono posti uno sotto l'altro in lunghe colonne; per la galea capitana si contano duecentoventidue nomi dei quali soltanto gli ultimi sedici hanno la indicazione di qualche ufficio.

Il primo nome della lista è quello di un Marius de Spesia q. Morgeise, che è « *ganon de remo treremis* », forse capo - voga. Seguono duecento due nomi di uomini che sono, salvo poche eccezioni, Liguri o della Lunigiana. Gente certo addetta ai remi; ma erano essi forzati, condannati dalle leggi a quel faticoso lavoro? Le usanze dei tempi indurrebbero a crederlo, perchè già nel 1492 il Senarega ricorda che il capitano di due galee di custodia alle coste liguri, nel momento in cui le galee stavano naufragando presso Oneglia, aveva fatto sciogliere i remiganti incatenati, seguendo in ciò la tradizione, e già nel 1473 abbiamo notizia di « gallioti per forza » (1), ma dinanzi ai nomi dei remiganti della galea suddetta si rimane molto incerti.

Innanzi tutto non v'è cenno che essi siano forzati, poi il trovare sulla stessa galea cinque uomini col cognome Pozzo, cinque uomini provenienti da un Ponso, che credo sia il paese di Ponzò presso la Spezia, cinque uomini di Fontanabona, località presso Chiavari, e tre di Castiglione, mi induce a chiedere se questi piccoli borghi della Liguria potessero avere tanti delinquenti degni della galea o se non si tratti qui di molti « buonavoglia », ossia gente libera, ingaggiatasi per amore del guadagno.

Questa lunga serie di nomi è seguita dalla breve lista di tre « famuli », poi nel centro della riga è scritto solo: « Magnificus Capitaneus » (ciòè Andrea D'Oria). Seguono quindici nomi: Bartolomeo D'Oria patrono, Giorgio de Foo comito, Filippo di Piazza sottocomito, poi Lorenzo di Pino e Giacomo di Pino e Bartolomeo della Spezia senza indicazioni di uffici, Domenico di Lavagna maestro di ascia, Antonio di Venezia calafato, Domenico Starica remiere, Gian Francesco di Porto Maurizio, Agostino Merello, Giulio di Parma, Gian Domenico di Lerici, che mancano di indicazioni di ufficio e infine Domenico di Montano e Giacomo Carbone consiglieri, segnati come assenti.

(1) Cfr. la Cronaca del Senarega nella ediz. cit. pag. 23.



*Tav. 3.* - La stessa galea della Tav. 2 fotografata dall'alto per vedere, da un lato i banchi dei rematori e dall'altro la struttura del ponte della galea. (Genova, Gabinetto fotografico municipale).

Migliore per la distinzione delle cariche è la rassegna dell'altra galea. Incomincia con Bernardo D'Oria patrono, Bernardo da Arbedo (o Ansada?) *Ganon*, poi seguono 141 nomi di uomini della Riviera e dell'entroterra ligure. Vi sono anche qui tre uomini di Fontanabona, due di Barbagelata, uno di Ponzò e poi uomini di Baiardo, Oneglia, S. Margherita, Rusecco, Gavi, Rapallo, Voltaggio, Cogorno, Giustenice, Pietra, Balestrino.

Di forestieri v'è un Giovanni di Novara, un Luca di Pera e un Greco di Candia. Dopo essi sono elencati 29 « compagni de proe » cioè i prodieri, uomini d'arme e quasi tutti giovani di famiglie patrizie, che iniziavano la loro carriera sulla prua delle galee, il posto più importante per il combattimento.

Troviamo qui Vincenzo Terrile, Pietro Mongiardino, tre uomini della famiglia dei Biassa e quattro dei Montedevai, un Senarega, un Rondanina, un Rattoni e un Giacomo di Villafranca.

Ai prodieri seguono dieci « naucleri » cioè i nocchieri addetti alla navigazione, al governo marittimo della galea. Due di essi sono della Spezia, due di Portovenere, uno di Levanto, uno di Cornigliano.

Vengono in seguito quattro « consiliari » cioè gli aiutanti del Capitano, (noi diremmo oggi il suo Stato Maggiore); due di essi sono di Noli, uno di Spotorno, uno di Levanto. Ultimi sono i « comites », cioè gli uomini della cambusa, tra i quali vi è lo « scriba » cioè il segretario, il « subscriba » o sottosegretario, un Pietro Bavestello « barbè » cioè barbiere, ma anche cerusico, medico ecc., Battista Serra « magister axie » cioè carpentiere, un « remorarus » addetto alla conservazione dei remi, un calafato, un cuoco, un servo del patrono, infine altri uomini di Portovenere, di Lerici, di Spezia, di Oneglia, e un Castediano Aragoza ed un Benedetto Mantovano, dei quali non è detto l'ufficio.

La galea capitana ha in totale 222 uomini, la seconda galea ne ha 203 (1).

Dal 6 marzo dunque le due galee hanno la loro ciurma e gli ufficiali, ma ciò non significa che esse siano pronte a navigare; abbiamo già accennato che soltanto nell'aprile venne deciso il numero e la forza delle loro artiglierie e perciò sino a quel giorno esse non ebbero efficienza bellica; è assai probabile che nel mese intercorso la nuova ciurma fosse allenata al remeggio; forse anche le provviste generali per le galee non erano ancora complete sicchè, malgrado il desiderio del Governo, si giunse forzatamente a quelle calende di aprile che erano state progettate all'inizio del contratto.

Il governo della Repubblica tuttavia non faceva affidamento su queste due sole galee, ed aveva già provveduto ad altri e più importanti armamen-

(1) Arch. St. Genova, *Diversorum* filza 75-3095, *MDXIII, die VI.ta martii. Monstre hominum et seu turme duarum triremium Mag.ci Domini Andree de Auria capitanei.*

ti. Nel gennaio infatti, prevedendo che ben presto da Marsiglia « che se sole dire essere nio *(nido)* de cattivi oxeli » sarebbero uscite navi corsare contro il traffico ligure, aveva incaricato l'Ufficio del Mare di raccogliere una flotta.

Perciò si erano preparate cinque « barchie » un galeone e due brigantini, e si era eletto capitano dell'armata il magnifico Nicolò D'Oria. Il 12 marzo il nuovo capitano saliva dalla piazza dei D'Oria al Palazzo Dogale ed era ricevuto dall'Ufficio del Mare e dal Doge, il quale lo faceva sedere presso di sè. Seguendo un'antica tradizione veniva spiegato il vessillo del capitano, che in questo caso portava l'impresa della famiglia D'Oria, una croce rossa con un'aquila, e poco dopo veniva ripiegato. Seguiva una conveniente orazione, poi il Doge accompagnava il capitano sino all'ultimo scalino del palazzo e sulla porta di esso salutava il D'Oria, il quale, accompagnato dal priore dell'Ufficio del Mare e da un fratello del Doge andava ad assumere il comando della flotta che lo attendeva nel porticciuolo di Sarzano, non essendo possibile partire dal vecchio molo a causa del bombardamento della Lanterna. La narrazione di questa cerimonia dataci dal Senarega è, per quanto sappia, l'unica che ci permetta di conoscere le usanze genovesi per la partenza di un'armata nel secolo XV e perciò ho creduto opportuno citarla.

Secondo il Senarega la flotta lasciò Genova nello stesso giorno 12 marzo.

Della partenza dell'armata tentò di profittare la Francia per inviare soccorsi alla sua fortezza della Lanterna bloccata già da lunghi mesi dalle milizie genovesi. Come avviene in tutte le età, malgrado il blocco, gli assediati riuscivano a far giungere in Francia notizie delle loro condizioni e queste erano così tristi da far pensare che la resistenza non sarebbe durata a lungo. Al Governo francese invece premeva di mantenere in Liguria questo punto di appoggio per una offensiva che si stava preparando per il riacquisto del territorio perduto in Italia.

Perciò a Marsiglia ci si teneva continuamente pronti a cogliere l'occasione propizia per forzare il blocco genovese e vettovagliare gli eroici difensori del castello.

Avuta dunque notizia della partenza della armata genovese (anche il servizio di spionaggio era bene organizzato e le notizie arrivavano assai presto) fu dato ordine ad un esperto marinaio di muovere alla impresa a favore della Lanterna.

La nave era carica di provvigioni ed era bene armata, avendo, a quanto pare, un equipaggio di duecento marinai. Il comandante seppe abilmente ingannare le navi di guardia alla Lanterna muovendo verso Genova da levante,

mentre la via più diritta da la Francia era da ponente, e fingendo di volere entrare nel porto di Genova per scaricarvi grano. Appena ebbe oltrepassate le navi di guardia, egli voltò la prora verso la Lanterna e andò a porsi bene accosto alla riva dirupata sotto la protezione dei cannoni della Briglia.

È facile immaginare l'ira dei Genovesi per tale smacco. Ma un valoroso ed abile nocchiero, Emanuele Cavallo, accorse al Palazzo, ottenne dal Doge di armare immediatamente una nave e di andare con essa alla cattura della nave francese. Con meravigliosa prontezza, il Cavallo raccolse un pugno di prodi, tra i quali vollero essere annoverati anche alcuni patrizi, e date al vento le vele, con grande abilità e con assoluto disprezzo della vita, sotto una grandine di proiettili scagliati dalla fortezza, diresse la nave fino ai fianchi della nave francese.

I Genovesi saltarono all'abbordaggio, lo stesso Cavallo tagliò con una scure la fune che teneva assicurata la nave nemica alla spiaggia ed in breve ritornò in porto traendo prigioniera la nave avversaria.

Fra i partecipanti alla spedizione era stato anche Andrea D'Oria; egli fu colpito da un proiettile che lo tramortì in modo tale da far temere che fosse stato ucciso, ma la ferita apparve poi meno grave di quanto si credesse. I biografi del grande capitano affermarono che il D'Oria aveva il comando della nave, ma i documenti attestano che il Cavallo aveva avuto il merito della idea e dell'esecuzione dell'ardita spedizione. Anche il Senarega, cronista ufficiale della Repubblica, afferma che il Doge aveva dato ordine che tutti obbedissero al Cavallo (1).

Il D'Oria evidentemente aveva sentito il dovere di prendere parte alla eroica impresa, perchè egli era ormai il comandante delle due galee della Repubblica, anche se queste non erano ancora armate. Infatti fu soltanto nell'aprile che si provvide alle munizioni ed alle artiglierie.

Il 9 aprile il D'Oria dichiarava di aver ricevuto una certa provvista di proiettili di piombo, d'ordine del Doge, da Bernardo da Parma (2) e l'11 aprile l'Ufficio di Balia decretava che ogni galea avesse sei bombarde di ferro del valore complessivo di lire 360. Andrea D'Oria però faceva includere nel documento che egli avrebbe desiderato di convertire le bombarde in falconetti di bronzo (3) ed infatti appena gliene venne l'occasione

(1) Cfr. la Cronaca del Senarega nella edizione già citata e una mia recensione all'opuscolo di Carlo Bornate, « L'atto eroico di Emanuele Cavallo », in *Giornale Storico e Letterario della Liguria*, anno 1931, pag. 139.

(2) Arch. St. Genova, *Diversorum* filza 76-3096, 9 aprile 1513, *Racio balotolarum plombi data per Bernardum de Parma, cum subscriptione Nobilis Andree de Auria.*

(3) La deliberazione dell'Off. di Balia e la dichiarazione di A. D'Oria sono inserite nel documento del 13 gennajo 1513 già ricordato. Cfr. Doc. n. 2.

(25 agosto 1513) ne comprò due dal capitano della flotta Nicolò D'Oria e le pagò lire 324 cioè poco meno del prezzo totale delle sei bombarde di ferro (1). Ogni galea riceveva in dotazione dal Governo 606 barili di polvere « pro una vice tantum » e cioè il D'Oria avrebbe poi pensato a rinnovare a sue spese le munizioni consumate.

Da questo momento le galee entravano effettivamente in servizio e questo dovette essere subito faticoso perchè la Francia stava preparando una grande spedizione in Italia per riprendere i possedimenti perduti nell'anno precedente. Un forte esercito stava per invadere la Lombardia. A Marsiglia si preparava una potente flotta per riprendere Genova, la Repubblica raccoglieva in gran fretta una grossa armata per impedire un colpo di mano. Il D'Oria era certamente alle vedette. Non abbiamo notizie ufficiali della sua opera, ma tra le carte di quel tempo ve n'è una che, pur non dandoci grandi notizie, ci favorisce qualche riga del D'Oria, ed è curiosa per il suo tono ironico. L'Ufficio di Balia gli aveva scritto per mano di un Nicolaus (Nicolò di Brignale, cancelliere del Comune) accusandogli ricevuta di una sua lettera « circa quelli vasseli » e mandandogli lire 200 perchè le distribuisse « tra loro sicondo a la prudentia vostra parirà ». Suppongo che si trattasse di navi che il D'Oria volesse ingaggiare per aumentare la flotta genovese, oppure per mandarle in avanscoperta. Il cancelliere, abituato all'esattezza, chiudeva la lettera con queste parole: « et fate diligentia e vi se fa instantia che de tuto faciati tener ben conto, acciò che se posse cavare la scriptura ».

Il D'Oria sulla stessa carta rispondeva: « Messer Nicoloso ho avuto la litera di credito avete mandato cum el presente, ma me saria caro ne facessi le polise a quelli dove si bisogna dispensali et cusì quella mia solita prudentia de la quale scrivvete, non farà, soto el vostro ordene, falo ».

È evidente la ironia dell'inciso « soto el vostro ordene, » e dell'accenno alla « *sua* solita prudentia » (2).

La lettera è del 22 maggio e precede di poco la irruzione delle truppe francesi, sostenute dal partito Adorno, nella valle della Polcevera. Dopo breve resistenza il Doge Giano Fregoso abbandona la città ai Francesi ed al Governatore regio Antoniotto Adorno. — Anche la grossa flotta genovese abbandona il campo, all'arrivo della armata francese, e si ritira alla Spezia, ma non si scompagina, non cede agli inviti e alle minaccie del nuovo Governo di Genova, anzi respinge bravamente la flotta francese che si è recata a minacciarla alla Spezia e le prende due galee.

(1) L'atto è in Arch. cit., *Diversorum* filza 76-3096, 25 agosto 1513.
(2) Le due lettere sono in Appendice, doc. n. 5.

*Tav. 4.* - Poppa della galea della Tav. 2, con eleganti statue lignee ai due lati. Il timone essendo a squadra con la ruota di poppa è poco visibile. (Genova, Gabinetto fotografico municipale).

Evidentemente la Lega anti-francese aveva raccomandato ai Fregoso di non piegare e di sapere attendere gli eventi. Questi infatti mutarono rapidamente con la clamorosa sconfitta dei Francesi presso Novara (6 giugno 1513).

Alla ritirata francese dalla Lombardia seguì come conseguenza la ritirata della flotta francese da Genova ed il ritorno dei Fregoso aiutati dagli Spagnoli, ma invece di Giano, che era sospetto di segrete simpatie verso la Francia, venne eletto Doge Ottaviano Fregoso (17 giugno 1513).

Non sappiamo se e in quanto Andrea D'Oria abbia contribuito alla bella resistenza della flotta genovese contro quella francese alla Spezia; certo è che nello stesso anno, il 9 settembre, egli riceveva l'incarico dal Governo genovese di partire con quattro galee ed un brigantino per tenere in rispetto una armatella francese, che si era posta in agguato a Piombino per depredare navi genovesi. Poco dopo lo raggiungevano altre navi, con un commissario in sott'ordine, e si otteneva così l'intento di salvare merci e navi genovesi.

Nell'ottobre di quell'anno il D'Oria era richiamato in gran fretta per soccorrere il Governo minacciato da una spedizione del partito degli Adorno. Infatti un piccolo esercito assoldato da Antoniotto e Gerolamo Adorno e da alcuni Fieschi occupava nei primi di novembre Chiavari e Portofino. Le milizie mandate da Ottaviano Fregoso contro gli Adorno dovevano ritirarsi verso Genova. Il D'Oria proteggeva la loro ritirata con le galee, facendole navigare presso la riva e molestando con i tiri delle artiglierie l'avanzarsi degli avversari.

Passata anche quasta tempesta, il nuovo Doge si propose di procedere con la maggiore energia all'assedio della Lanterna. Alla strenua preparazione partecipò anche il D'Oria.

Tra le carte dell'epoca, le quali danno prova della rigorosa amministrazione imposta da Ottaviano Fregoso compaiono più volte i pagamenti alle triremi « di custodia » agli ordini di Andrea D'Oria.

Egli riceve puntualmente ogni tre mesi lo stipendio pattuito con il Governo e la somma è versata per suo ordine a Giacomo Lomellino, il suo fidejussore.

Le due galee cooperano con altre navi all'assedio della Lanterna, finchè gli assediati, giunti allo stremo delle forze, non scendono a patti per la resa.

Il 26 agosto 1514 Ottaviano Fregoso prendeva possesso della fortezza e adempiendo alla promessa già fatta da tempo, dava ordine che essa fosse distrutta dalle fondamenta; ciò per impedire che alcuno mai più potesse usare di quella fortezza per dominare sulla città.

La flotta che aveva servito al blocco era disarmata, ma le due galee del D'Oria continuavano il loro servizio di guardia. Era appena chiuso l'epi-

sodio della Lanterna e già si riaprivano in altra maniera le ostilità con la Francia. Il prode ammiraglio Prégent, che era stato sino allora impegnato in lotte con gli Inglesi, ricompariva ora nel Mediterraneo e dava subito segno della sua presenza catturando una nave di Francesco Cattaneo presso Valenza.

Il Governo genovese avvertiva tosto del pericolo le navi sparse per il Mediterraneo e preparava con grande velocità una flotta di nove galee e quattro brigantini e ne affidava il comando ad Andrea D'Oria. La flotta partiva nei primi giorni di settembre per la Spagna, con lo scopo di ricuperare la nave catturata, e da questo momento il D'Oria iniziava quella grande carriera navale, che doveva condurlo a così alta fama e a sommi onori e a insperate ricchezze.

* * *

# APPENDICE

## STUDIO SULLE GALEE GENOVESI

Il presente studio è nato dal desiderio di capire bene a fondo i documenti dell'Archivio di Stato di Genova relativi alle galee affidate ad Andrea D'Oria, di cui ho parlato nelle pagine precedenti, e di cui darò copia nelle pagine seguenti. Questo lavoretto è un modesto frutto di ricerche sulla struttura delle galee genovesi. Per chi viva ed operi presso i gloriosi « scali » genovesi queste pagine potranno parere troppo elementari, ma può anche darsi che qualche vecchio costruttore di navi ritrovi con compiacenza certi nomi e certe frasi ancora usate e che hanno vita da secoli nell'arte navale.

Per capire qualche vocabolo mi sono rivolto al Guglielmotti: « *Vocabolario marino e militare* », Roma 1889, ed al Jal: « *Archeologie Navale* », Paris 1840; per quanto riguarda la parte descrittiva della galea ho tratto molto profitto dal classico studio del Contro Ammiraglio L. Fincati: « *Le triremi* », Roma, 1881 e dal ben noto volume di Enr. Alb. D'Albertis: « *Le costruzioni navali e l'arte della navigazione al tempo di C. Colombo* », Roma, 1893. Ho pure consultato, con molta utilità, un « *Discorso sulle Galere* » di Cesare Magalotti, pubblicato in *Rivista Marittima*, (gennaio 1922) da Ang. Scribanti, il quale raffrontò in appendice il testo del Magalotti con la famosa opera di Bartolomeo Crescenzio « *Nautica mediterranea* », Roma, 1602, e ne trasse la conclusione che l'uno e l'altro autore avevano forse tolto la descrizione dell'armamento della galea da un medesimo manoscritto dell'Arsenale pontificio.

Mi hanno servito di complemento certi: « *Frammenti di cronaca navale seicentesca* » pubblicati da A. Scribanti in atti della Soc. Ligustica di Scienze e Lettere, Vol. II, fasc. III e IV; ho letto con vivo interesse lo studio dell'Ammiraglio E. Jurien de La Gravière su: « *La fin d'une grande Marine* », diviso in due parti: « *Les Chiourmes enchainées* » e « *La suppression du corps de Galères* », in *Revue des Deux Mondes*, 1 novembre 1884 e 15 febbraio 1885, al quale si può aggiungere il volume di Alb. Savine: « *La vie aux Galères* », Paris 1909, ora tradotto in italiano e le molte notizie del Senatore Prof. Manfroni nella: « *Storia della Marina italiana dalla caduta di Costantinopoli* », cap. XIII e in « *La Marina di Genova nei secoli XV e XVI* » che fa parte dell'opera: *Il banco di S. Giorgio* », Genova, 1911.

Intorno all'arte navale ho letto le belle opere di Ugo Nebbia « *Pagine di storia della nostra arte navale;* I° *Navi dei tempi di Andrea D'Oria* » in *Dedalo*, Vol. I, 1921, pp. 442-462; ed il suo recente volume: « *Arte Navale Italiana* », Istituto Italiano Arti Grafiche, Bergamo; occorre anche ricordare lo studio di Giuseppe Carlo Speziale: « *Sulla decorazione delle navi venete;* I° *Le Galere* » in *Dedalo*, Vol. IV, 1930-31, pp. 1249-1279.

Molte gentili persone mi hanno soccorso in queste ricerche, specialmente per la parte iconografica. In primo luogo l'amico March. Avv. Giuseppe Pessagno mi fu generoso di consigli e mi volle, con grande cortesia, disegnare due tavole illustrative; poi il Municipio di Genova, per mezzo dell'amico Comm. Avv. Orlando Grosso, mi concesse l'uso di alcune fotografie del Gabinetto fotografico municipale e la riproduzione fotografica della struttura di uno scafo di Galea, conservato nell'Istituto Superiore di Ingegneria di Genova, dal quale ultimo ottenni, per merito dell'Ing. Domenico Chiozza, il permesso della fotografia. Debbo infine ringraziare tutto il Consiglio della nostra Società ed in particolare i consiglieri Prof. Campora e Conte Puccio-Prefumo per il cordiale interessamento al buon esito di questo lavoretto.

La galea era già nel medioevo un antico mezzo di navigazione. Essa derivava direttamente dalle triremi, le quali erano già una imitazione delle costruzioni navali dei popoli mediterranei. Pare che il suo nome derivi da *Galea*, pesce spada, per la sua forma, la sveltezza ed il lungo rostro.

Per il suo scafo snello, per la rapidità e sicurezza della sua marcia effettuata quasi totalmente con il remeggio, perchè le vele si usavano soltanto con venti favorevoli, essa fu per secoli la regina dei mari, pronta a mutarsi da nave di commercio in nave di battaglia, unendo anzi assai spesso queste due qualità. Quando le grosse navi da carico, che andavano solo a vela, crebbero di grandezza e d'importanza, essa fu la guardiana dei convogli di navi cariche di ricchezze, pronta ad assaltare ed a difendere volteggiando rapida intorno alle sue protette. Ma quando anche sulle navi si diffuse l'uso delle artiglierie e queste vennero rapidamente crescendo di calibro e perciò di peso, la snella e veloce galea, pur sforzandosi in ogni modo di armare il suo ponte di calibri grandi e minori, non potè superare l'armamento sempre più formidabile delle navi a vela, le quali per il maggior volume e la maggiore stabilità potevano avere sui loro fianchi lunghe file di cannoni. Appunto nella prima metà del '500 ha inizio la crisi della galea, ma tuttavia i grandi costruttori ed i grandi capitani di mare ne hanno ancora la più alta stima per la sua indipendenza dal variare dei venti, per la sua rapidità e per la prontezza manovriera e propongono solo qualche maggiore ampiezza nel centro della costruzione per meglio sopportare le artiglierie.

La galea perde a poco a poco la sua qualità di nave da carico per assumere soltanto quella di nave da battaglia e cresce in lunghezza, in larghezza ed in numero di uomini al remo.

Nello studio fatto per le due galee di Andrea D'Oria ho letto descrizioni di galee di Roma, di Venezia, di Firenze, ed ho riconosciuto in tutte la stessa struttura, poichè questo antico mezzo di navigazione aveva raggiunto da secoli la perfezione ed ogni suo pezzo era necessario e sufficiente, nè ammetteva alcuna modificazione.

Dalle descrizioni accuratissime della costruzione di galee cerco di trarre qui alcune notizie fondamentali per la comprensione dei termini usati nei documenti studiati.

La spina dorsale della galea era formata di un lungo trave di quercia (la chiglia) e ai due capi di essa si incastravano due travi ricurve che erano la più semplice espressione della poppa e della prua. — Queste si chiamavano: *ruota di prua e ruota di poppa*; quello era detto: *Primo*.

Sul « primo » si incastravano dai due lati cinquanta travi ricurve, come le costole d'un torace, che erano dette *madere* e formavano la robustezza della chiglia; alle madere erano imperniate le *stamanali* che prolungavano la linea delle madere allargando il costato e formando lo scheletro della galea.

Una seconda trave di legno che si sovrapponeva al Primo ed era detto il *premezzano* o paramegiar rinserrava e assicurava le costole dalla parte superiore. — Sulle due ruote di prua e di poppa venivano incastrate travi ricurve dette *forcazzi* o impimenti, (assicurate verso l'interno da una controruota), le quali venivano ad incrociarsi con le stamanali. Sul fondo interno della chiglia due *serrette* quadrate univano le madere col premezzano per fare « grande e buon legamento » e formavano il pagliolo o piano della galera.

« Fatto questo *costolame* si mette di fuori la *cinta* al luogo suo, che « sia dentata e confitta nelle staminali. Le cinte sono due, cioè una per ban- « da e si vanno ad affrontare alle teste delle ruote e per conseguenza si « mette di dentro la *controcinta* pur dentata, e il chiodo entra dalla cinta « di fuori e passa lo stamanale e controcinta e dentro si ribatte. — Sotto « dette cinte più a basso un palmo si mettono quattro filari di tavole per « banda, i quali vanno da ruota a ruota. — Alcuni, fabbricando galere sot- « tili, pongono solamente tre filari: da filaro a filaro si dà di spazio un pal- « mo circa, dove dopo si mettono gli *imbuni*. » (Magalotti, *Discorso sopra le Galee*, p. 10).

Ho riportato questo passo perchè è forse più chiaro di ogni mia spiegazione, ma per il lettore ignaro di termini marini (e scrivo appunto per esso) dirò che la cinta era la linea di galleggiamento della galea, quando essa fosse discesa in mare, e che da essa si iniziava il *fasciame* cioè la sua

rivestitura esterna. I filari di tavole sopra ricordati si chiamavano *quarate* e andavano dalla cinta fino alla chiglia. — Invece dalla cinta in su, cioè al di sopra del pelo dell'acqua, si poneva un altro filare di tavole più robuste dette i *pontuali*. — A questo fasciame esterno ne corrispondeva uno interno di controquarate e contropontuali.

Rafforzata l'ossatura interna con certe *bancacce* che si collocavano sopra il secondo controquarato sotto la cintura, si iniziava la copertura del vano della galea con travi ricurve dette *latte di collo* che andavano da una banda all'altra della larghezza della galea « a posare e incastrare nel taglio di sopra dei pontuali. »

Sulla estremità esterna di questa prima copertura si inchiodavano le *trincarine* che sporgevano fuori della galea e formavano una specie di bordatura ed erano dette *colli delle latte* o *denti del trincarino*.

Dopo si mettevano le *radicate di corsia*, cioè due travi parallele che servivano di base alla corsia o pedana o marciapiede che dalla poppa procedeva diritta sino alla prua sulla parte centrale della galea. — Queste radicate erano dentate, incastrate e impernate in basso su le latte, e in alto, con incastrature dette *palelle*, si univano alla *sopracorsia*, cioè al pavimento della pedana.

Sotto le latte, nel centro esatto della lunghezza della galea, si inchiodava una lista di legno (la *boceria*) che andava da poppa a prua e ad essa si incastravano i *puntali* che partivano dal premezzano, cioè dal fondo della chiglia. — Perciò la loro lunghezza segnava l'altezza della galea e in termine marino altezza di puntale (del puntale centrale) voleva dire altezza massima della galea.

Finalmente si mettevano le *tavole di coperta* che si inchiodavano sulle latte e formavano quello che oggi si dice ponte di coperta. — A questo punto la galea si presentava snella e perfetta nelle sue linee principali, lunga circa metri 40, larga circa m. 5, alta circa m. 1,75, ma occorreva aggiungere l'apparato per il remeggio, formato da un gran rettangolo di legno detto *telaro* per la somiglianza al telaio dei tessitori. — I due lati minori del rettangolo erano posti per il largo della coperta, i due lati maggiori erano per il lungo e sporgevano fuori bordo e su essi poggiavano i remi. —

I due lati che poggiavano per il largo della coperta erano formati da due tavoloni detti *gioghi* distanti circa 12 piedi dall'estremità di poppa e circa 8 da quella di prua; essi sporgevano dai fianchi della galea poco meno di sei piedi ed erano uniti per la lunghezza dalla *tappiera*, che era una asse posta subito fuori del vivo della galea, la quale andava in lenza dritta da un giogo all'altro. « Nel mezzo del vascello la *tappiera* starà vicino al vivo e a poppa e a prora dove (il vascello) stringe, resta fuori assai, e fra essa e il vivo si pongono le *reggiole piccole* » e sotto di essa, per bellezza e per fortezza, « si

*Tav.* 5. - Prua della galea della Tav. 2. Sono bene visibili la struttura della ruota di prua, le rembate, il posticcio. (Genova, Gabinetto fotografico municipale).

mette una quantità di *puntaletti* che partono dalla cinta e vanno ad affrontar la tappiera » (Magalotti *op. cit.*, p. 13).

Ma questo era un primo bordo esterno; le due teste del giogo di poppa e di quello di prua erano ancora più in fuori; e venivano unite da due travi detti *posticci* che andavano in lenza dritta dalla testa di un giogo a quella dell'altro. — Questi posticci erano importantissimi perchè su essi « erano piantati gli *scalmi* ai quali annodavansi i remi mercè lo *stroppo* ». — I due posticci erano sostenuti da 25 a 30 *baccalari* o mensole di legno che partivano dalla coperta, passavano sopra la tappiera e sporgevano dal fianco della galea fino a raggiungere il posticcio. — Per rendere il sistema più rigido e più solido si inchiodavano sopra i baccalari due o quattro *reggiole grandi* dette anche filareti o lungherine, che correvano fra la tappiera e il posticcio e parallele ad essi da un giogo all'altro.

Tutte queste costruzioni fuori del vivo o corpo della galea si chiamavano opera morta. Tra le ultime costruzioni dell'opera morta v'erano i banchi sui quali dovevano sedere i rematori. — Essi erano disposti sulla coperta della galea, ai due lati esterni della corsia, non però in linea ortogonale con essa, ma inclinati verso la prora « come le spine di un pesce verso la coda » — Tra un banco e l'alto erano poste le « banchette e le pedagne o punta piè sopra cui i rematori posavano i piedi » (Fincati, *Le triremi*, pp. 27, 29).

La serie delle banche era interrotta, verso il centro della galea, ai due lati, da due spazi riservati al fogone o focolare ed alla barchetta o guscio.

Dal lato esterno dei banchi, un poco sotto, si partivano le balestriere che andavano a posare sulla reggiola presso il posticcio ma erano « da levare e da porre ».

Infine si completava la corsia coprendola con i *quartieri*, cioè con tavolati sui quali si poteva effettuare senza impedimenti il passaggio da poppa a prua. Ho scritto « senza impedimento » ma, ripensandoci, ve n'era pure uno e consisteva nell'albero che, poco oltre al centro della galea, verso la prua, ergeva la sua mole. L'albero era infisso solidamente nella *scazza*, robusta armatura di legno « indentata e chiavata sopra le madiere », cioè nel fondo della galea, sopra alla sentina. Esso usciva alla luce traverso alla corsia ed era più robusto che alto perchè doveva reggere lo sforzo di una pesante antenna più lunga di esso, composta di due aste, unite alla base da una forte inghinatura, alle quali si assicurava la vela che era sempre latina, cioè triangolare. Le due aste dell'antenna non erano della stessa grossezza; quella più vicina al ponte era più grossa ed era detta *carro*, l'altra più fine era *la penna*. Quando il vento era favorevole, la antenna era impennacchiata da uno *spigone*, piccolo alberetto, su cui era issata una vela minore.

Al termine della corsia, verso prua, era pure piantato un albero più piccolo, il *trinchetto*, con una antenna di modeste proporzioni. Questa antenna con la sua vela, detta di trinchetto, era legata all'albero con rami di giunco in modo che tirando la *scotta*, cioè la fune che governa la vela, si strappavano i giunchi e la vela era tirata in alto da una corda chiamata il *giunco*.

Questo albero fu dapprima facilmente smontabile per metterlo da una banda quando si doveva sparare il grosso cannone che era in corsia; più tardi parve opportuno collocarlo stabilmente presso il lato esterno della corsia, sulla fiancata sinistra della galea.

Le vele, come dicemmo, erano di complemento e di aiuto per la navigazione; il remeggio, invece, era il mezzo più sicuro e più usato.

Vi fu chi sostenne che le triremi non fossero chiamate così perchè avevano tre ordini di remi, ma perchè avevano tre uomini per ogni remo, e si fondò specialmente sulla difficoltà che dovevano avere tre rematori a vogare d'accordo con tre remi diversi, specialmente se essi sedevano sulla stessa banca. Il Contro ammiraglio Fincati ha dimostrato con ottimi documenti che sino verso la metà del secolo XVI si usarono nelle marine italiane tre remi e tre uomini per banco e soltanto nella seconda metà del Cinquecento si introdusse il grosso remo alla galozza (detto più tardi, nel Tirreno, di scaloccio) vogato da tre uomini e furono, pare, primi i Genovesi ad usare tale sistema che soltanto più tardi fu adottato con qualche riluttanza dai Veneziani. In una relazione presentata dal Provveditore d'armata (Contro Ammiraglio) Nicolò Surian nel 1583 al Senato veneto appare evidente la sua simpatia per il sistema dei tre remi per banco, sebbene anche a Venezia si propendesse verso la nuova moda del remo solo con tre uomini a vogarlo. Il Surian attesta che in un colloquio con Gian Andrea D'Oria circa il remo alla galozza e i tre remi al banco, il D'Oria aveva riconosciuto le buone qualità dei tre remi al banco, ma aveva soggiunto che i Genovesi preferivano il remo solo con tre rematori perchè all'occorrenza si potevano accrescere questi fino a quattro o cinque per remo, aumentando così la velocità della nave. (Fincati, *op. cit.*, p. 8). Infatti già nel 1511 si costruivano a Genova galee dette « bastarde », che il Senarega nella sua cronaca chiamava quadriremi, cioè con quattro uomini al remo e poco dopo i D'Oria avevano una quinquereme. Nel sec. XVIII si usavano normalmente 6 uomini al remo (Alb. Savine, *La vie aux Galeres*, p. 62), e le galeazze avevano persino 8 uomini (La Gravière, *La suppression*, ecc. p. 771).

Circa la difficoltà della voga di tre remi da parte di tre uomini allo stesso banco, essa era praticamente evitata dalla obliquità dei banchi, per cui i rematori si trovavano su una linea diversa e gli scalmi per i remi erano posti a distanza

sufficiente sul posticcio, il quale serviva a raccogliere in un tutto armonico lo sforzo dei varii remi. Vi sono però alcuni increduli che domandano quale forza gigantesca occorresse per il rematore che aveva il remo più lungo perchè i tre remi dovevano essere di diversa lunghezza per la diversa distanza dei tre rematori dal bordo, ed il rematore seduto presso la corsia doveva manovrare un remo lungo qualche metro ma occorre ricordare che i remi erano sottili, con pale strette e nel collo del remo erano confitte alquante libre di piombo e per ciò il remo era ben bilanciato sul posticcio. La voga poi era « *a monta e casca* » cioè l'impulso era dato dal peso del rematore che, montato in piedi sulla pedagna o sul banco precedente, si gettava indietro traendo seco il remo e andava a cadere seduto sul proprio banco; l'intervallo tra un colpo di remo e l'altro era molto lungo; il palamento (cioè l'insieme dei remi di una galea) era diviso in *quartieri* (poppa, centro, prora) e ordinariamente i rematori vogavano a quartieri cioè un terzo per volta mentre gli altri riposavano e si davano la muta di frequente. Secondo l'urgenza vogavano due quartieri e di rado tutti e tre. (Fincati, *op. cit.*, pag. 19; Alb. Savine *op. cit.*, p. 66).

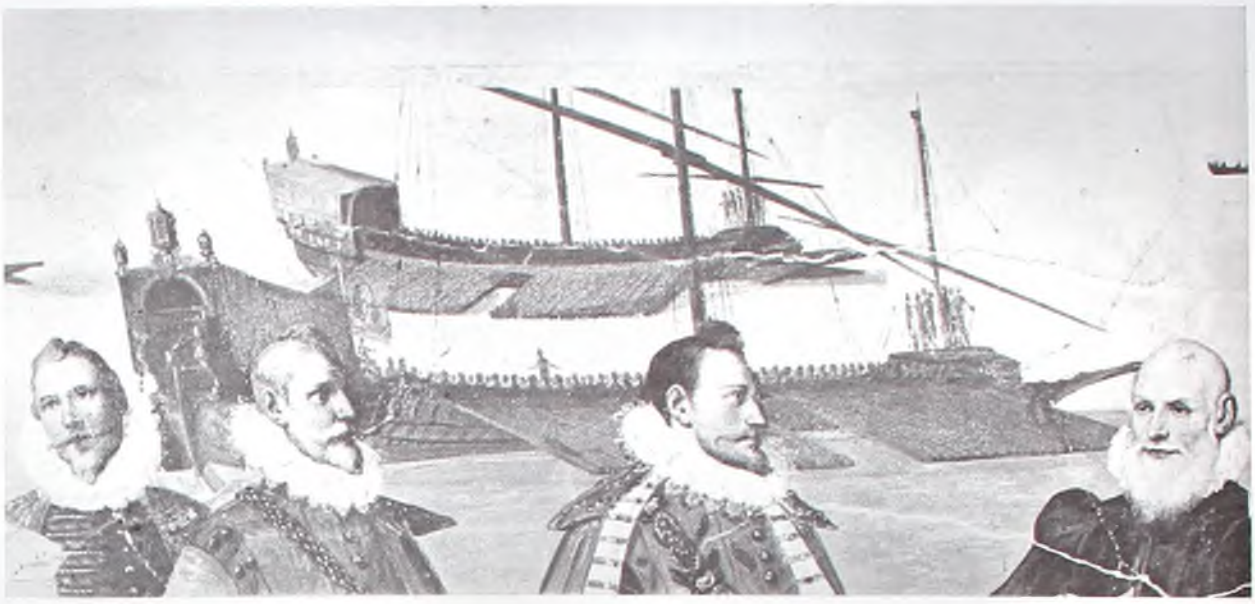
Sino alla metà del secolo XVI i rematori delle galee veneziane furono liberi cittadini di Venezia e di varie terre soggette, ma, a poco a poco, finirono per essere quasi esclusivamente di Grecia e di Dalmazia. — Pare che i Genovesi usassero, prima di loro, rematori condannati per gravi delitti e schiavi. Messer Cristoforo da Canale, Provveditore generale del mare (Vice Ammiraglio) in un suo manoscritto del 1539 conservato alla Marciana e citato dal Fincati (*op. cit.*, p. 29 e seg.) pone a raffronto le galere libere, o volontarie, o di libertà, con le galee sforzate o galee di condannati e tende a dimostrare che queste ultime erano molto più utili per la maggiore disciplina, per la voga *arrancata*, *corta* e *veloce* (causa la catena) mentre quella dei liberi era *strappata*, *lunga* e *tarda*, per la maggiore pulizia imposta ai forzati, per l'ordine scrupoloso in ogni loro abito, per il vitto misurato. Circa il vitto egli dà notizie assai curiose sulle diverse usanze nelle galee veneziane e nelle ponentine. — « Le galee di ponente, egli scrive, usano dare raramente minestra ai loro « forzati e quando ne dànno essa è di riso, pane in abbondanza, e ogni « otto, dieci giorni di riposo li purgano con minestra di erbette. I soldati « invece vivono a modo loro, non ricevendo dal Principe se non il pane e la « bevanda; il rimanente comperano con la loro paga che è di due scudi « d'oro al mese. Noi costumiamo dare ai nostri galeotti ogni mattina una « minestra di fava, la sera un'altra di pancotto coll'olio ed once 17 di « pane. Si dà pure del vino quando hanno affaticato. Ai balestrieri ed ai sol- « dati diamo carne meno il venerdì ed il sabato, nei quali giorni si dà solo « sardelle e vino, pane e minestra e la paga di un ducato e mezzo al mese.

« Per tal modo i nostri mangiano tutti ad un tempo, mentre i ponentini « stanno tutto il giorno a questo a quello con diverse sorta di suppellettili « intorno al focolare, mangiando ognuno quando gliene viene talento « e quando può ». — Il Canale insiste nel ritenere migliori le galee sforzate perchè più economiche. — « Le galee di ponente durano 25 — 27 « anni e le veneziane arrivano con difficoltà a dodici e mai a quattordici. « Le volontarie consumano circa un palamento all'anno perchè queste acco- « stano frequentemente a terra e le sforzate mai. — Queste dànno ancora il « vantaggio di poter impiegare le ciurme ai lavori pubblici durante lo *sverno* « o *mandraccio* come fece Andrea Doria fabbricando il Molo di Genova (circa « questa notizia ved. a p. 347). Gli sforzati sono sempre presenti perchè in- « catenati al banco, i liberi vagano per la città e per il territorio e possonsi « perdere belle occasioni di imprese ». Colla severa disciplina nelle galee dei forzati si otteneva maggiore ordine e migliore igiene che nelle galee volontarie; ma se il mutarsi dei tempi richiedeva questa modificazione delle ciurme, la storia poteva vantare le antiche galee libere nelle quali ogni uomo partecipava non soltanto ai pericoli e alle fatiche, ma alle glorie ed ai guadagni del patrono della galea.

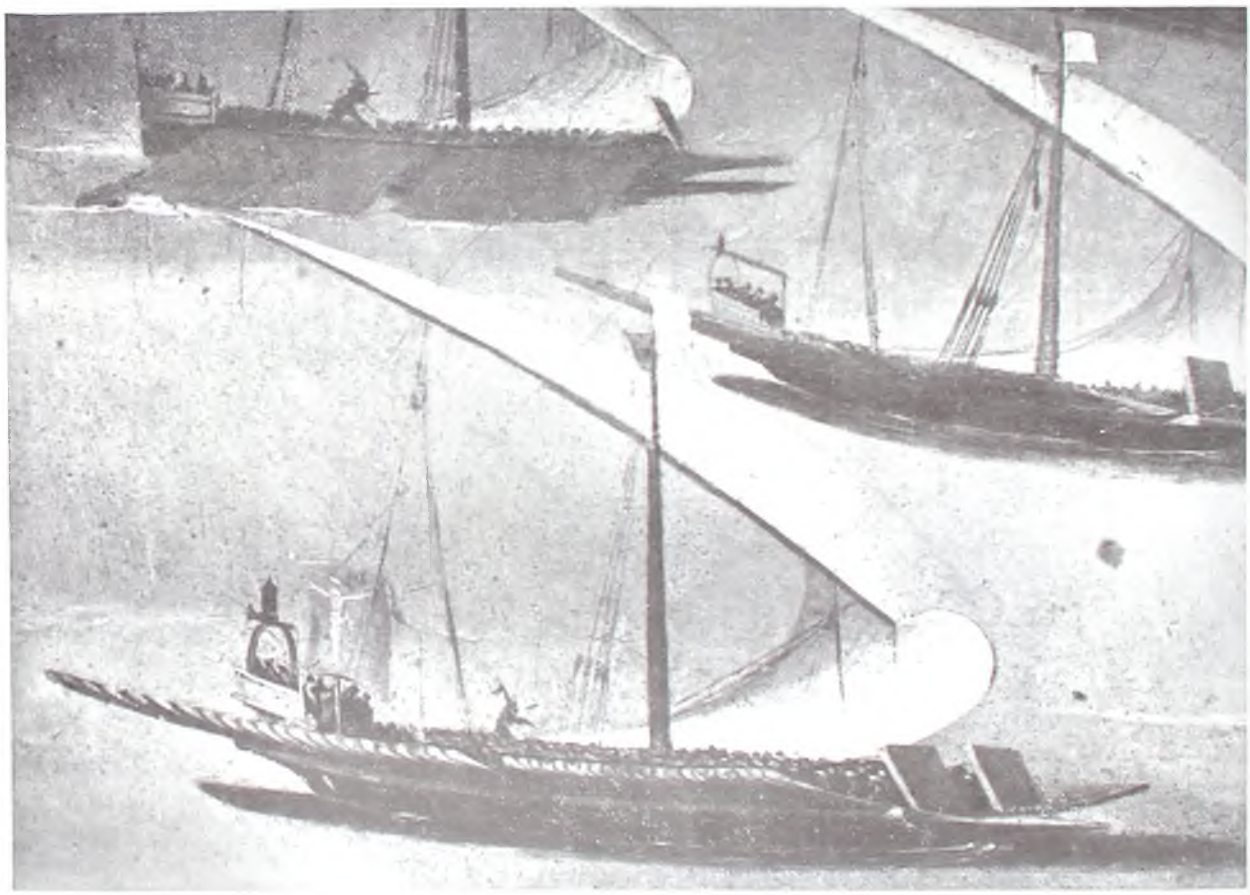
Del resto quale fosse la vita dei condannati al remo tramanda la locuzione ancor oggi paurosa del « condannato alla galera » e sulla loro tristissima vita molte notizie ha raccolto il nostro Pessagno nell'appendice al libro di F. Podestà: *Il porto di Genova*, e riferisce Albert Savine in *La vie aux Galères*.

Accanto ai galeotti, o uomini al remo, dobbiamo ricordare gli uomini addetti alle vele.

Abbiamo già visto che gli alberi della nave erano due; raramente se ne inalzava un'altro, detto mezzano, presso la poppa, e ciò accadeva « nei tempi della state sola, per fare che la galera cammini più veloce ». All'albero grosso si collocavano vele di diversa grandezza, secondo le circostanze. — Esse avevano vari nomi presso i vari popoli marini: Il Magalotti (*op. cit.*, p. 14) dice che la vela più grande che si usava nel tempo di scarsità di venti era chiamata *il bastardo*; quella che si usava « quando il vento ordinariamente spira » era detta *la borda*; più piccola di essa era il *marabutto* che serviva quando il vento era fresco e passava l'ordinario; la quarta era il *trevo* « che Iddio ne guardi dall'uso suo, perchè non si adopera se non nei tempi fortunali, che, perdendosi, si ricorre al *trinchetto quadro*, più piccolo che la detta vela, perchè, pigliando pochissimo vento, tengono solamente che la galera respiri ». Il Fincati (*op. cit.* p. 42-43) invece dà i seguenti nomi: *l'artimone*, *il lupo*, *il terzarolo*, *la borda*, usata solo nei tempi *ruzzi* o *forzevoli*, tutte vele triangolari o latine o « alla trina », mentre era alla quadra (cioè



*Tav. 6* - Arrivo di Don Giovanni d'Austria a Genova (1574). Affresco del Tavarone (?) conservato nell'atrio del Palazzo del Comune di Genova. Le galee sono in gran gala. La capitana ha tre fanali ed un ricco baldacchino; si scorgono gli uomini al remo e l'aguzzino sulla *corsia* con una spada (o un nerbo?) nella destra Il palamento dei remi è interrotto per lasciare posto al *fogone* ed al barcarizzo. (Genova, Gabinetto fotografico municipale).



*Tav. 6 bis.* - Particolare di un quadro allegorico, nel Museo navale di Pegli, rappresentante una spedizione contro i barbareschi nel tempo di Andrea D'Oria. La pittura vuol dare l'idea di una corsa di navi con le vele al vento. Su due galee si scorge l'aguzzino ritto sulla corsia, con un braccio levato in alto. Sono degne d'attenzione le grandi assi poste dinnanzi alle rembate. (Genova, Gabinetto fotografico municipale).

quadrata) *il trevo* o *il papafico*, vela per correre col vento o fuggire la tempesta. Erano tutte composte di ferzi o teli.

Per issare o ammainare queste vele con le loro relative antenne e per mantenere saldo l'albero occorrevano numerose funi. L'albero era tenuto saldo dalle sartie fissate alle due bande, cioè ai fianchi, della galera. L'antenna era issata per mezzo delle *vette da ghindare* e tenuta ferma mediante gli *amanti*, che « passano per il *calcese* a trovar le *taglie*, essendo che senza esse l'antenna cascherebbe da alto in basso ».

Quando la antenna era issata i marinai dovevano governarla con la *scotta* e all'occorrenza usare *l'orza a poppa* per raddrizzare la vela o *l'orza davanti* cioè a prora, che si allentava o tirava secondo *l'andatura* del vento, manovre che i marinai dicevano *caricare* e *mollare*.

Quando per il mutare del vento era necessario cambiare posizione alle vele, poichè esse erano *fuori sartie* bisognava voltare la antenna e tale operazione si diceva presso i Veneziani « buttar de brazzo », presso i Genovesi « fare il carro » perchè la parte dell'antenna più vicina alla coperta era detta *carro*.

Elemento essenziale per guidare la rotta della nave era il timone. Esso era stato nei tempi antichi un grosso remo posto presso un lato della poppa, in modo che girandone la pala un poco in fuori o in dentro si guidava lo scafo (i Romani ne usavano due ai due lati della poppa) ma da secoli si era adottato il timone agganciato alla ruota di poppa con i *maschi* e le *femminelle*. Esso era manovrato dall'alto della poppa mediante una barra orizzontale di legno detta il *giaccio* che giungeva sino alle *forbici* ove era il timoniere. I Veneziani però, secondo Messer Cristoforo da Canale, usavano invece della barra due funi e con esse potevano manovrare più ampiamente. Lo stesso autore consigliava che la galea avesse sempre almeno una *zanca* (timone laterale all'antica) perchè venendo a mancare il timone, immediatamente con quella potesse reggersi la galea e pare che i Genovesi lo avessero sempre di riserva o di *rispetto*, poichè nei documenti qui studiati si accenna al timone *latino*.

Il servizio del timone era faticoso e di grande responsabilità e perciò nella galea vi erano sempre da otto a dodici timonieri.

Accanto al timone vi era la *chiesuola*, piccolo mobile di legno ove si tenevano riposti gli orioli a polvere per misurare il tempo, i *bossoli da navigare* cioè le bussole, le carte marinare, lo scandaglio del pilota. Questi era superiore ai timonieri e risiedeva nella galera generale e guidava la squadra intera.

A prua dovevano essere sempre pronte due ancore con le funi necessarie per dare fondo; esse erano dette semplicemente *ferri* ed erano racco-

mandate a due *gomene* che erano le funi più grosse della galea: altre due ancore di riserva erano poste al centro della nave sotto la scialuppa e presso al fogone.

Quando la galea aveva gettato l'ancora, alcuni uomini sullo schifo portavano una fune robusta, la gomenetta, a terra, per legare subito la galea perchè stesse più salda. In tempo di traversie essa era assicurata con più corde « dicendosi in lingua marinaresca: *remigiare* la galera ».

Queste notizie del Magalotti possono essere completate con quelle del Fincati il quale afferma che tre erano i *ferri* della galea sottile: *l'ancoretta* (libre 600) il *marzocco* (libre 550) ed il *ferro di posta* (libre 500) e tre le funi, la *gomena*, la *palomera* ed il *proese*. Le ancore, al momento della partenza, venivano salpate a forza di braccia con l'aiuto di arganelli postati sulla prua.

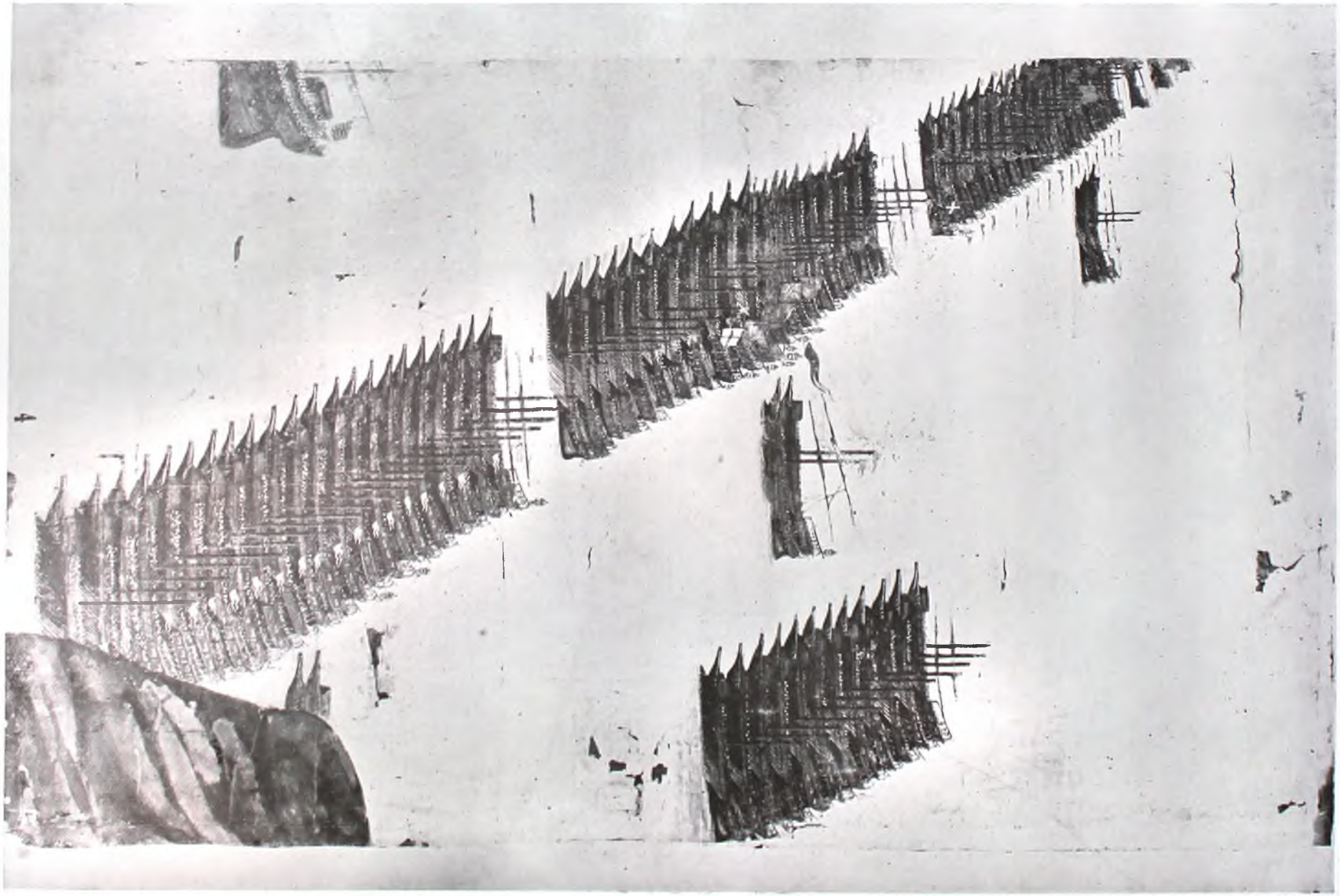
La galea aveva sempre mezzi di offesa e di difesa. Questi ultimi molto rudimentali. La galea inalzava sui posticci le *forcate* che sostenevano due lunghe righe di legno orizzontali, le *pertichette*, e a questo scheletro si appoggiava la *pavesata*, cioè una serie di tavole che formavano come una cortina la quale cingeva tutta la galea, a riparo dei soldati e dei galeotti.

Il Canale nei suoi consigli sulle galee l'avrebbe voluta « tale quale le galee di Ponente, cioè tutta di talpone *(pioppo)*, ovvero di noce grossa quattro dita et alta sì che la sua sommità perverrebbe al petto di un uomo e non come l'hanno le nostre (le venete) d'una tavola sottile di abete la cui altezza non passa la cintura ». Dietro questa sottile difesa si schieravano nel momento della battaglia i soldati per trarre con gli archi e le balestre.

La più antica arma di offesa della galea era lo *sperone* o rostro, formato di una trave sporgente dalla prua e foggiato a guisa di cuspide « in punta del quale è solito porsi una testa di moro, di leone, di drago, o altro, fatta di legname, che si chiama il *diamante* ». (Magalotti, *op. cit.*, p. 17).

Qui oserei chiedere a qualche conoscitore di storia genovese se per avventura i forti dello Sperone e del Diamante, ben noti ai Genovesi, non abbiano tratto la loro denominazione da questi antichi nomi usati nelle loro galee. Sarebbe prova di bella fantasia e di alata poesia l'aver immaginato Genova come una grande galea arenata con la prua verso terra ed avere perciò dato il nome dello Sperone al forte più avanzato della sua cinta di mura e il nome di Diamante all'ultimo forte spinto al limite esterno di difesa.

Il Canale esprimeva circa lo *sperone* questo desiderio: « vorrei che « fosse tale quale l'hanno le galee ponentine e le turchesche, cioè non dritto « come i nostri, ma riguardante all'insù, perciocchè esso ad ogni piccolo movi- « mento di mare non così di leggeri si tuffa nell'onda, come fanno i nostri. « Oltre a ciò nel combattere, urtando di fianco, viene per la sua altezza a



*Tav. 7.* - Pittura a tempera per gli armadi della Guardaroba del palazzo D'Oria; opera di Lazzaro Calvi, nel 1578 (Cfr. Merli e Belgrano, *Il palazzo del princ. D'Oria*, Atti della nostra Società, X, 54). Schieramento di galee all'assedio di Corone (1532). Nel centro la capitana ha tre fanali ed una grande « fiamma »; le galee sono spoglie di ogni cosa superflua; è tolto l'albero di trinchetto e l'albero di maestra non ha vele; l'antenna, in caso di abbordaggio, veniva inclinata sulla galea avversaria e gli uomini passavano su essa per scendere sul ponte nemico. (Genova, Gabinetto fotografico municipale).

« ferire nel morto della galea per modo che fracassandone la posticcia « manda a rovina tutta la pavesata e la priva della sua migliore difesa. I nostri « invece, perchè bassi e leggeri, percuotono nel vivo e facilmente si spezzano » (Fincati, *op. cit.*, p. 18).

Evidentemente la tecnica della costruzione navale era riuscita a rendere meno agevole la penetrazione dello sprone nella parte viva, perchè, osservo, se lo sprone fosse penetrato presso la linea di immersione avrebbe prodotto danno assai più grave che alla pavesata, perciò lo sprone poteva servire ormai solo più a recare scompiglio e terrore che a distruggere la nave avversaria, e tale compito era riservato alle artiglierie, che negli ultimi anni del quattrocento avevano fatto progressi meravigliosi. Ormai in ogni galea erano scomparsi i mangani e i trabucchi che lanciavano grosse pietre e vasi incendiari, e grossi dardi ferrati. Tutte le galee avevano piazzato sulla corsia, presso la prua, un grosso cannone di caccia, che era servito ai lati da due mezzi cannoni i quali misuravano la gittata per il cannone maggiore. Ben presto, nel secolo XVI, il famoso Kaïreddin Barbarossa adottava i lunghi calibri e tosto lo seguivano i D'Oria. Il Canale riferisce che le galee di Ponente avevano, oltre al cannone di corsia e ai due mezzi cannoni, due *sacri* al quartiere di prora e due a quello di poppa, con due *moschetti* alle scalette di dritta e di sinistra, poste ai lati della poppa presso il giogo. I moschetti erano cannoni di bronzo che si caricavano dalla culatta per mezzo di un mascolo di ferro.

Invece le galee sottili venete avevano una colubrina da 50 in corsia con due sacri o aspidi da 12, uno per parte, più tre moschetti per parte a poppavia del giogo prodiero, due al barcarizzo a sinistra e due al fogone a dritta con una bombardella di ferro per lanciare palle di pietra. Ma circa il numero, la forza e la disposizione delle artiglierie non v'era allora e forse non vi fu mai perfetta identità tra le varie galee.

Oltre alle artiglierie la galea aveva anche un piccolo arsenale di armi a mano per i combattenti. Da un documento genovese del 1514 sappiamo che nella distribuzione di armi ad alcune galee ognuna di esse aveva ricevuto cinque dozzine di lancioni, una dozzina di romagnole e « strasavele » (stracciavele) e sei dozzine di mezzelance (*Diversorum* filza 79, 21 luglio 1514). Ma assai più provviste erano le due galee del D'Oria che avevano una ricca dotazione di balestre, di passadori, di corazze e di pavesi, come può leggersi nel Documento II.

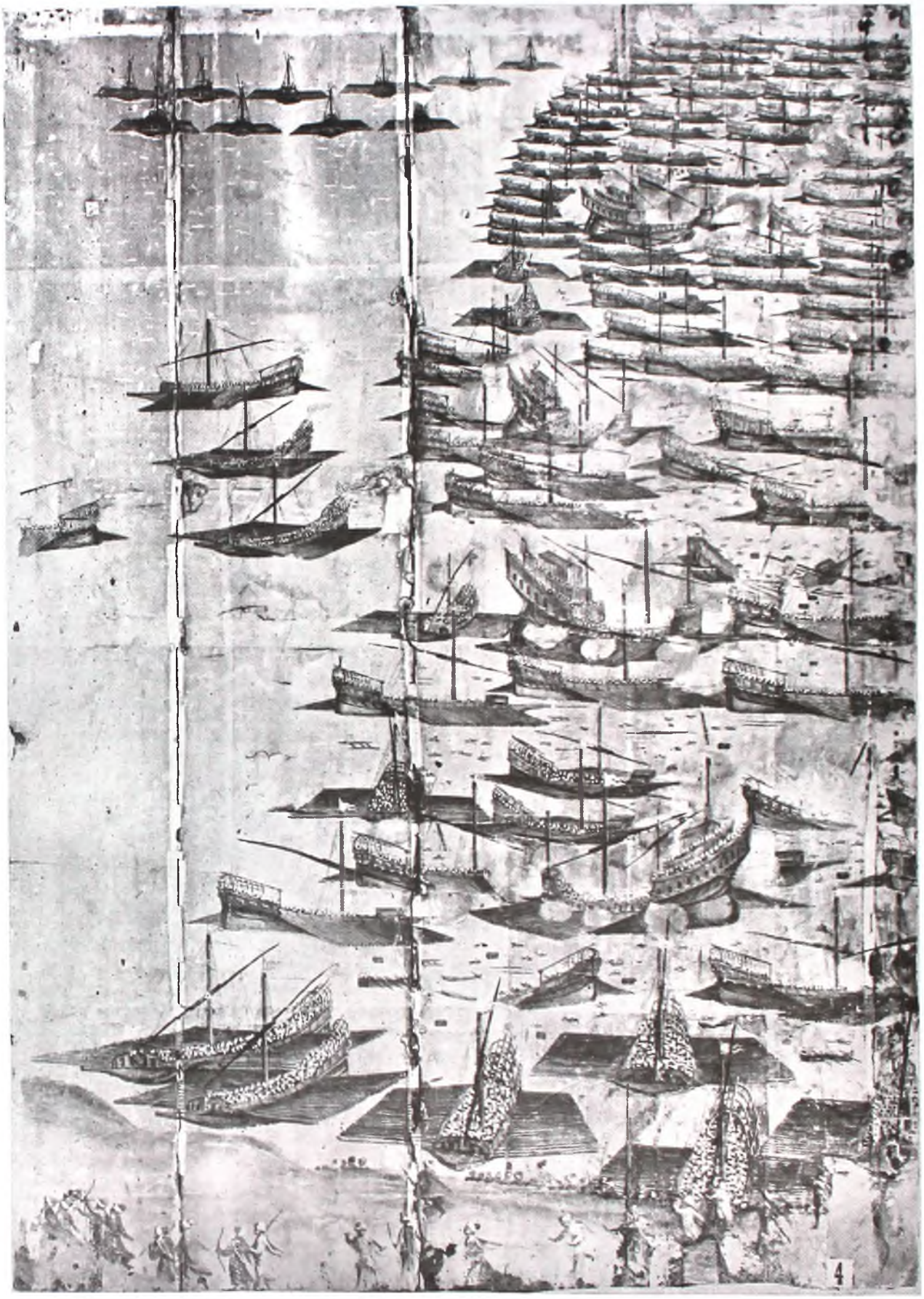
Il Canale (*op. cit.* p. 16) osservava che i Veneziani usavano tenere queste armi nella camera di poppa; i Ponentini ed i Turchi le riponevano invece in certe casse nella corsia, lasciando nella camera soltanto un armatura per il Capitano e ciò, secondo il Canale, era punto comodo in caso di

scontri improvvisi con il nemico e perciò egli preferiva l'usanza della sua patria.

Poichè abbiamo descritto tutte le parti esterne della galea possiamo anche visitarne la parte interna avendo per guida la descrizione che ne fa il Magalotti. La galea aveva sei camere. La prima era quella di poppa ed era sopra coperta e serviva di alloggio per gli ufficiali superiori e per i gentiluomini. La seconda era lo *scandolaro* ed era sotto coperta « contigua alla prima entrando l'una nell'altra ». La terza era la *dispensa* « ove stanno le cose da mangiare, come carne salata, formaggio, sarde, tonno, vino, olio, aceto, sale e altre cose ». La quarta era chiamata il *pagliolo* « ove suole stare il biscotto, e pane e fave e riso ». La quinta era la *camera di mezzo* ed in essa erano raccolte le vele e v'era la *scazza* in cui era piantato l'albero. La sesta ed ultima camera era detta *di prua* ed in essa era raccolto il sartiame cioè le corde per il servizio della galea. Da questa camera si usciva sulla prua ove erano le *rembate* « sopra le quali stanno gli uomini « che si giudicano più valenti e servono al trinchetto e sono dall'una e dal- « l'altra banda e in mezzo delle quali all'ultimo della corsia è piantato un « altro albero chiamato il *trinchetto* » (*op. cit.*, p. 14, 15).

Accennammo già ai rematori ed agli uomini addetti alla vela ed al timone; ma ci resta a parlare delle « maestranze » e degli uomini al comando della galea.

— Era *patrono* della galea chi ne amministrava i beni; presso i Genovesi spesso significava anche il padrone effettivo della galea. — Chi invece assumeva il comando di tutte le forze della galea e ne dirigeva la navigazione era il *Comito* che presso i Genovesi aveva anche come aiutante un *Sotto-Comito*, il quale doveva vigilare specialmente le manovre delle vele e le operazioni a prora. — Ad essi si univano due o più *consiglieri* « per dare il loro parere..... nei tempi fortunali e quando il bisogno l'apporta » (Magalotti). Oggi li chiameremmo: « ufficiali di rotta ». Il Magalotti elenca pure un *medico* uno *speziale* e un *barbiere* per cura degli infermi; tuttavia nelle galee genovesi non si trova mai lo speziale, che probabilmente era sostituito dal *dispensiere* e là dove è il barbiere manca il medico e viceversa. — Seguivano le maestranze cioè il *maestro d'ascia*, il *remolaro*, il *calafato* e il *barilaro* coi loro garzoni. — Il maestro d'ascia era un carpentiere per ogni riparazione al legname della galea; il barilaro doveva curare la manutenzione dei molti barili d'acqua (circa 150) necessari per gli uomini della galea; il calafato doveva provvedere colla pece e colla stoppa a turare le commessure del fasciame; il remolaro doveva essere perito nella riparazione o anche costruzione di remi. — Credo però che in pratica tutte queste mansioni fossero raccolte in minor numero di persone. — Il Magalotti eccenna che questi artefici « navigando di tempo di notte fanno



*Tav. 8* - Episodio dell'assedio di Corone (1352), come a Tav. 7. Le galee sono in tenuta di battaglia, con il palamento al completo, senza le interruzioni notate a Tav. 6; è tolto l'albero di trinchetto, non v'è baldacchino a poppa. Le galee sono rigurgitanti di uomini. È evidente la superiorità nel fuoco delle artiglierie delle navi con alti castelli di poppa. (Genova, Gabinetto fotografico municipale).

la guardia a prua ». — A poppa invece erano sempre di guardia i timonieri che a Genova erano detti *naucleri* (nocchieri) ed a Venezia *compagni d'albero* forse perchè oltre al « carico di assistere al timone..... anco fanno *l'uomo alla penna*, bisognando mentre che si naviga, che è la sommità dell'antenna, che braccia dodici avanza l'albero, e ciò si fa perchè si faccia la scoperta, navigando così più sicuro ». (Magalotti pag. 19). — È facile immaginare come dovesse stare incomodo il povero uomo appollaiato sulla sommità dell'antenna, si badi bene, non dell'albero!

Il Canale osservava che a Venezia si avevano solo otto timonieri per galea, mentre i Ponentini e i Turchi ne avevano da dodici a sedici e ciò era meglio. Anche il Magalotti desiderava lo stesso numero per le galee pontificie. — Nelle genovesi non se ne contavano che otto o nove, ma in generale i marinai di coperta dovevano avere tutti, come oggi, la pratica del timone. A Genova i marinai erano detti *compagni*, ed il loro numero variava tra i 22, i 31, i 36. — Il Magalotti dice che erano chiamati « alcuni *parte e mezza*, alcuni *parte scempia* », facendo i primi « la guardia al calcese quando si è in mare, e gli altri alle genti di catena perchè non fuggano, ciascuno di loro scambievolmente come conviene » (Magalotti, *loc. cit.*).

Ricordiamo ancora che nelle galee ove gli uomini al remo erano *forzati* cioè rei di gravi delitti o schiavi, con qualche manipolo di *buonevoglie* « che sono quelli che volontariamente pigliano denari per vogare al remo », era necessario anche l'*aguzzino*, che aveva il triste compito di amministrare immediate punizioni di nerbate a chi fosse pigro o maldestro nel vogare.

Per la guardia della galea e per i combattimenti si imbarcava anche un certo numero di soldati, che i Genovesi chiamavano *socii* (sec. XV) e più tardi *soldati di bordo*. — Il loro numero si aggirava verso la sessantina e fra essi si distinguevano gli addetti alle artiglierie che avevano a capo il *bombardero*.

A prua stavano i *prodieri*, pochi uomini di buona casata, che facevano il servizio per imparare l'arte di navigare e all'occorrenza si armavano per respingere o dare l'assalto ad altre galee. Essi erano i primi all'abbordaggio, erano gli *arditi* di allora. Qualche documento genovese li chiama anche *supersalientes;* gli Spagnoli li chiamavano *sobresalientes;* il nostro Pigafetta, nella spedizione di Magellano, era appunto un *sobresaliente*.

Per molti secoli, per oltre un millennio, la navigazione si effettuò quasi totalmente durante la buona stagione. Dall'ottobre al marzo le galee erano tirate in secco sotto ampi capannoni, e completamente disarmate. Soltanto per gravi motivi esse erano tratte dalla Darsena e solcavano i mari nella stagione invernale. Coll'inizio della primavera, dopo averle spalmate di pece nera e ristoppate esse riprendevano il mare per i lucrosi commerci con il Levante. — Le merci che si esportavano erano specialmente panni o tele, quelle che si importavano erano seterie, cotone, allume, indaco, pepe, cannella, zenzero, pietre preziose, tutte merci ricche che non occupavano molto spazio nella galea, che ne aveva pochissimo disponibile.

Nelle frequenti spaventose carestie anche il trasporto del grano rendeva forti guadagni. La galea per il suo poco pescaggio, per il suo basso bordo, per la sua attrezzatura, per la poca cubatura disponibile, non era adatta a lunghi viaggi e non poteva reggere le tempeste degli oceani, ma nel Mediterraneo essa poteva affrontare ogni traversata perchè soltanto per pochi giorni essa poteva essere lontana dalle coste, alle quali doveva spesso poggiare per rifornirsi di acqua e di viveri.

La navigazione era diretta dal comito dall'alto della poppa. Alle sue spalle il timoniere eseguiva i suoi ordini; davanti a lui si stendeva la coperta della galea con i rematori (da 150 a 170) che obbedivano agli ordini dati a colpi di fischietto. (Nei documenti genovesi il fischietto è detto *sivorello*, traducendolo dal genovese *sciguelo*). Verso prua i marinai attendevano l'ordine di alzare la vela se il vento era favorevole. Secondo la forza di esso si mutava l'ampiezza della vela. Quando esso era contrario, non si ricorreva alla lunga manovra del bordeggiare, ma si ammainava senz'altro.

Quando era possibile la galea non si allontanava dalla vista delle coste, ma nelle traversate supplivano di giorno e di notte i mezzi già conosciuti nella antichità, la bussola, l'astrolabio, le carte marittime.

Le condizioni di vita sulla galea erano durissime: tutta la ciurma viveva giorno e notte sui banchi del remeggio, i marinai presso l'albero, i nocchieri presso il timone. Soltanto il Comandante ed il suo seguito avevano nella camera di poppa cuccette per dormire e tavole per prendere i loro pasti.

Quando lo scirocco o il libeccio frustavano il mare, le onde passavano facilmente i bordi della galea e a volte non era possibile tenere acceso il fuoco nel « fogone » per due o tre giorni, e tutti dovevano contentarsi di cibi freddi. Nessuno poteva ripararsi dai colpi di mare, dalle ingiurie della pioggia e del vento.

Anche quando il mare era calmo la vita in galea non era comoda. Le mosche esercitavano il loro impero di giorno, le cimici di notte; pulci e pidocchi notte e giorno, e ciò per tutti. Povero rimedio a tali incovenienti era scuotere le biancherie fuori bordo e, in caso di riposo, immergerle per ore nell'acqua del mare.

Le esalazioni della traspirazione di tanti esseri pigiati in uno spazio tanto ristretto, il cattivo odore delle vesti sporche, la puzza delle molte immondezze erano spesso causa di gravi epidemie che decimavano gli equipaggi (La Gravière, *La fin d'une grande marine* pp. 57, 69).

Il fetore della sentina doveva essere insopportabile a chi non fosse avvezzo alla vita marinara. Marin Sanudo narra nei suoi *Diari* (XXXIX pp. 30,31) che Francesco I, condotto prigioniero a Genova, dopo la battaglia di Pavia, e imbarcato su una galea » nel star fermo alle ripe, dopo imbar-
« cati, dalle 14 alle 20 ore (era il 30 maggio) di continuo (Sua Maestà) stava
« tutta affannata et andava in sudore tra il gran caldo et il numero di
« persone che era sopra la galea et tra il fetore della sentina, per
« il che si era slazzato davanti et si bagnava la mano et il volto hora
« cum aceto hora cum l'acqua rosata che li era stà portata in due tacce
« d'argento.

Soltanto quando più ferveva il sole e non vi erano pericoli vicini si *faceva tenda* cioè si arborava da poppa a prora, poggiandola su certe pertiche dette caprie, una tenda di canavaccio: quando invece si era in tempo di gravi intemperie si poneva sulla tenda di canavaccio un'altra copertura di *arbaggio* (*orbace?*), ma queste operazioni non si effettuavano quasi mai in navigazione mentre erano abituali quando la galea stazionava in un porto. Il Canale ci informa che i Veneziani invece di porre le asticelle *in capra*, ponevano aste che reggevano il mezzanino o cordone mediano della tenda ed osserva che questo metodo era meno buono dell'altro perchè la tenda formava frequenti insaccature nelle quali si raccoglieva l'acqua piovana. La tenda copriva soltanto la parte centrale della galea, cioè i banchi della ciurma; la poppa invece era difesa da un ricco tendale di seta, di velluto, di damasco, con i colori della famiglia padrona della galea. Il tendale veniva disteso sopra una armatura di legno a forma di arco, e per segno di ricchezza scendeva dai lati sino a lambire le onde.

Andrea D'Oria ne ebbe di ricchissimi, di velluto cremisi e di broccato d'oro « con li suoi parrasoli et porta », ed in grandi occasioni vestiva la sua ciurma di damasco, sfarzo inaudito per forzati che durante la voga erano a dorso nudo o con ruvidi gabbani sulle spalle. Il D'Oria aveva anche splendidi parati di damasco velluto o raso per tappezzare la sua camera di poppa. La sua quinquereme aveva trentasei pezzi di parato « di raso cremisino con

griselle d'oro » e ad essi si accompagnavano scagnetti e cuscini di velluto o di raso, tappeti, tavolette, ed infine gli « strapontini » (materassetti) da galea, di damasco (Cfr. *Arredi ed argenti di Andrea D'Oria* in Atti, vol. LIII).

Anche il fanale che si elevava sull'estremità della ruota di poppa era oggetto di orgoglio per il padrone della galea. Spesso era di legno lavorato con perizia, e indorato, con grossi vetri colorati; a volte anche di rame dorato, come il famoso fanale a forma di globo della Capitana di Gian Andrea D'Oria che aveva ai lati altri due fanali, come si usava, credo, su tutte le Capitane.

Circa i metodi di combattimento, adottati nei frequenti scontri di galee nel mare Mediterraneo essi variarono assai dalla Meloria a Lepanto; ma il compito prefissoci di illustrare le parti principali e l'armamento di galee genovesi è ormai esaurito: solo l'amore all'argomento ci induce a chiudere il presente lavoro con un tentativo di ricostruzione delle manovre e delle disposizioni guerresche in una galea prima di uno scontro con navi nemiche.

Appena l'uomo di guardia sulla *coffa* (grossa corba issata sulla cima dell'albero) aveva dato avviso dell'apparire di navi ostili, tutti gli uomini della galea si preparavano al combattimento.

Il comandante e gli ufficiali vestivano le armature; gli uomini d'arme indossavano la corazza e si ponevano in capo il morione a bacinetta, disponendosi con le balestre e con gli archibugi lungo i bordi della galea, dietro la pavesata. Dalla iconografia del tempo appare che lo spazio lasciato comunemente libero nella fila dei remi per il fogone ed il barcarizzo veniva occupato da altri remi per rendere più veloce l'andatura della galea.

Come a poppa così a prua si disponevano le milizie scelte con i gentiluomini. Gli artiglieri si affaccendavano intorno al cannone di corsia ed ai cannoni laterali, che dovevano trarre prima del « corsiero » per dargli la distanza di tiro. Bombarde e moschetti, già appostati presso le rembate e sui fianchi della galea e ai lati della poppa, avevano le loro munizioni e i loro uomini. I combattenti di prua avevano lunghe lancie per respingere il nemico nel prossimo scontro e portare lo sgomento e la morte nella nave nemica.

I rematori, gli unici a non avere alcuna arma, si curvavano sui remi per la voga arrancata, ed avevano l'ordine di porsi il « barettino » (berretto) tra i denti oppure il « tappo » (grosso tappo di sughero) in bocca per soffocare le grida di dolore, sia per le frustate, che per le ferite dei proiettili nemici.

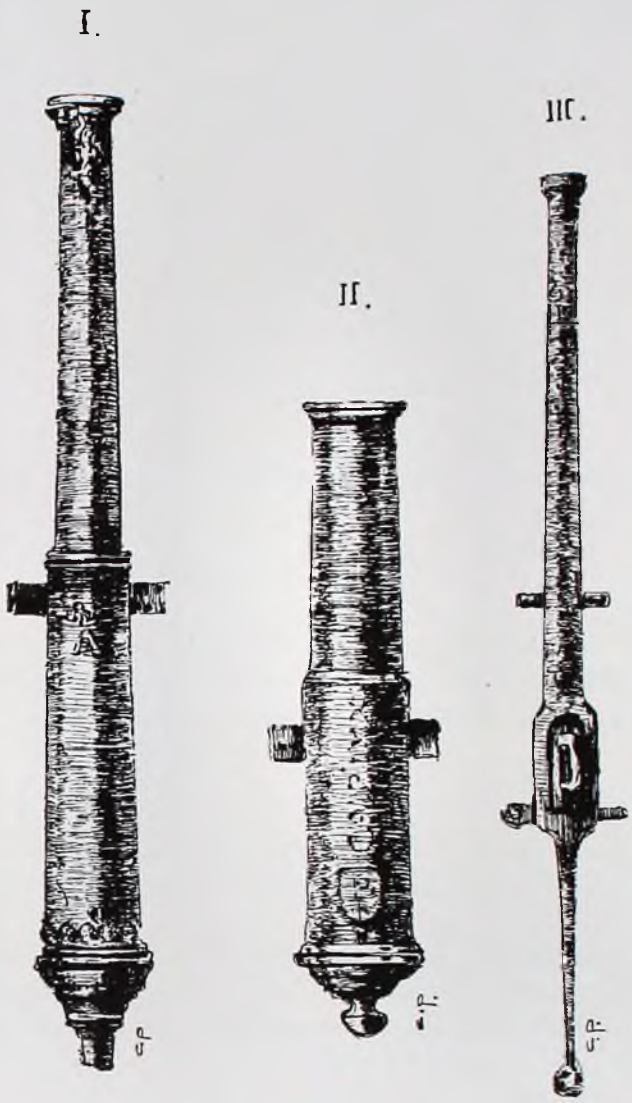
Non appena la nave nemica era a tiro, tuonavano le artiglierie e volavano i verrettoni. Don Garçia di Toledo, generale delle galee in Sicilia, nel 1571, avrebbe voluto che si tirasse « l'archibugio così presso al nemico, che

il sangue vi salti in viso » avrebbe voluto che « il rumore degli sproni (*delle galee*) che si spezzano » si confondesse « con quello dell'artiglieria, in modo da produrre un suono solo » (La Gravière, *La suppression* ecc. p. 792) e cioè che l'uso delle artiglierie fosse ritardato sino al momento dello scontro, ma è assai probabile che l'eccitazione dell'attesa facesse sparare le armi da sole, come si usa dire dalla gente d'armi.

Le artiglierie essendo fisse, la mira o puntamento era effettuata con la manovra del timone o con quella del remeggio.

Tattica essenziale era di presentare la prua al nemico per offrirgli minor bersaglio e volteggiare in modo di colpirlo con il maggior numero di armi. Nell'attimo dello scontro si cercava di colpire la nave avversaria con lo sperone e poi si volava all'arrembaggio, saltando dalla prua, o dalla pavesata, o dalla antenna opportunamente abbassata, sulla galea nemica.

# DOCUMENTI




*Tav. 9* - (Disegno e testo *del March. Avv. Pessagno*). N. I *Colubrina*, detta anche con denominazioni improprie equivalenti: Falcone, Moyana, Sagro. Era usata come « corsiero » alla estremità prodiera della corsia, su affusto a « guide » protetto dalla « rembata ». È di bronzo ad avancarica. L'esemplare qui disegnato fu trovato nel porto di Genova nel 1909. Proviene dalle officine dei maestri Alberghetti. Sul primo rinforzo: sigla A fra due rosoni. Alla ghiera di bocca: un dragone alato in un vortice di fiamma. Appartiene al Consorzio Aut. del Porto di Genova, Palazzo S. Giorgio.

N. II *Petriero*, detto anche Cortana, Masfelta. Era affiancato dalle due bande al « corsiero », su affusto a carrello. È di bronzo ad avancarica. Trovato nel porto di Genova nel 1909. Sul primo rinforzo: scudo con sigla papale di Paolo III (o IV); iscrizione di peso, in Cantara e Rotoli. Appartiene al Consorzio, Palazzo S. Giorgio.

N. III *Smeriglio*, detto anche Passavolante, Moschetto a braga. Era affiancato dalle due bande ai petrieri su candeliere con forcella a perno. È di ferro fucinato, a retrocarica, sistema a staffa, cuneo trasversale e « mascoli » intercambiabili; lungo « codolo » di puntamento. Trovato in Porto, lungo il Molo Vecchio, nel 1890. Appartiene al Municipio, Museo navale di Pegli. — Gli esemplari qui riprodotti sono del periodo 1530-1575.

1.

Archivio di Stato di Genova, *Diversorum*, filza 74-3094

MDXII die VI^ta^ octobris.

*Pacta fabrice triremium inter Magnificum Petrum Johannem regium capitaneum et fabricantes Naves simul cum exemplo (?) contracti initi cum dictis fabris.*
*Sub quibus pactis Nobilis Andreas de Auria hodie conduxit a M.co Off.o Balie triremes duas nunc in Ianua fabricandas.*

A voler fare una Galera sotile per l'altagliaria e negotij moderni è necessario farla come de soto è scripto.

Primo vole essere longa Ghoa cinquantasei de rota in rota, fin cinquantasepte.

Item aprire a la mezania in contuare parmi XV e non mancho, ma qualche cosa più in arbitrio del Maestro, da uno quarto a uno tercio e medio parmo (1).

Item la altesa et altre ragione consequente lasamo a lo albitrio del maestro chi desidera havere honore: Ben avisemo che queste ultime che maestro Joane da Otone ha fato sono state tute base de Incenta, chi è uno malo defecto perchè almancho voleno havere parmi cinque e medio de altesa de Incenta.

Le carene e incente e tute le trape per dicta Galera voleno essere de rovere bone e suficiente, e dicte carene de una mano aperta in ogni quadro.

Maere e stamenere e altri implimenti da popa e da proa voleno havere in grosessa medio parmo in ogni quadro et essere de rovere boni.

Le late vogliano havere in grosessa medio parmo in ogni quadro e fra le late chi vano da giovo a giovo li vole essere late dexe compreso le doe del giovo dopie, e ceschaduna habia di dentro uno brasolo per banda cum le soe morse a la lata como se apartiene e per ciaschauna uno chiampo de ferro per banda.

(1) Il palmo genovese equivaleva a moderni m. 0248; tre palmi formavano la goa o cubito pari ad attuali m. 0744. Perciò le goe 56 danno metri 41.644; i palmi 15 danno metri 3.720 e poichè nel documento si accenna ad accrescere un poco la misura, la galea doveva essere lunga circa m. 42 e larga circa m. 4.

Fassiame, contuali, trincharini, corsie e sopracorsie, giovo da popa e da proa de squere de pino de medio parmo o di rovere.

Le reixe chi vano a lato a le corsie, de squaironi *(panconi)* de rovere o de pino de Pocevera o simili a quelli.

Contra contuali de squere *(tavole)* de rovere de Pocevera, e sia amorsato a le stamenere e parella l'una pecio cum l'altro trei legni a tutte le amorsate dentro.

Contra la Incenta squere de rovere de Pocevera sia amorsate cum le stamenere: in medio la Incenta de la serra da baso, a medie coste uno filo per banda de squere de Pocevera amorsate da popa a proa. Lo resto de lo fassiame dentro, tavole sotile de rovere da galera.

Sopra le junte de le maere e stamenere doe file de serra per banda de trape de rovere.

In medio lo piam per contra la carena uno filo de trape de rovere amorsate per paramegiar.

Soto le late per contra lo paramegiare una bechiaria de fo *(faggio)* bona e suficiente da popa a proa amorsata a le late.

Le cadene sotto coverta per contra la Incenta per remesare la galera siano de serriole de fo o vero de pino de non mancho grosessa de serriole.

Apontelate sotto coverta dal paramegiare a la bechiaria como se apertene.

Lo fassiame de fora in coperta de chovrati de rovere boni e sechi.

Li banchi e banchete de tavole de fo cioè de forma de stiva (?) de Arensano o de Cogoreto.

Le Galochie per li banchi de simile tavole.

Le ragiole sopra le late de tavole de fo.

La tapera de squere de pino o de rovere de grosessa de uno tercio de parmo e non mancho, apontelata soto le late suficientemente da Giovo a Giovo cum quatro dalfini per ogni ponteleto.

Li bachalari de rovere o de olivo o de pino o de fo.

Li apostici de fo o de pino o de aveto *(abete)*, boni e suficienti cum li soi scharmi da popa a proa.

Li filati sopra li bachalari de serriole overo di trape de fo, e siano tre file per banda.

Li speroni e tagliamare de rovere o de pino.

Le schassa e paramese de rovere o de pino bona e suficiente.

Le doe bite *(perni doppi per legare i cavi)* a proa de rovere o de olivo bono e suficiente, e in corsia octo bite compartite per tuto al solito.

La popa fassiata de tavole de aveto, cum doi brasoli per banda a lo Giovo e ordinata cum le soe banche intorno.

Li quarteri de corsia de tavole da pagiolo de rovere o vero de tavole de fo de Arbisola cum le chiave in corsia de la mezana.

Per contra a l'arbora dentro da le corsie li soi maselari *(maschette, bosselli)* per le pureze *(carrucole)* da goindare *(issare)* et le doe chiave de l'arbora de rovere o de olivo.

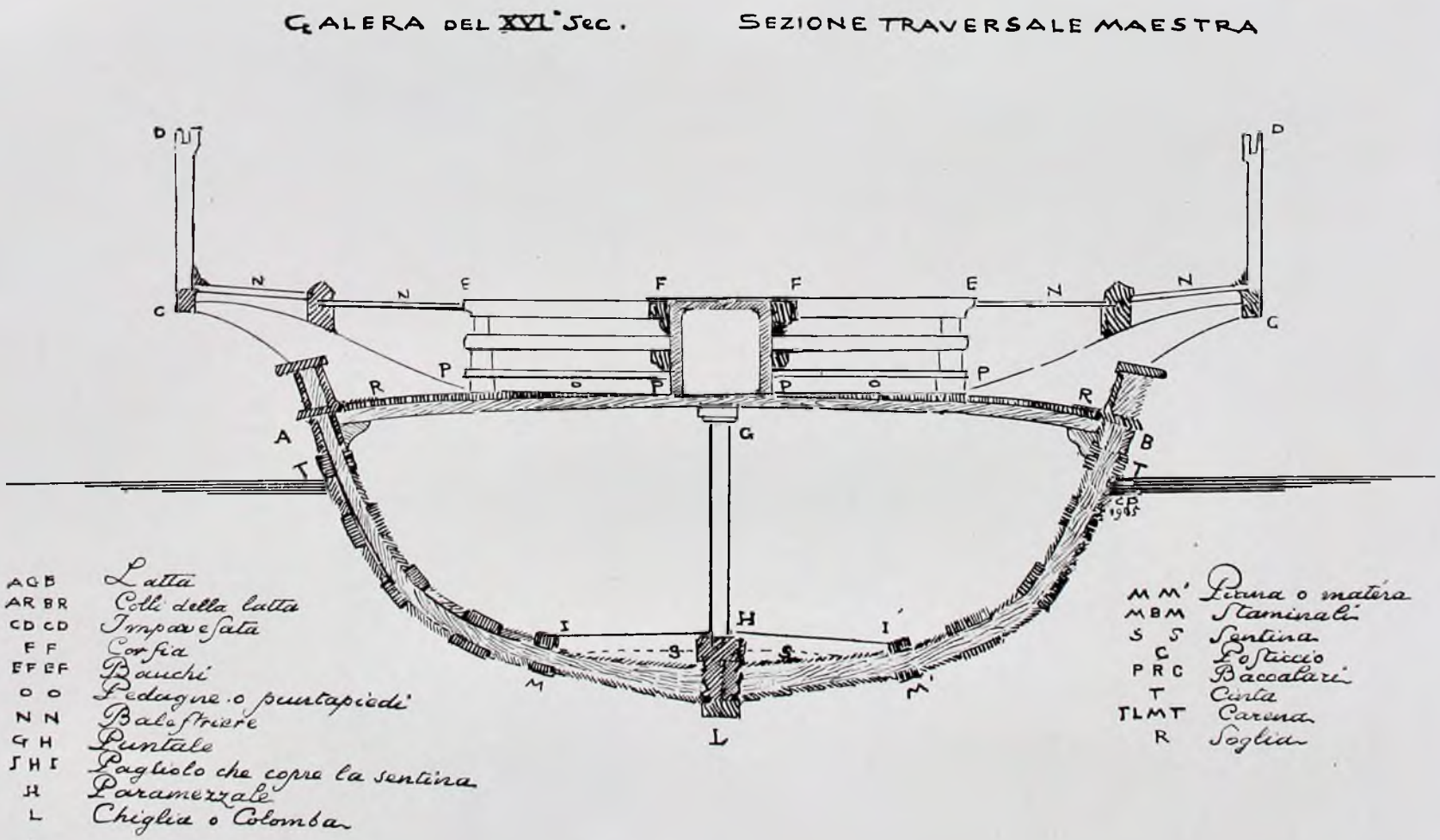
Lo pagiolo de la galera de tavole de fo de Arbisola.

Le arembate da baso da la prima chi va in testa da popa de lo scandora, tute le altre seguendo verso proa.

Li timoni de rota, de olivo o de noxe o de pino o de fo.

Li timoni latini de uno de predicti legni.

*Lo intavolamento sopra la popa.*




*Tav. 10* - Dall'opera del Contro Ammiraglio L. Fincati, *Le Triremi,* Roma, 1881.

Le tenagie, tendale e stantarele cum lo tabernaculo in corsia de noxe.

*La chiavasone.*

Perni da chosrata de uncie VI ciaschaduno perno: li altri perni siano grossi a suficientia secundo la longesa. Dicto fassiame chiavato cum doi perni a legno e a l'ongia *(limite della tavola?)* trei perni a legno. Le tavole de coperta chiavate de aguti de doze a libra. Le incente, carene et altri membri chiavati bene e suficientemente.

L'agogia a la rota de popa e fumella cun li ferramenti de li doi timoni.

Anele octo per banda chiavate a la incenta per la sartia quando fa carene *(quando la galea è messa in banda).*

Cadene septe per banda chiavate a la incenta, chi monteno sopra la tapera cum li soi ganchii per la sartia.

A proa una riza per banda chiavata a la tapera per l'orsa davanti.

Li quarteri de le porte de coperta. Le grate per la porta de la camera de popa.

Doi arganelli a lo Giovo de proa per sarpare le ancore.

Le batagiole da Giovo a Giovo.

Lo fogone fornito e compito.

*Seguono le linee del contratto fra il Governatore di Genova e Martino Oxilia cittadino savonese circa la messa in opera e la consegna definitiva delle galee. Queste linee furono riassunte ampiamente a pag. 348.*

**2.**

Archivio di Stato di Genova, *Diversorum* filza 76-3096.

+1513 die 13 Januarij.

*Descriptio armamentorum unius triremis, sub quibus conventum est cum Nobili Jacobo Lomellino nomine Nobilis Andree de Auria per Magnificum Officium Balie pro duabus.*

*Et nota quod ultime due partite a tergo, pulveris et bombardarum ferri, que scripte sunt orbe, remisse sunt iudicio prefati Magnifici Offici Balie.*

+ die lune XI.a Aprilis

Declaravit hodie M.cum Off.m singulas dictarum duarum triremium habere debere Bombardas sex ferri precii Scutorum XXX singula valoris Lib. XII; sunt Lib. CCCLX.

Quas dictus Andreas convertere intendit cum falconetis metalli restituendis prefato M.co Off.o cum ceteris armamentis.

Declaravit etiam dari debere in singulam triremem pulveris Barrilia sexcentum-sex pro una vice tantum.

Jesus.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Arbori e Antene, Digemo *(diciamo)* che sea miso lo prexio quello che verrà conducte qua da Pisa, lo quale è secondo che dicheno. | Lib. | 180 | |
| Item pro arboro trincheto mezana cum le sue antene . . . | Lib. | 18 | |
| Item per la Cottonina chi va in tute le vele, videlicet artimone, bastardo e borda mezana e trinchete pec. 140 ad L. 4 s. 18. v$^{a}$. | Lib. | 686 | |
| Item pro Canabatio cantara 250 ad L. 40 lo cantaro . . . | Lib. | 100 | |
| Item per li Gratiri *(bordatura delle vele)* . . . . . | Lib. | 26 | |
| Item pro manifatura de le velle . . . . . | Lib. | 66 | |
| Item pro filo e cera pro parmà (?) *(spalmare?)* . . . . | Lib. | 36 | |
| Item pro reme 175. . . . . | Lib. | 201 | |
| Item pro piombo cantara 10 . . . . . | Lib. | 50 | |
| Item per lo schifo . . . . . | Lib. | 30 | |
| Item per una scala. . . . . | Lib. | 6 | |
| Item per anchore 4, Cantara 26 ad L. 6 lo Cantaro. . . . | Lib. | 156 | |
| Item per una agoglia pro respecto *(riserva)* per lo timone . . | Lib. | 10 | |
| Item per lo fornimento del timone de respecto *(riserva, scorta)* . | Lib. | 2 | |

Sartia.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Item pro cantera 65 ad L. 5 s. 5 lo Cantaro . . . . . | Lib. | 373. | s. 15 |
| Item per lo taliame *(bosselli; carrucole)* . . . . . | Lib. | 27 | |
| Item pro bronzi pro taglie *(girelle o puleggie per le carrucole)* . | Lib. | 16 | |
| Item pro perni per le taglie . . . . . | Lib. | 2 | |
| Item pro barrili d'aqua 150 . . . . . | Lib. | 40 | |
| Item pro botte 50 (?) . . . . . | Lib. | 15 | |
| Item pro caderono uno per la peixe et caderoneto et due case et per una caldera per la yhusma *(ciurma)* cum una catia *(mestola)* et per uno calderoneto per li nochieri, uno per li homini da popa, uno per li compagni, uno per li proeri, cum due padelle | Lib. | 25 | |
| Item per lo fornimento del fogone . . . . . | Lib. | 8 | |
| Item pro verrogii *(trivelli)* de uno fin in octo, pichocie 4, pichocini 2, matie 4, marchij 2, sape 4 et bayli 4 . . . . . | Lib. | 11 | |
| Item per dozene 3 de lampioni et dozene 3 de lanterne . . | Lib. | 12 | s. 10 |
| Item per agogie da navigare e relocij . . . . . | Lib. | 5 | |
| Item per paveisi 60 ad s. 6 l'uno . . . . . | Lib. | 18 | |
| Item per coiratie 50 ad L. 2 s. 5 . . . . . | Lib. | 112 | s. 10 |
| Item per una Doz. de balestre . . . . . | Lib. | 36 | |
| Item Dozene 6 de lancie longe . . . . . | Lib. | 15 | |
| Item Capsie 6 de pasadori . . . . . | Lib. | 24 | |
| Item per filo da balestre et Cera . . . . . | Lib. | 12 | |
| Item povere *(polvere)* secondo l'artalaria chi se ge darà . . | Lib. | | |
| Item bombarde 6 de ferro cum tre maschi per una . . . | Lib. | | |
| Item per spese facte per varare la Galera e secondo dice . . | Lib. | 90 | |
| | Lib. | 2302. | 10 |

Ego Jofredus Libens (?) testificor esse unus ex illis qui sic ut supra.
Gregorius Buzollo

3.

Archivio di Stato di Genova, *Diversorum* filza 76/3096.

*Contractus firmatus hodie cum M.co D. Andrea de Auria q. Ceve, capitaneo duarum triremium custodie. Simul cum fideiussionibus inclusis... in observatione ipsius contractus.*

MDXIII die Mercurii XXIII februarii

Illustris et excelsus Dominus Janus Maria de Campofregoso, Dei Gratia Januensium Dominus et populi Defensor et Magnificum Offitium Balie excelsi comunis Janue, agentes nomine et vice ipsius ex.si comunis parte una, et spectatus vir Andreas de Auria quondam Ceve nuper ellectus Capitaneus Duarum triremium novarum eius opera constructarum de pecunia prefati M.ci offitii primo quoque tempore, armandarum sub modis temporibus condictionibus ac stipendio et solutionibus inferius declarandis parte altera, pervenerunt ad infrascriptas conventiones et pacta, solenni stipulatione utrinque vallata, videlicet quia prenominatus D. Andreas Capitaneus promisit et convenit ac se obligavit habere et tenere ipsas triremes duas armatas et suficienter instructas sociis navalibus ac remigibus, armis, tellis, biscoto et ceteris victualibus ac ceteris omnibus rebus sicut alii patroni triremium, stipendio publico conducti, tenuerunt ac tenere debuerunt ad beneplacitum prefatorum Illu. D. Ducis et M.ci Offitii, incipiendo die quo Monstras fecerunt et cum ipsis duabus triremibus toto die et tempore navigare, stare, pugnare et omnia facere atque exequi ad que ratione stipendii sui quilibet tenetur et que fidelis et strenuus capitaneus, stipendio conductus, facere tenetur et debet, et demum omnia singula ardenter et effectualiter pro viribus facere et adimplere que ad gloriam et securitatem Status prefatorum Illu. D. Ducis et M.ci Offitii Balie et ex.si comunis Janue pertinent, conducere ac expedire judicabitur, illisque pronpte et obedienter parere in omnibus que strenuo et obedienti Capitaneo conveniant et prout fideles stipendiatos facere decet, item neminem subditum vel amicum aliqual.r cedere, sed illos potius pro viribus tueri et protegere, Monstras virorum et armorum ac victualium facere totiens quotiens fuerit requisitus, et pro predictis omnibus adimplendis idoneos fidejussores prestare, videlicet librarum quinque millium pro singula triremi, Declaravit insuper et sic promisit dictus D. Andreas Capitaneus, finito dicto beneplacito, restituere prefatis Illu. D. Duci, M.co Officio et seu agentibus pro Comune Janue ipsas duas triremes et omnia armamenta ipsarum triremium que empta ei sunt (?) et pecunia ipsius Comunis sicut corpora ut supra dictum est. Debita consideratione precedenti cum verisimile attrita et deteriota (sic) pro tempore eorum, ita tamen ut si quid ex eis vel amitteretur vel detrimentum caperet culpa ipsius D. Andree capitanei cedat ad damnum ipsius D. Andree et pro ipsis satisfacere dicto Comuni teneatur.

Prefati Illu. D. Dux et M.cum Officium Balie dare et solvere promiserunt eidem D. Andree in stipendium et nomine stipendii libras noningentas triginta pro singula ipsarum triremium singulo Mense, toto eo tempore quo armate tenebuntur per eos, scilicet in hunc Modum, videlicet dimidia earum ad rationem anni, tribus mensibus in tres menses, equis portionibus in pecunia numerabile ante in aliquo banco et tapeto (?) arbitrio ipsius M.ci Offitii. Pro conventione vero relique dimidie, dare promiserunt taxam utriusque Riparie, earum scilicet terrarum maritimarum tantum proximarum littori per Milliaria quatuor, que taxa non excedat dimidium summe illi debende ut supra. Et de ea ipsa taxa dare ipsi D. Andree litteras patentes cum summis et terminis ac modis in litteris ipsis declarandis, vigore quarum ei liceat summas in ipsa taxa et literis declaratas exigere propria auctoritate. Qua taxa et literis acceptis per eum, in diminutionem dicti stipendii sui ipse D. Andreas ex nunc prout ex tunc se contentum fatetur et ea summa in literis declaranda, suo rixico et periculo ac sumptu (?) exigenda, nec prefatus Illu. D. Dux et M.cum Off.m de dicta summa aliam obligationem habere intelligatur, nec habere, sed potius idem dominus Andreas Capitaneus pro tali summa prenominatos Illu.m D. Ducem et Off.m ac Comune Janue et agentes absolvit ex nunc et liberat.

Item promiserunt ipsi Illu. D. Dux et M.cum Off.um et convenerunt ex gratia, quod omnes prede et quibuscumque hostibus Comunis Janue faciende per ipsum D. Andream toto tempore stipendij sui, spectare intelligantur et spectentur eidem D. Andree, pro quibus omnibus adimplendis et effectualiter observandis et exequendis intercessit et fideiussit N.lis Jacobus Lomellinus q. Filippi, renuncians juri principali primo conveniendo, et omni alio juri.

Testes N.lis Paulus Ravascherius tunc vice dux et Joh. Bapta de Zino Cancellarius.

die II Martii.

Cum in observatione suprascripti contractus prenominatus sp.tus D. Andreas de Auria capitaneus etc..... steterunt fideiussores florenorum octo millium quadringentorum receptos per Petrum de Carrega notarium et in presenti contractu infilsatos, idcirco postquam adimplevit que super fideiussionem prestanda adimplenda per eum fuerant, prefatum M.cum Off.m Balie liberavit N.lem Jacobum Lomellinum, qui super observantia suprascripti contractus ut supra promiserat, a dicta promissione per eum facta, salva tamen promissione florenorum ducentorum de quibus promisit in numero aliorum fideiussorum per dictum spectatum Andream ut supra prestitorum.

4.

Archivio di Stato in Genova. - *Diversorum* filza 75/3095.

MDXIII die secunda Martij

*Fidejussiones prestite per Spectatum Andream de Auria capitaneum duarum triremium de scutis 8 mila erga Ill. D. Ducem et Mag.um Officium Balie in observatione contractus cum eo firmati.*

MDXIII die secunda martij.

Nobilis Dominus Andreas de Auria q. D. Ceve, ellectus Capitaneus duarum triremium guardie per Illustre et excelsum Dominum Ducem Janue et magnificum Offitium Bailie comunis Janue.

Constitutus in presentia mei notarii infrascripti, tamquam persone publice officio publico stipulantis et recipientis nomine et vice dicti domini Illustris Ducis et magnifici offici etc. Promixit mihi iam dicto notario infrascripto stipulanti et recipienti nominibus de quibus supra in observatione contractus facti inter eos hoc anno die XXIII februarii, scripti manu Egregii Nicolaij de Brignali, cancellarii, facere et adimplere ea omnia et singula que continentur in dicto contractu et inter cetera non offendere neminem subditum vel amicum Comunis Janue aliqualiter, sed potius illos deffendere et quando predicte due galee desarmabuntur dicto Illustri et exelso Domino Duci et Mag. co officio seu agenti vel agentibus pro excelso Comuni Janue restituere in omnibus prout in dicto contractu continetur et hec sub pena florenorum octo millium Januensium, sub ypoteca et obligatione omnium bonorum ipsius presentium et futurorum; et pro dicto N. domino Andrea capitaneo pro predictis omnibus et singulis attendendis complendis et effectualiter observandis intercesserunt et fideiusserunt et quilibet ipsorum pro infrascripta quantitate pecuniarum inferius declaranda sub etc., Renunciantes juri de principali etc.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Et primo Jacobus Lomellinus q. domini fillip. (sic) quantum pro florenis ducentis . . . . . | summa | floreni | CC |
| Jeronimus Lomellinus q. D. Tubie . . . . . | | flor. | CC |
| Gregorius de Auria q. D. Oberti . . . . . | | flor. | CC |
| Jhoannes Baptista de Auria q. D. Aug.i . . . . . | | flor. | CC |
| Quilicus Cavallus . . . . . | | flor. | CC |
| Petrus Centurionus q. D. Leonelis . . . . . | | flor. | CC |
| Jacobus de Regibus q. D. Sifroni . . . . . | | flor. | CC |
| Vincentius de Murtedo Notarius . . . . . | | flor. | CC |
| Dominicus Lercarius q. D. Simonis . . . . . | | flor. | CC |
| Gaspar Imperialis q. D. Federici . . . . . | | flor. | CC |
| Baptista Bottus q. D. Augustini . . . . . | | flor. | CC |
| Simo de Bozollo D. Gregorii . . . . . | | flor. | CC |

| | | |
|---|---|---|
| Filippus Lomellinus D. Ambrosii | flor. | CC |
| Johannes Bapt.a de Auria D. Augustini. | flor. | CC |
| Andreas Spinulla q. D. Baptiste | flor. | CC |
| Petrus de Camulio q. D. Francisci | flor. | CC |
| Petrus Fran.s Cattaneus q. D. Christofori | flor. | CC |
| Stefanus Spinulla q. D. Janoti | flor. | CC |
| Franciscus Palavicinus q. D. Tobie | flor. | CC |
| Franciscus de Grimaldis q. D. Bartholomei | flor. | CC |
| David Lomellinus | flor. | CC |
| Carolus Cattaneus q. D. Jacobi | flor. | CC |
| Paulus Spinulla q. D. Guiraldi | flor. | CC |
| Baptista Gentillis q. D. Baptiste | flor. | CC |
| Nicolaus de Grimaldis D. Angeli | flor. | CC |
| Georgius Ventus | flor. | CC |
| Johannis Bapt.a Ususmaris D. Anfreoni. | flor. | CC |
| Baptista de Monleone q. D. Jo. Marie | flor. | CC |
| Pelegrus de Auria D. Thome | flor. | CC |
| Lodixius Cattaneus q. D. Jacobi | flor. | CC |
| Simo Centurionus q. D. Dominici | flor. | CC |
| Demetrius Italianus | flor. | CC |
| Johannes Bapt.a de Nigro q. D. Oliveri. | flor. | CC |
| Augustinus Cattaneus q. D. Catt. | flor. | CC |
| Baptista Carmagnolla | flor. | CC |
| Baptista Lomellinus q. D. Stefani | flor. | CC |
| Thomas de Ferrariis q. D. Baptiste | flor. | CC |
| Baptista Cigalla q. D. Simonis | flor. | CC |
| Ugus Cigalla | flor. | CC |
| Baptista Spinulla q. D. Thome | flor. | CC |
| Johannes Baptista Spinulla q. D. Andalonis | flor. | CC |

PETRUS CARREGA Notarius

**5.**

Archivio di Stato in Genova. *Diversorum* filza 76/3096.

(*Lettera del Cancelliere Nicolò di Brignali ad Andrea D'Oria con la risposta del D'Oria sullo stesso foglio*).

(*esterno*) *M. co Domino Andrie De Auria Capitanio Triremium Custodie.*

(*nell'angolo superiore*) *Littere domini Andree de Auria super le L. CC.*

Officium balie ex.si Comunis Janue.

Mag.ce Capitanee. Abiamo veduto quel haveti scripto circa quelli vasseli. E per questo habiamo ordinato vi sia facto provisione de L. CC. Quale andereti distribuendo tra loro sicondo a la prudentia vostra parirà. Data Janue XXII$^{a}$ Maij 1513

Quali vi si mandano cum Baptino Bacigalupo portator de questa, et fate diligentia e vi se fa instantia che de tuto faciati tener bem conto. Acciò che se posse cavare la scriptura. D. XXII ut s.

NICOLAUS.

M. Nicoloso ho avuto la litera di credito avete mandato cum el presente, ma me saria caro ne facessi le polise a quelli dove si bisogna dispensali et cusì quella mia solita prudentia de la quale scrivvete non farà, soto el vostro ordene, falo; restano in me de denari havvuti prima e ordinateme de l'una partita et de l'altra.

V° ANDREA DE A^a^.