



Piano 0

Da non perdere!

In questa scheda segnaliamo i reperti maggiormente significativi tra quelli esposti al piano 0. Il numero di riferimento corrispondente è riportato sulle teche espositive o in prossimità dei reperti.

Sale 2-7

1

Due rari esempi di mezzi d'assalto italiani della Seconda Guerra Mondiale: SLC "Maiale" e il MTM "barchino esplosivo", 1935-1936

Il Siluro a Lenta Corsa (chiamato familiarmente "Maiale") fu ideato per trasportare in immersione cariche esplosive con cui minare le unità avversarie nei porti; la sua efficacia fu tale da ispirare analoghe realizzazioni inglesi. Il Motoscafo da Turismo Modificato, detto "barchino esplosivo", fu progettato sempre per attacco individuale alle basi nemiche: il pilota doveva puntare a tutta velocità l'obiettivo, catapultandosi poi in mare. Tali mezzi erano molto pericolosi e richiedevano grande perizia nella conduzione (al secondo piano, nella sala 27, si trova anche un frammento di "Grillo", imbarcazione dotata di cingoli rostrati per scavalcare gli sbarramenti dei porti).

Sala 5

2

Colubrina da corsia in bronzo; manifattura toscana (fonderia Cosimo Cenni), 1643

Questo reperto, non veneziano, è l'unica colubrina integra e sicuramente da galea. Le colubrine generalmente avevano grande gittata, lunghezza della canna pari a 32 volte la palla e notevole potenza balistica. Quest'arma aveva una buona precisione del tiro solo a distanza ravvicinata, essendo posizionata all'estremità prodiera di una galera, e quindi molto soggetta al beccheggio dello scafo sull'onda. Le più belle artiglierie veneziane in bronzo che si trovavano in Arsenale furono tutte depredate da Napoleone nel 1797.

Sale 5-6

3

Serie di plastici raffiguranti fortezze dello Stato Veneto, provenienti dalla Sala dei Modelli dell'Arsenale veneziano, XVII secolo

Questa serie di plastici seicenteschi costituisce il primo nucleo di oggetti che diede origine al Museo Navale a Venezia, nei primi anni dell'800. A questi seguirono poi i modelli navali tecnici, superstiti della cospicua raccolta conservata nella Sala dei modelli dell'Arsenale veneziano, poi dispersa nelle distruzioni napoleoniche; tali modelli navali sono ora variamente distribuiti nelle sale espositive del Museo.

Sala 6

4

Esemplare di palla incatenata (in veneziano ànzolo), probabilmente del XVII secolo

Usate da tutte le Marine, le "palle incatenate" erano una speciale munizione utilizzata per spezzare alberatura e sartame, e stracciare le vele delle navi avversarie; erano costituite da due "mezze palle" da cannone, in ferro, unite da una corta catena che veniva raggomitolata durante il caricamento; nel corso della gittata, essa si distendeva e distruggeva ogni oggetto che venisse a trovarsi sulla sua traiettoria. Per l'aspetto che aveva una volta aperta, come una sorta di ali spiegate, in veneziano veniva chiamata appunto ànzolo (angelo).

Sala 8

5

Modelli recenti dedicati alle due navi romane di Nemi, estratte dal lago di Bracciano, I secolo D.C.

Già note e oggetto di ripetuti e inutili tentativi di recupero (1446, 1535, 1827, 1895), esse furono infine estratte dal lago tra il 1927 e il 1931; fu possibile così studiarle approfonditamente e, nonostante fossero sostanzialmente dei "pontoni" dedicati ad attività lusive e cerimonie religiose, esse rivelarono preziose notizie sulla costruzione navale romana. Purtroppo, nel corso della seconda guerra mondiale i reperti vennero completamente distrutti da un incendio.



Piano 1

Da non perdere!

In questa scheda segnaliamo i reperti maggiormente significativi tra quelli esposti al piano 1. Il numero di riferimento corrispondente è riportato sulle teche espositive o in prossimità dei reperti.

Sala 12

6

Pergamena rappresentante la Carta geografica del Mediterraneo, del cartografo Diogo Homem, 1557

Il portoghese Diogo Homem (1521-1576), cartografo come il padre Lopo Homem, fu esule dalla patria per cause penali e lavorò a Venezia, dove si era stabilito dopo un soggiorno inglese. Le sue opere sono conosciute per la qualità grafica ed estetica, e quella qui conservata, pur volendo essere solo un portolano, ben rappresenta tutto il continente europeo.

Sala 14

7

Modello ricostruttivo di galea, 1881

L'ammiraglio Luigi Fincati, allora direttore del Museo Navale e studioso delle metodologie costruttive antiche, propose nel 1881 una serie di modelli tecnici che riproducevano varie tipologie antiche di navi a remi, come la *fregata*, la *fusta*, la *galea*; quest'ultima per la prima volta dimostrò la veridicità dello schema remiero "alla sensile", allora considerato improbabile: esso prevedeva tre rematori per banco, ciascuno con proprio remo, e per questo, nel XVI secolo, definito anche "trireme". Nella stessa sala è esposto un remo ricostruito sperimentalmente in scala reale a cura dello stesso Fincati.

Sala 14

8

Tre esemplari di bande laterali di galee (in tempi recenti conosciuti col nome di *cortelà*), secoli XVII–XVIII

Fin dal secolo XV, la "zona di comando" delle galee, ossia la poppa, veniva decorata, e le *bande* laterali, cioè i fianchi esterni poppieri, erano sempre gli elementi più vistosi; al disarmo, venivano spesso smontate dalla nave e trattenute dal nobile che le aveva commissionate, ma a volte anche conservate in Arsenale a memoria di famosi comandanti. Delle tre esposte, le due rosse e dorate potrebbero essere appartenute alla galea *Capitana* di Lazzaro Mocenigo, o anche a quella di Francesco Morosini, conquistatore del Peloponneso.

Sala 15

9

Ancora per galea, detta *rampegón*, probabilmente del XVII secolo

Come ogni nave, anche le *galère* veneziane avevano a bordo vari tipi di ancore, secondo le necessità; esse però erano tutte a forma di rampino (in veneziano *rampegón*) e avevano nomi specifici, come *marzocco* o *rampegón da sòrzer* (ossia "da ancoraggio") ma per semplicità venivano tutte chiamate *ferrì*. Quella esposta è caratteristica per avere le quattro *marre* piuttosto corte, evidentemente per non ingombrare a bordo, ma rese più efficienti da *patte* sovradimensionate ("cucchiai", per far presa sul fondo sabbioso).

Sala 16

10

Grande modello del vascello I rango "Cesare", inizi del XIX secolo

Questo modello propone i dettagli di uno scafo iniziato sotto la Serenissima Repubblica veneziana, poi ultimato nella costruzione sotto il governo napoleonico e infine varato il 7 novembre 1815, alla presenza dell'imperatore d'Austria Francesco I. Per la scala e la fedeltà all'originale lo si può considerare una "vera nave" in miniatura, ottimo documento di ricerca per la costruzione e l'attrezzatura navale di quel periodo. Di particolare interesse, appeso al boma della randa, il "salvagente" per un pronto recupero di uomini a mare.

Sala 17

11

Modello dell'ultimo Bucintoro, 1824

Sin dal 1177, la famosa nave da parata veneziana accompagnava le cerimonie pubbliche, divenendo sempre più sontuosa ad ogni nuova costruzione; l'ultimo *Bucintoro*, settecentesco, venne alla fine distrutto per spregio durante la conquista napoleonica. Nei primi anni dell'Ottocento, si volle riprenderne la memoria realizzando questo stupendo modello, che ha un magnifico intaglio (di gusto neoclassico, a differenza dell'originale barocco). Nella sala, esso è attorniato da alcuni reperti originali, relativi anche ad analoghe imbarcazioni di epoche precedenti; altri frammenti si trovano al Museo Correr.



Piano 2

Da non perdere!

In questa scheda segnaliamo i reperti maggiormente significativi tra quelli esposti al piano 2. Il numero di riferimento corrispondente è riportato sulle teche espositive o in prossimità dei reperti.

Sala 24

12

Modello della nave da battaglia "Roma", 1985-2005

Donato dall'autore, Giancarlo Barbieri, si tratta del più grande e completo modello dedicato alla famosa e sfortunata nave da battaglia italiana; costruito esclusivamente in base a documentazione tecnica originale, estende la sua precisione ad ogni particolare, anche secondario, come i motori delle imbarcazioni di servizio e gli automezzi a disposizione dell'Ammiraglio parcheggiati sul ponte.

Sala 25

13

Serie di schizzi navali del pittore Ippolito Caffi, 1866

Il bellunese Ippolito Caffi, una delle personalità artistiche più importanti della sua epoca ed epigono del vedutismo veneziano, fu anche fervente patriota risorgimentale: a tutti i costi volle essere testimone dello scontro tra la flotta italiana e quella austriaca (composta quasi interamente da veneti, tanto che a bordo si parlò veneziano fino al 1918...) e si imbarcò quindi sull'ammiraglia "Re d'Italia", affondata durante la battaglia di Lissa, dove anch'egli perì. Questi schizzi, realizzati poco prima, costituiscono ora una preziosa testimonianza.

Sala 25

14

Lancia della nave "Re d'Italia", 1866

L'imbarcazione testimonia la battaglia di Lissa, essendo la lancia su cui si trasse in salvo l'ammiraglio Persano, comandante della flotta italiana e imbarcato sull'ammiraglia "Re d'Italia" (5963 t, costruita a New York nel 1861) che in quello scontro affondò; si tratta di un classico *palischermo* al servizio del Comandante.

Sala 28

15

Serie di uniformi di Marine pre-unitarie, 1790

Raccolta di uniformi di varie Marine italiane pre-unitarie, alcune delle quali non ben identificate; tra di esse vi sono divise veneziane particolarmente interessanti, risalenti al 1790. Non deve stupire il colore dominante blu (prevalente in tutte le Marine) e la presenza del rosso: i colori ufficiali dello Stato Veneto erano l'azzurro e l'oro, ma il "colore" delle armate navali veneziane era il rosso vivo, e di quel colore infatti erano le bandiere e i drappi decorativi sulle navi.

Sala 28

16

Serie di anelli celebrativi di grandi dimensioni, XIX secolo

Dopo l'annessione di Venezia all'Italia, per ricordare la tradizione dello *Sposalizio del Mare*, furono realizzati, ad ogni varo di navi importanti in Arsenale, anelli celebrativi di grandi dimensioni; essi venivano benedetti e poi appesi con un nastro alla poppa, al momento del varo, e in seguito conservati a bordo dell'unità.

Sala 28

17

Bandiera navale veneziana, probabilmente del XVIII secolo

Sono conservati diversi esemplari di bandiere e stendardi, nei musei veneziani, come esempi di preziosa fattura; questo drappo è invece importante in quanto comune bandiera della Marina Veneta, come le migliaia che furono prodotte nei vari secoli, e poi distrutte. Essa proviene da una donazione della famiglia Giustinian, che ne aveva di proprie, con lo stemma del casato tra le zampe del leone, al posto del consueto libro aperto. Rappresenta la tipica bandiera nazionale della Marina nel XVIII secolo, in semplice tela di cotone rosso vivo bordato di giallo, con una fascia blu a simboleggiare il mare e con cucito al centro il leone in giallo ("ombreggiato", come si diceva allora) e reggente una croce, perché Venezia si è sempre voluta rappresentare come potenza cristiana.



Piano 3

Da non perdere!

In questa scheda segnaliamo i reperti maggiormente significativi tra quelli esposti al piano 3. Il numero di riferimento corrispondente è riportato sulle teche espositive o in prossimità dei reperti.

Sala 33

18

Barca lusoria, manifattura napoletana, probabilmente del XVIII secolo

Quest'imbarcazione viene definita *feluca* ma non ha mai portato vele; si tratta di una barca lusoria non veneziana, molto interessante per la sua linea elegante e in particolare perché la parte poppiera dello scafo è costruita esattamente come una piccola galea; ciò ha valore soprattutto in considerazione della sua realizzazione originariamente settecentesca.

Sala 33

19

Serie di "ex voto" marinari di varie epoche, secoli XVI–XVII

Gli "ex voto" rappresentano, nel contesto marittimo, la pratica di ricorrere all'intervento del divino quando si esaurisce la capacità di combattere contro i pericoli del mare. Presenti in quasi tutte le chiese delle località marittime del Mediterraneo, molti ex voto furono rimossi e distrutti in quanto considerati di scarso valore artistico. Questa collezione proviene dall'area campana, dalle chiese della Madonna del Carmine di Torre del Greco e da quella della Madonna dell'Arco a Napoli. Sulla costa veneta se ne possono vedere nella chiesa di San Domenico a Chioggia e nel santuario della Madonna di Barbana nella laguna di Grado.

Sala 34

20

Modelli di barche da pesca tipiche di Chioggia (*tartàna*, *bragòzzo*, *batelùcio*), 1870

Questi tre modelli sono molto importanti, sia per la qualità tecnica con cui sono realizzati, sia perché forniscono precisa testimonianza delle particolari decorazioni in uso all'epoca e delle attrezzature, come vele e reti. Il modello della *tartàna*, la più grande imbarcazione per la pesca d'altura tra quelle usate allora, è uno degli unici due modelli esistenti.

Sala 34

21

Esemplare di grossa sega a telaio, detta *spartidóra*, secoli XIX – inizi XX

Prima dell'epoca industriale, il legname in tavole veniva tagliato manualmente, per qualsiasi uso, utilizzando una efficace e pratica sega a telaio adoperata da due persone, come ben dimostra l'illustrazione presentata: il nome deriva appunto dal fatto che serviva a "spartire" il tronco in varie tavole.

Sala 35

22

Gondola personale di Peggy Guggenheim, anni '50–'60 del XX secolo

La gondola è sempre stata il mezzo di trasporto tipico per persone di rango sociale elevato; nel corso dei secoli le famiglie nobili possedevano una o più gondole – con gondolieri – alle proprie dipendenze (in veneziano detti *de casàda*, ossia del casato) ma, con l'avvento dei motori, tale uso scomparve progressivamente. Quando la famosa collezionista americana Peggy Guggenheim venne ad abitare a Venezia, volle riprendere l'antica tradizione veneziana, facendosi costruire una gondola e assumendo un gondoliere per accompagnarla in tranquilli spostamenti cittadini; nel 1979 donò la sua imbarcazione al Museo Storico Navale, ed essa quindi rappresenta l'ultima *gondola de casàda* veneziana.

Sala 35

23

Due esempi di tipiche barche veneziane: la *barchéta* e la *gondola falcàda*, XIX secolo

Venezia è sempre stata popolata da barche di tipologie diverse, poi scomparsi con l'avvento della motorizzazione. Ma questi due esemplari superstiti dimostrano che anche le barche "povere" avevano caratteristiche tecniche raffinatissime, come la costruzione asimmetrica, al pari della più rinomata gondola. Le *barchéte* venivano usate prevalentemente per servizi di traghetto (ad esempio, tra Venezia e il Lido) mentre le *barchéte a cóa de gàmbaro* (anche dette *gondole falcàde*) svolgevano normali servizi cittadini, come le gondole di allora, e parificabili agli odierni taxi.



Piano 4

Da non perdere!

In questa scheda segnaliamo i reperti maggiormente significativi tra quelli esposti al piano 4. Il numero di riferimento corrispondente è riportato sulle teche espositive o in prossimità dei reperti.



Sala 41

24

Sala dedicata alla Marina svedese

In questa sala, allestita nell'ultimo quarto del secolo scorso con cimeli svedesi di progettazione italiana, emerge un riferimento sull'estremo utilizzo della marineria a remi, antica di oltre duemila anni e documentata nelle sale precedenti. Prima che le ultime galere degli Stati mediterranei venissero rimpiazzate totalmente da mezzi navali a sola propulsione velica (a Venezia e in Francia nel 1814), Svedesi e Russi, nella rivalità per il possesso della Finlandia, adottarono le navi a propulsione mista, essendo le più adatte alle caratteristiche del Mar Baltico e del Golfo di Botnia. Pertanto, con le progettazioni moderne di Frederic Chapman, che studiò anche le galere veneziane, vennero allestite due flotte di centinaia di unità, ed esse navigarono in quelle acque fino alla metà del XIX secolo. Fu la Marina Russa a combattere nel 1854 per l'ultima volta a remi contro navi britanniche, al largo di Turku.



Sala 42

25

Grande collezione malacologica, con conchiglie provenienti da tutti i mari del mondo

Le conchiglie sono, in termini scientifici, "il guscio calcareo protettivo prodotto da invertebrati, per lo più appartenenti al tipo dei *Molluschi*". La collezione qui esposta, proveniente da una donazione della stilista veneziana Roberta di Camerino, considera cinque delle otto classi di suddivisione, e in questa viene valorizzata essenzialmente la bellezza estetica o la rarità dell'esemplare. Essa comprende: i *Poliplacofori*, che dispongono di una conchiglia costituita da otto piastre dorsali, mobili tra di loro, i *Gasteropodi*, molto mobili, con una conchiglia spiralata in un unico pezzo, i *Bivalvi*, che vivono perlopiù infossati nel terreno e hanno una conchiglia composta da due valve distinte, gli *Scafopodi*, con una forma di conchiglia a zanna di elefante aperta alle due estremità, e infine i *Cefalopodi*, il cui unico esemplare con conchiglia esterna è il *Nautilus*, mentre nella maggior parte di essi la conchiglia è interna, come nella seppia. La maggior parte degli esemplari qui esposti provengono dai mari della fascia tropicale mentre solo pochissimi sono presenti nelle acque dell'Adriatico o del Mediterraneo, dove i molluschi hanno in genere conchiglie poco appariscenti. A titolo di curiosità, la *Pinna nobilis*, il più grande bivalve del Mediterraneo (espositore n°15), in questi ultimi anni sta colonizzando vaste aree della laguna veneziana.