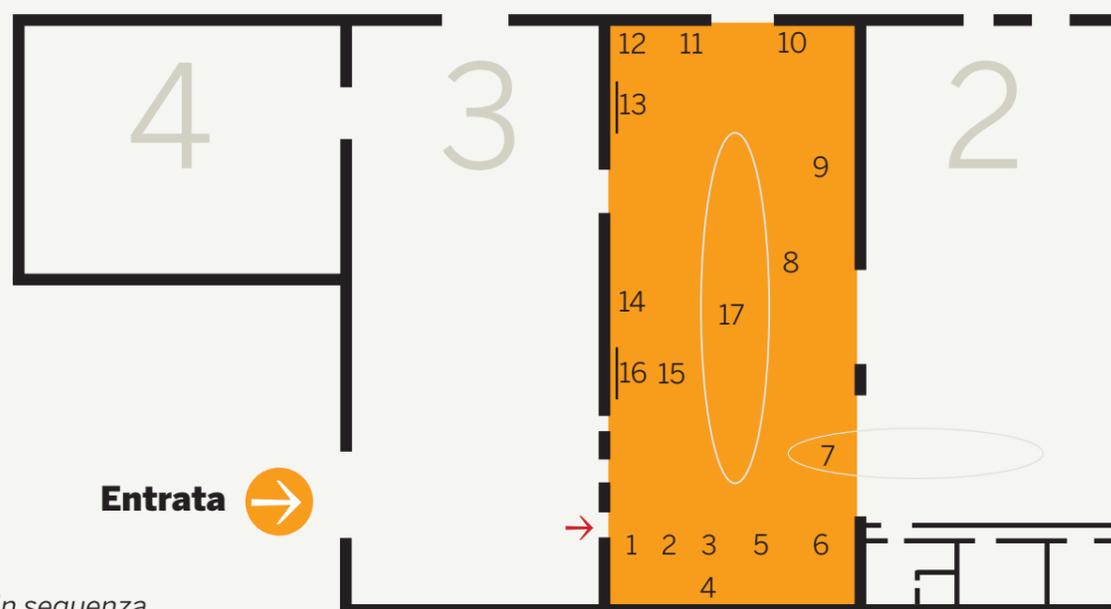


## Corpo di fabbrica 1

Nel corpo di fabbrica centrale, disposte lungo i quattro lati, sono custodite imbarcazioni di diversa topologia e fattura realizzate tra la metà del XIX e la metà del XX secolo. In gran parte si tratta di imbarcazioni tradizionali della laguna veneta realizzate negli squeri di Venezia e Chioggia e di alcune barche italiane provenienti da diverse aree geografiche. Al centro del tesone domina lo spazio lo splendido la Scalé Reale, barca di rappresentanza realizzata in Arsenal di Venezia nel XIX secolo durante il periodo della dominazione Asburgica.

Sulle pareti sono appesi una serie di calchi in carta e gesso realizzati dall'archeologo trentino Giuseppe Gerola (Arsiero 1877 – Trento 1938) che rappresentano stemmi, leoni, iscrizioni e decorazioni che l'archeologo ha individuato e fotografato nell'isola di Creta. Cessato il dominio ottomano, Gerola fu inviato per due anni dall'Istituto Veneto nell'isola mediterranea per raccogliere le testimonianze rimaste dei monumenti della dominazione veneziana dal 1204 al 1669.



Sul lato corto sono collocate in sequenza

1) **TOPO**, imbarcazione chioggiotta da pesca, metà XX sec. ca.

Si tratta di un topo chioggiotto da pesca (veniva chiamato batèlo) adattato a barca da diporto per essere usato con la vela negli anni '50 del secolo scorso. Donato al Museo Storico Navale alla metà degli anni '70 dalla vedova del proprietario dott. Guido Zanovello.

2) **BARCA DA PESCA SICILIANA, "LUNTRO"**, 1920 - 1930 ca.

3) **"TOPETO"**, 1935

Costruito a Chioggia per la pesca lagunare, usato poi a Venezia come barca a vela da diporto. Le dimensioni sono 2/3 di quelle regolari. Donata al Museo Storico Navale dal proprietario Silvio Battagliarin nel 2010

4) **POPPIA DI IMBARCAZIONE DA PESCA SICILIANA**, Palermo, 1935

5) **BARCA DA PESCA SICILIANA**, 1921

Barca da pesca con la colorazione tipica locale. La data d'esecuzione è intagliata e colorata di giallo sul trasto di prua.

6) **IMBARCAZIONE DA LAGO DENOMINATA "NAV"**, 1954

Tipica imbarcazione comasca costruita nei cantieri Mostes di Como, usata nel lago di Como come traghetto di persone o merci di vario genere. Scafo di forma tondeggiante e fondo piatto dotata di quattro scalmi; manca il timone e la manovra della vela è aiutata e corretta dai remi. La struttura con tre archi (di faggio) serviva ad appoggiare la tela per proteggere il carico.

7) **MAGANO DEL PO**, Costruito nel ferrarese; fine XIX sec. (lunghezza mt. 18.80 – larghezza mt. 4.50)

Barca fluviale che serviva a trasportare lungo il Po merci pesanti o voluminose come ad esempio sabbia, ghiaia, granaglie o anche utilizzata come traghetto: su una copertura prendevano posto carri e bestiame. Propulsione esclusivamente a remi o con lunghe pertiche nei bassi fondali. Il caratteristico fondo piatto e largo della prua era adatta ai banchi di sabbia. Nella cabina di poppa usava vivere fino agli inizi del secolo scorso la famiglia del capo barca. Sullo scafo a prua si legge da una parte la sigla 2L 3158 mentre dall'altra il nome della barca S. ANNA. Sullo stesso lato è dipinta una bandierina a scacchi bianchi e rossi.

Per la sua funzione potrebbe essere paragonata alla rascona e al burchio (di cui conserviamo i modelli nel Museo Storico Navale) due grandi imbarcazioni fluviali che dal fiume Po entravano nella laguna veneta e risalivano il Canal Grande di Venezia fino lo scalo di Rialto. Queste barche sono state spesso rappresentate nel Settecento da Canaletto e Bellotto e nell'Ottocento dall'inglese Turner, pittori che realizzarono numerose vedute del bacino di San Marco e del mercato di Rialto.

Sul lato lungo, che si apre verso il corpo di fabbrica dove sono collocate alcune barche a vela, sono posizionate una gondola con il felze e la disdotona una gondola di dimensioni eccezionali.

8) **GONDOLA**, 1930

Questa bellissima gondola ben conservata faceva parte, come le altre due custodite nel Padiglione delle Navi, del parco gondole utilizzate per gli spostamenti delle alte cariche della Marina Militare e custodite all'interno dell'Arsenale di Venezia. La realizzazione spetta sicuramente a qualche squero da *sotil* attivo all'epoca in città. Sulla *portèla da prova* (tavola sagomata che chiude alla vista del *sotoprova*, spesso intagliata o decorata) sono intagliati lo stemma Sabauda con la croce e l'ancora della Marina Militare. Il *ferro di prua* è forgiato in ferro ma non in blocco unico bensì formato collegando vari pezzi precedente preparati, mediante saldatura. L'esperto Gianfranco Munerotto lo considera del 1930 ma non esclude di retrodatarlo all'inizio del secolo. Sull'imbarcazione è appoggiato il *felze*, caratteristica copertura asportabile che forniva riparo dalle intemperie (ma spesso anche dagli occhi indiscreti) che in questo caso non fa parte del corredo originale della gondola. Accanto alla porta una finestrella



ovale, bordata in ottone o bronzo dorato, aveva la funzione di trasmettere all'interno la luce della lanterna a mano (*feràl codega*) fissata ad un gancio (si nota il foro sopra la finestrella). Sotto la finestrella c'è la *manina*, accessorio indispensabile per bloccare le oscillazioni della lampada. La piccola apertura veniva chiamata *santìn* perché era usuale apporvi un'immagine sacra sullo sportellino come dimostra in questo caso la presenza di un "Crocifisso". Un'esemplare simile di felze (degli anni venti del Novecento) è collocato sulla gondola custodita nel portego di terra del Museo di Ca' Rezzonico di Venezia.

9) **DISDOTONA PIERO FOSCARI**, 1926 (lunghezza mt. 24,17 – larghezza mt. 1,72)

Si tratta di un'imbarcazione da parata di grandi dimensioni chiamata "*disdotona*" dai veneziani dal numero dei 18 vogatori presenti. Realizzata per la Società Canottieri Querini come imbarcazione di rappresentanza in occasione di manifestazioni nautiche. All'imbarcazione è stato dato il nome *Piero Foscari*, all'epoca il presidente della Società, come possiamo leggere sul fianco sinistro della barca. Questa imbarcazione partecipò a tutti i cortei della Regata Storica e ad alcuni fastosi eventi organizzati per l'arrivo a Venezia di ospiti illustri come il corteo della Regata Storica del 1946 in onore della Regina Elisabetta II d'Inghilterra e il corteo del 16 settembre 1972 per accogliere il Papa Paolo VI. Sono state tre in tutto le *disdotone* costruite a Venezia: la prima chiamata *Francesco Querini*, risale al 1903 e fu demolita poco dopo il 1923, la seconda, quella esposta, costruita nel 1926 e la terza attuale, chiamata sempre *Piero Foscari*, costruita nel 1973 dal maestro d'ascia locale Giovanni Giuponi (1910 – 2002) usata ancora oggi durante il corteo della Regata Storica, la Vogalonga, la Senza ed in altri importanti eventi.

Sul lato breve, verso l'interno dell'Arsenale, sono collocate due barche da pesca tradizionali della laguna di Venezia: a destra una *bragagna* e a sinistra un *bragozzetto*

10) **BRAGAGNA**, imbarcazione chioggiotta da pesca costruita a Chioggia, 1940

Come racconta l'esperto Luigi Divari è l'unico esemplare ancora esistente di *bragagna* chioggiotta. La sua attività di pesca era esclusivamente lagunare e consisteva nello strascico laterale, a vela, di una rete speciale (non conservata) che era omonima della barca, e durò fino al 1961. Per le caratteristiche dello scafo (a fondo piatto con pochissimo pescaggio) e del particolare timone (corto e molto largo nella parte immersa) le *bragagne* potevano pescare su quelle vaste aree lagunari dette "palù" dove l'acqua non supera quasi mai il metro di altezza con la marea normale. Spesso i due uomini di equipaggio stavano lontano da casa per diverse settimane consecutive, pescando intorno a Venezia e vendendo il pescato a Rialto e, in questo caso, vivevano a bordo, dormendo nel vano di sottoprua. Con la *bragagna* si pescavano granchi, anguille (*bisati*), ghiozzi (*gò*), seppioline. A prua si nota appesa la *marota*, una barchetta chiusa e forata che serviva a mantenere il pescato vivo.

11) **BRAGOZZETTO**, imbarcazione chioggiotta da pesca

Questa è una versione piccola, di soli mt. 10,15 della barca chioggiotta detta *bragozzo*, rimasta quasi inalterata dalla fine del Seicento per la pesca in mare fino agli anni '60 del secolo scorso. Le dimensioni più ordinarie dei *bragozzi* d'altura erano di 36 piedi veneti, pari a mt. 12,60, ma si costruivano anche *bragozzi* di 40 e, più raramente, di 42 piedi, con i quali i chioggiotti pescavano lungo la costa orientale raggiungendo anche i porti albanesi e quelli di Corfù (Luigi Divari). Una frequente caratteristica di *bragozzi* e *bragozzetti* sono le vivaci decorazioni pittoriche dello scafo e delle vele che raffigurano figure alate che suonano la tromba, soggetti sacri, simboli di pace come le colombe, disegni geometrici (*barochi*). Sulla vela di poppa veniva dipinto un segno di riconoscimento che in mare identificava il proprietario a notevole distanza. Di tradizionale caratteristica sono le scene sacre dipinte in alcune parti della barca: sui volti di poppa è rappresentata una "*Crocifissione*" mentre sui mancoi di prua (quello a destra) si può vedere la "*Cena di Emmaus*". Sullo scafo a prua sono raffigurati angeli musicanti con ghirlande fiorite, le colombe con la scritta "W la pace" e gli stessi stemmi della vela. Come possiamo leggere il nome della barca è *Astemio*.

12) **BATELA BURANELA**, imbarcazione veneziana, anni '40 – '50 sec. XX.

Tipica barca veneziana per trasporto merci in ambito urbano

13) **REMO DA BURCIO**, fine Ottocento (lunghezza 7 mt.)

Realizzato in legno di pino. Da notare il pomolo all'impugnatura e il puntale in ferro per *parare* (spingere) e proteggere l'estremità della pala durante la navigazione fluviale. L'antica tecnica di muovere una barca consisteva nello spingere e puntare il remo sul fondo. Il remo andava appoggiato alla propria spalla e mantenendolo saldo si camminava da prua a poppa in modo da muovere lentamente la barca.

14) **GONDOLA**, inizio XX sec.

Anche questa gondola apparteneva alla Marina Militare come dimostra l'ancora intagliata sulla *portèla de prova*. Tra quelle conservate nel Padiglione delle Navi è sicuramente quella più elegante come rivelano le raffinate decorazioni dorate su alcuni intagli. Il ferro di prua è originale come pure l'elegantissima forcolina.

15) **FELZE**, fine XX sec.

Di recente costruzione questo felze, realizzato in compensato, è di scarso valore. Realizzato probabilmente in occasione di qualche carnevale di Venezia

16) **ANCORA**, XVII-XVIII sec.

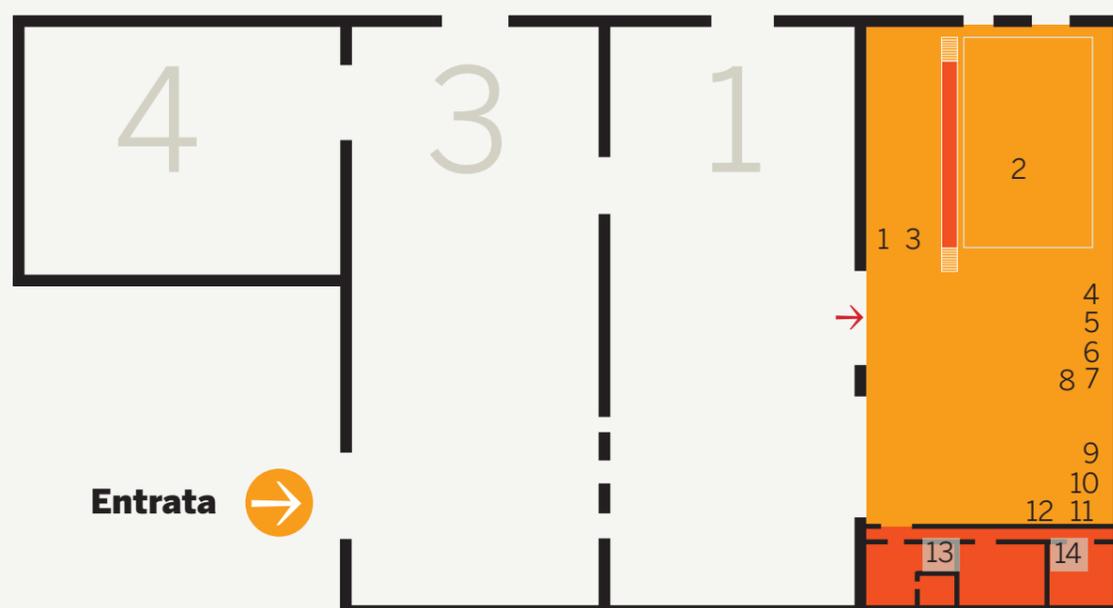
Ancora di nave a vele quadre

17) **SCALÉ REALE**, prima metà - metà XIX sec. (lung. 18 metri; largh. 2,20 metri)

E' di grande impatto scenico questo splendido esemplare di naviglio da parata, costruito da maestranze veneziane all'interno dell'Arsenale probabilmente tra la prima metà e la metà dell'Ottocento durante la dominazione Asburgica. L'imbarcazione veniva usata in bacino di San Marco in occasione di festività, eventi storici e sociali di Venezia. La poppa a semicerchio forma un palchetto dove è posto il gruppo scultoreo in legno, decorato a foglia d'oro, che rappresenta "*L'incoronazione dell'Italia da parte della Serenissima*" realizzato posteriormente in occasione della visita a Venezia del re Vittorio Emanuele II il 7 novembre 1866. L'evento storico è documentato dal dipinto di Girolamo Induna conservato al Museo del Risorgimento di Milano (vedi didascalia). Il quadro raffigura lo Scalé Reale che sfila in bacino di San Marco; in piazzetta e di fronte Palazzo Ducale una folla assiste al passaggio della lussuosa imbarcazione con le bandiere tricolore. La statua di Venezia, con in testa il corno dogale è colta in piedi nell'atto di posare la corona d'alloro sul capo dell'Italia (la figura seduta) cinto da una corona merlata. Le due statue sono precedute da un angioletto andante che solleva le braccia. Sotto la poppa un elegante strascico di velluto rosso cremisi scende adagiandosi sull'acqua. Il baldacchino, che proteggeva gli ospiti illustri, è tutto vetrato e sorretto da quattro colonne doriche; un fregio decorato a foglia d'oro con racemi classicheggianti e teste di leone corre lungo la lunghezza della barca. Il fianco dello scafo è dipinto di rosso mentre la parte bassa è bianca. Anche la statua del leone di San Marco, collocata a prua, è stata realizzata in occasione dell'arrivo del re a Venezia. Gli stemmi della Marina Militare, visibili sullo scafo a prua, hanno sostituito quelli dei Savoia. L'ultima uscita della sontuosa imbarcazione è stata nel 1959 per accogliere a Venezia il feretro di papa Pio X, già patriarca di Venezia, i cui funerali si tennero nella Basilica di San Marco. Il suo corpo verrà tumulato nella basilica di San Pietro a Roma. Lo Scalé Reale ha ispirato nelle forme la bissona *Serenissima* a diciotto vogatori, costruita dal maestro d'ascia locale Giovanni Giuponi fra gli anni 1958 e 1965 che possiamo ammirare durante il corteo della Regata Storica di Venezia.

## Corpo di fabbrica 2

Nel tesone sono collocate diverse tipologie di imbarcazioni: due gondole databili tra la fine del XIX e l'inizio del XX secolo e alcuni felze, una grande barca da carico fluviale, una barca da palombari del 1890 usata nella laguna di Venezia, tre scafi di barche a vela, due in legno e una in vetroresina. Sul soppalco a destra è posizionata la struttura costruttiva della gondola, mentre nell'area sinistra del tesone è posizionata l'imponente sala macchine del piroscafo Elettra.



### 1) **DINGHY**, 1910

Il Dinghy 12' è stato progettato nel 1913 dall'inglese Gorge Cockshott con lo scopo di riunire in una sola barca le caratteristiche di diversi scafi usati a quei tempi da appassionati per andare a passeggio o fare piccole regate nei porti e nelle rade del nord Europa. Economica, maneggevole, adatta al diporto nautico il Dinghy ha subito una grande diffusione: scelto nel 1928 alle Olimpiadi, in Italia viene costruito dal 1929. Nel 1931 si tiene il primo Campionato italiano e per oltre trent'anni avrà un ruolo determinante nello sport velico nazionale soprattutto per la formazione dei più giovani. Ogni anno oltre 200 timonieri partecipano alle regate nazionali, zonali e locali (da Lugano a Palermo) su scafi in legno e vetroresina. L'imbarcazione qui esposta è realizzata a fasciame sovrapposto (detto a clinker), un sistema costruttivo tipico e usuale del nord Europa.

### 2) **SALA MACCHINE DEL PIROSCAFO "ELETTRA"**, varato 1904 con il nome "Rovenska" (lunghezza mt. 67,40; 1 elica, 2 alberi, macchina a vapore con 2 caldaie, velocità 12 nodi)

L'elegante yacht è stato progettato dagli ingegneri Cox e King di Londra su richiesta dell'Arciduca d'Austria Carlo Stefano e chiamato *Rovenska* a ricordo della località, nell'isola di Lussino, dove l'Arciduca possedeva una lussuosa villa. Acquistato dagli inglesi nel 1910, viene utilizzato durante la prima Guerra Mondiale nello stretto della Manica come nave da pattuglia e per la scorta. Messo all'asta nel 1919 viene acquistato da Guglielmo Marconi che lo trasforma in nave laboratorio dotata di trasmettenti, riceventi e alberi per le antenne. Nasce l'Elettra, una stazione mobile dove Marconi scopre le onde radio. Alla sua morte nel 1937 la nave viene acquistata dal Ministero delle Poste e Telecomunicazioni e, con l'entrata in guerra dell'Italia, trasferita a Trieste. Acquistata dai tedeschi e trasformata in nave da guerra, tutte le apparecchiature radio e gli strumenti utilizzati da Marconi vengono sbarcati e imballati in 19 casse. Nel 1947 quasi tutto è spedito al Museo della Scienza e della Tecnica di Milano. L'Elettra verrà bombardata e affondata nel 1944 vicino a Zara dove rimase semisommersa fino al 1962 quando il maresciallo Tito la restituì all'Italia. Nel 1977 la nave viene sezionata in vari tronconi che saranno trasferiti in varie località a scopo museale. La sala macchine completa di apparato di propulsione con caldaie e motrice a vapore a triplice espansione (autentico gioiello di archeologia industriale navale) sono state donate al Museo Storico Navale di Venezia.

### 3) **FELZE**, Inizio XX sec.

Felze di fattura semplice che probabilmente apparteneva a una tipologia di gondola più spartana ad uso utilitario o spesso da nolo.

### 4) **DERIVA IN LEGNO A FILO LUCIDO**, costruita a Venezia nel 1943 (lunghezza mt. 5,65 – larghezza mt. 1,95), completa di albero (mt. 9,30) Donata al Museo Storico Navale dal dott. Maurizio Zanetto nel 1989

### 5) **SCAFO IN VETRORESINA "ZENTIME"**, 1990 ca. (lunghezza mt. 8,50)

L'imbarcazione apparteneva ad Alex Carozzo, genovese di nascita ( ) ma veneziano d'adozione, capitano di lungo corso che navigava per lavoro ed aveva una grande passione per il mare. Può essere considerato il primo navigatore solitario italiano prendendo parte ad attraversate e regate oceaniche. Recuperando lo scafo in disuso di una lancia in vetroresina nella demolizione a La Spezia, Carozzo lo adatta e lo attrezza con materiali di fortuna. Con questa imbarcazione parte da Las Palmas (Canarie) nell'aprile del 1990 e dopo 42 giorni di navigazione solitaria nell'Oceano Atlantico, il *Zentime* raggiunge le coste di San Salvador, proprio l'isola scoperta da Cristoforo Colombo il 12 ottobre 1492.

### 6) **GONDOLA**, probabilmente fine XIX sec., attribuita allo squero Tramontin

Tra quelle conservate nel Padiglione delle Navi è sicuramente la gondola più antica con intagli e decori pregiati. Forse databile verso la fine dell'Ottocento e probabilmente costruita nello squero Tramontin, la gondola non è stata realizzata come le altre per la Marina Militare dell'Arsenale come dimostrerebbe la mancanza del simbolo dell'ancora. Il rilievo che rappresenta lo stemma sabauda, che fa parte del decoro dietro lo schienale delle seggiole (*sentàr*), è un rifacimento posteriore come rivela lo stile diverso e di minore qualità. Il ferro prodiero (*fèro da prova*), come osserva lo studioso Gianfranco Munerotto, sembra più giovane della gondola come dimostrerebbero i punti di aggiunta sulle broche (i denti del ferro di prua delle gondole). Il *parécio*, ossia l'arredo mobile della gondola, relativi cuscini e finimenti metallici non fissi, è originale.

7) **DERIVA IN LEGNO**, anni '30 - '40 del XX sec. (lunghezza mt.6,70 – larghezza mt. 2,30)

Barca da velisti costruita nel cantiere veneziano Triantaphinis in auge nella laguna di Venezia negli anni '30 e '40 del Novecento. Questa tipologia di barca a vela, posseduta da pochi privilegiati, ha contribuito alla nascita dello sport velico in città negli anni del 1940. L'albero si può adattare e abbassare per permettere alla barca di circolare nei canali. Di proprietà del dott. Angelo Benzoni e da lui donata al Museo Storico Navale nel 1988.

8) **FELZE**, fine XIX inizio XX sec.?

Il felze è posizionato su una sezione di gondola. Apparteneva a una gondola della Marina Militare conservata all'interno dell'Arsenale, come dimostrerebbe l'ancora scolpita sulla porta. Le finestre con vetri molati e pannelli oscuranti di panno nero, scorrono in un'intercapedine posta sulle pareti laterali.

9) **MAGANO DEL PO FERRARESE**, fine XIX sec.

Barca fluviale che serviva a trasportare lungo il Po merci pesanti o voluminose come ad esempio sabbia, ghiaia, granaglie o anche utilizzata come traghetto: su una copertura prendevano posto carri e bestiame. Propulsione esclusivamente a remi o con lunghe pertiche nei bassi fondali. Il caratteristico fondo piatto e largo della prua era adatta ai banchi di sabbia. Nella cabina di poppa usava vivere fino agli inizi del secolo scorso la famiglia del capo barca. Sullo scafo a prua si legge da una parte la sigla 2L 3158 mentre dall'altra il nome della barca S. ANNA. Sullo stesso lato è dipinta una bandierina a scacchi bianchi e rossi.

Per la sua funzione potrebbe essere paragonata alla rascona e al burchio (di cui conserviamo i modelli nel Museo Storico Navale) due grandi imbarcazioni fluviali che dal fiume Po entravano nella laguna veneta e risalivano il Canal Grande di Venezia fino lo scalo di Rialto. Queste barche sono state spesso rappresentate nel Settecento da Canaletto e Bellotto e nell'Ottocento dall'inglese Turner, pittori che realizzarono numerose vedute del bacino di San Marco e del mercato di Rialto.

10) **GONDOLA**, inizio XX sec.

Questa gondola faceva parte, come le altre due custodite nel Padiglione delle Navi, del parco gondole utilizzate per gli spostamenti delle alte cariche della Marina Militare e custodite all'interno dell'Arsenale di Venezia. La realizzazione spetta invece a qualche squero da *sotil* attivo all'epoca in città.

11) **BARCA DA PALOMBARI**, 1890

E' un particolare scafo, molto robusto, costruito nell'Arsenale di Venezia nel 1890 per uso dei palombari. La sua struttura si presenta adeguata all'attività di sommozzatori. A prora infatti, ed esattamente sulla ruota, è posizionato un passacavi, che veniva utilizzato per il recupero dal fondo di oggetti pesanti. Sotto al ricovero in legno, invece, è sistemata la pompa a mano che, governata da due aiutanti, forniva l'aria necessaria al palombaro immerso fino ad una profondità di 12 – 13 metri. Lo scafandro da palombaro è munito di elmo. La barca veniva utilizzata anche per la manutenzione e pulizia degli scafi delle navi.

12) **FELZE**, XX sec.

Di recente costruzione questo felze in compensato è stato probabilmente costruito dal cantiere Crea alla Giudecca in occasione del Carnevale del 1990. Sotto la finestrella decoro che rappresenta uno stemma nobiliare.

13) **STRUTTURA COSTRUTTIVA DELLA GONDOLA**

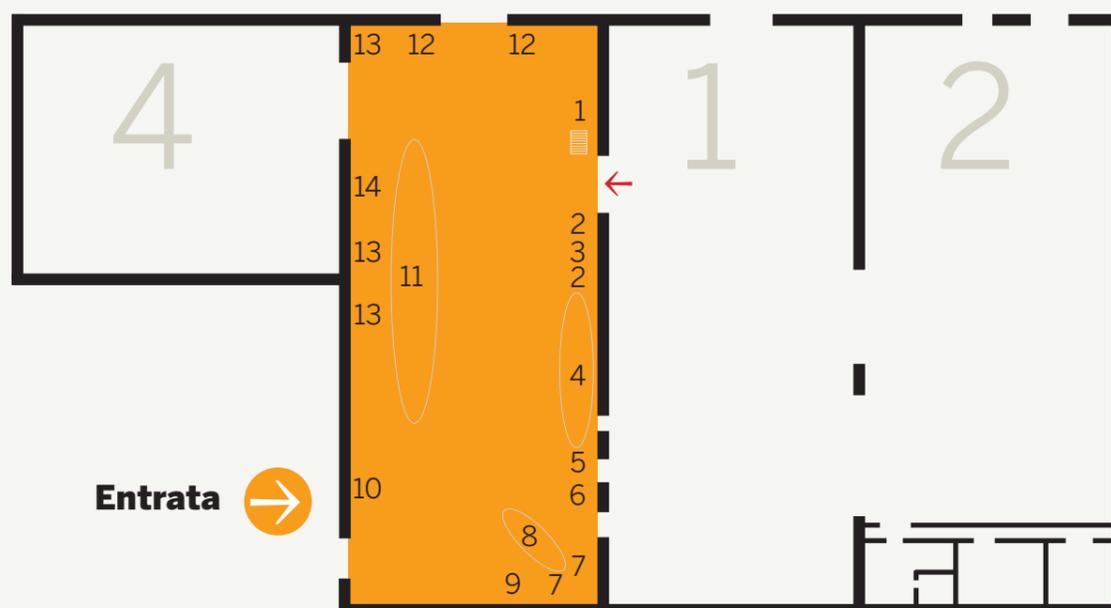
Sul soppalco, verso la parte destra del tesone, è collocata la simulazione della costruzione della gondola con le principali parti strutturali. Sul *cantiere*, un trave sagomato su cui viene impostata l'imbarcazione, sono posizionate le prime tre corbe che serviranno di riferimento alle altre per costruire la struttura dello scafo. Alle estremità del cantiere le aste di prua e di poppa costituiscono le estremità dello scafo dove terminano le tavole del fasciame e alle quali vengono fissati i ferri.

14) **FELZE**, XIX sec.?

Posizionato sul soppalco a sinistra della struttura della gondola

## Corpo di fabbrica 3

Nel tesone sono collocate imbarcazioni militari, il motoscafo reale usato in occasione delle visite a Venezia dei reali Savoia, pezzi bellici, strumenti di navigazione e attrezzi da cantiere navale.



1) **MOTOSCAFO REALE**, costruito nel 1920 nei cantieri S.V.A.N. di Venezia (lunghezza mt. 14 – larghezza mt. 3,2), n° 2 motori; n° 2 eliche  
Motoscafo di rappresentanza di S. M. il re d'Italia e dei principi reali di Savoia per le visite ufficiali a Venezia. Nel 1946 è stato sostituito l'arredamento della cabina per impiego come motoscafo per il Presidente della Repubblica Italiana, l'ultimo presidente ad usarlo fu Einaudi nel 1947.

2) **N. 2 CHIESUOLE PER BUSSOLA MAGNETICA**, XX sec.

In dotazione a unità da guerra (Incr. Montecuccoli – Motozattera Costiera 1003)

La chiesuola di giro bussola è una colonna in teak di circa 130 cm di altezza, vincolata alla nave, dotata di illuminazione interna per la lettura della bussola al buio. La parte superiore in ottone è fatta generalmente a forma di cupola apribile dove all'interno c'è una bussola magnetica graduata con fondo a vetro (per il passaggio della luce notturna e la lettura della gradazione). Ai lati della cupola in metallo, fissate su legno, vi sono due aste sempre in ottone (metallo amagnetico), sulle quali vengono posizionate due sfere in ferro, normalmente una di colore verde e una rossa, che servono a compensare il magnetismo creato dal metallo dello scafo. Il nome "chiesuola" deriva dalla forma e dalla funzione di questo contenitore ossia quella di proteggere la bussola, in passato uno dei pochi e preziosi strumenti disponibili per la navigazione.

3) **SOLCOMETRO A BARCHETTA**

Strumento antico in uso nei velieri per calcolare la velocità della nave. La parola *solcometro* trae origine dalla metafora "solcare il mare", termine che si riferisce alla nave che con il suo moto, quasi fosse un aratro, traccia un "solco" sulla superficie del mare. È composto da una sagola, lungo la quale sono posti dei contrassegni o nodi, distanti l'uno dall'altro 15,43 metri; una clessidra che misura intervalli di tempo di 30 secondi; un triangolo di legno duro (barchetta perché ricorda la forma di una barca), attaccato ad un capo della sagola e impiombato in modo da restare verticale in acqua; un mulinello da cui si svolge la sagola.

Per misurare la velocità della nave si lancia la barchetta in mare da poppa, in modo che questa, una volta che si sia posta in posizione verticale, diventi un punto "fisso". Dalla lunghezza di sagola svolta in un dato intervallo di tempo si risale alla velocità della nave.

4) **PIROBARCA P.E. 48**, imbarcazione di servizio munita di motrice a vapore scafo in legno (lunghezza mt. 14,30 – larghezza mt. 3,40)  
(per caratteristiche generali vedi didascalia)

Costruita a Genova nel 1902 e in servizio fino al 1978, la pirobarca fu impiegata per vari servizi portuali e per il rimorchio delle lance delle grandi navi ormeggiate in rada. La particolare forma dello scafo e la motrice a triplice espansione, consentivano di raggiungere velocità di 13 – 14 nodi. Il sistema di costruzione dello scafo e del tipo a chiglia massiccia, con costole e fasciame a lamiera unite con chiodi ribattuti, ricorda il sistema delle costruzioni in legno. L'imbarcazione era condotta da tre addetti: pilota, mozzo e fuochista. Nel vano delle caldaie a vapore è posizionato un secchio con del carbone.

5) **ARGANO A BILANCIERE**

Particolare tipo di argano che serviva per salpare le ancore delle navi. L'argano o molinello (utilizzato per salpare le ancore) è costituito da due campane disposte lateralmente ad un sistema di ruote dentate che imprimono la rotazione attraverso un sistema di bilancieri.

6) **CAMPANA DI BORDO DELLA NAVE COLONIALE ERITREA, 1937**

Come racconta l'iscrizione sulla lastra appesa si tratta della "campana di bordo della nave coloniale Eritrea unità della Marina Militare che nella guerra 1940-45 operò nei mari dell'estremo Oriente". La campana di bordo si utilizzava per avvertire l'equipaggio del momento delle mense, della sveglia e di tutte le altre attività di vita di bordo; con il passare del tempo le campane furono sostituite dai fischi e dalle trombe.

7) **BOZZELLI**, XIX-XX sec.

Sulla parete sono collocati una serie di bozzelli di diverse dimensioni. Si tratta di carrucole in legno duro, di forma ovoidale, a una o più



cavatoie, nelle quali sono impennate le rotelle o pulegge su cui scorre il cavo. Hanno diverse forme e dimensioni e servono per attrezzare un dato sistema funicolare, col quale cambiare la direzione del tirante o diminuire lo sforzo per sollevare o abbassare un oggetto. Utilizzate nell'armamento velico o, come nel caso di questi esposti, per l'alaggio di barche pesanti.

8) **BATTELO "GALILEO"**, Seconda metà XIX sec.

Tipica barca a remi usata nel Mar Tirreno. Utilizzata probabilmente a bordo di un brigantino che serviva la linea da Napoli per l'America. Possiede un motore sperimentale del 1898. Da osservare la cura nei dettagli decorativi e l'uso degli scalmi e non delle forcole per i remi.

9) **ARGANO**, 1789

Attrezzo in legno usato a terra per alare imbarcazioni o navi di modeste dimensioni fuori dall'acqua sopra gli scali di alaggio in Arsenale. Erano mossi a mano con aste (o aspe) infilate nella corona superiore e disposte a raggiera: per ogni asta potevano applicarsi uno o più uomini.

10) **MOTOSCAFO DA COMPETIZIONE "BAGLIETTO – CATTANEO" ASSO**, costruzione SpA C.A.B.I. – Cattaneo di Milano, 1932, motore Isotta Fraschini, Asso 1000 da 250 cv, donazione C.A.B.I. Cattaneo, 1982, (lunghezza mt. 5,4 – larghezza mt. 2,5)

Motoscafo da corsa con il mitico motore Isotta Fraschini Asso – 1000 detentore di record mondiali di velocità negli anni '30 con piloti della Marina Militare

11) **MOTOSILURANTE 473**, C.R.D.A. – Monfalcone (Trasformazione Cantieri Baglietto – Varazze), Ex MS 613 – Ex MV 613 – Ex MS 31, Varo : 09.06.1942 Radiata : 01.10.1975 (per caratteristiche generali, apparato motore e armamento vedi didascalia)

Derivata da un progetto tedesco, la Motosilurante 473 fu costruita dai Cantieri Riuniti dell'Adriatico a Monfalcone nel 1942 assieme ad altre 36 unità, dotate di motore a benzina Isotta-Fraschini Asso. Prende parte alla battaglia aeronavale di Mezzo agosto (13 agosto 1942) affondando il piroscafo britannico Glenorchy e nel 1944 danneggiò alcune navi di un convoglio tedesco. Al termine della seconda guerra mondiale le nove unità sopravvissute prestarono servizio nella Marina Militare operando nelle acque dell'Adriatico e dello Ionio. Declassate a motovedette nel 1949, con l'ingresso dell'Italia nella NATO quattro unità verranno riclassificate motosiluranti formando la 42° Squadriglia con funzioni di cannoniera, silurante e posamine. La versione Motosilurante viene armata con 1 cannone prodiero da 40/56 e 2 lanciasiluri da 450 mm a impulso laterale. Il cannone poppiere viene sbarcato per far posto ai siluri. Il 10 giugno 1972 la Motosilurante 473, assieme ad altre unità, ha risalito il fiume Po fino a Piacenza per portare alla popolazione il saluto e la Bandiera della Marina Militare. Caratteristica dell'imbarcazione è quella di avere lo scafo in legno per evitare le mine magnetiche.

12) **MINE NAVALI DI SBARRAMENTO**, XX sec.

Sfere metalliche assomiglianti ad un riccio, con all'interno l'esplosivo, utilizzate a difesa dei porti durante la prima e seconda guerra mondiale per affondare le navi che vi urtavano contro. L'ordigno veniva fissato al fondale con un cavo in acciaio ancorato ad un pesante carrello che tratteneva la mina a pochi metri dalla superficie (tra i 5 e i 10 metri).

13) **MITRAGLIERE DI FABBRICAZIONE BREDA**, anni '30 XX sec.

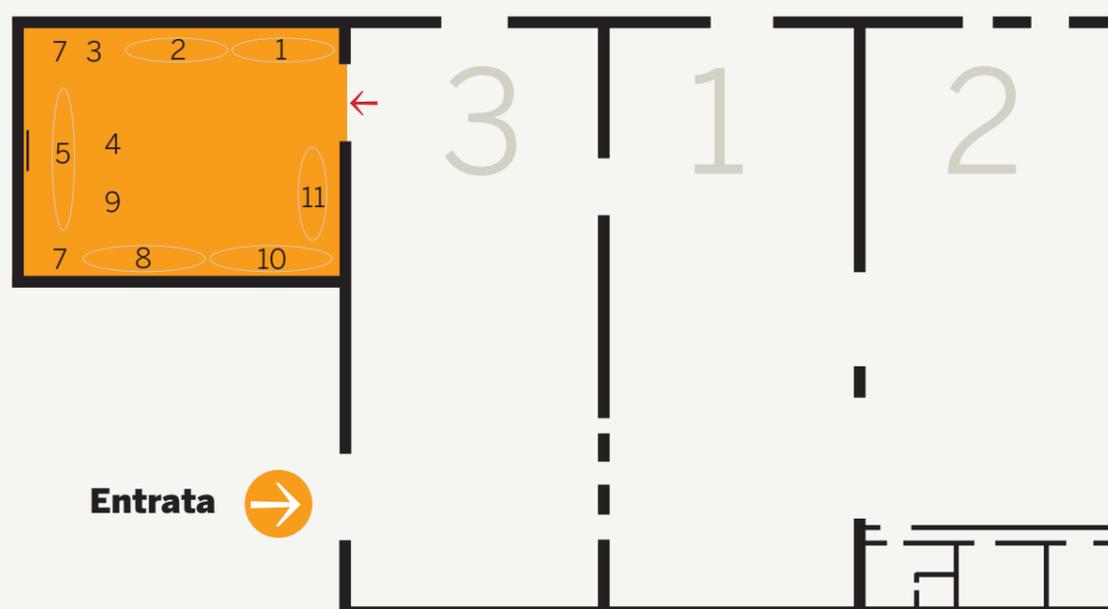
Complete di affusto per l'imbarco su unità navali

14) **MITRAGLIERA CALIBRO 20 MM.**, anni '30-'40 XX sec

Imbarcata su unità navali a scopo difensivo antiaereo e anti nave.

## Corpo di fabbrica 4

Nell'ultimo tesone, disposto perpendicolarmente agli altri tre, sono collocate alcune scialuppe di salvataggio e un mototopo della Marina Militare, canoe di diverse aree geografiche, un felze e l'ultima barca esistente per trasporti funebri.



1) **BALENIERA DELLA NAVE SCUOLA VESPUCCI**, costruita nel 1929 per la nave scuola "Colombo"

Trasferita sulla nave scuola "Vespucci", fu usata fino al 1975 come imbarcazione di rappresentanza del comando di bordo per i collegamenti a terra. Era sistemata per madiere sulle cruette di poppa estrema.

2) **LANCIONA O "YOLE"**, XX sec.

Lancia militare a remi, snella e veloce, da regata.

3) **SCIALUPPA DI SALVATAGGIO (?)**, XX sec.

Probabilmente ad uso militare

4) **FELZE**, inizio XX sec.

Parallelamente al resto della gondola il felze viene spesso decorato ad intaglio in particolare sulla parte anteriore, specie la porta, ed attorno ai finestrini. Il felze veniva rivestito con una tela fissa, impermeabilizzata mediante verniciatura per garantire un'impermeabilizzazione totale. La rassa, panno di lana molto compatta che la rendeva impermeabile, veniva stesa sopra scendendo abbondantemente nella parte posteriore con uno strascico per chiudere l'apertura. Fino al XVIII - XIX sec. aveva la funzione di proteggere dalle intemperie e in seguito la sua presenza diventa più che altro decorativa in occasioni importanti (Gianfranco Munerotto). Gli otto fiocchi decorativi in seta, disposti su due file, sono legati a due a due con un cordoncino. Al centro una fila di fiocchi più piccoli. Normalmente la rassa veniva appoggiata sopra la struttura ed era mobile o fissata con dei gancetti. In questo caso invece è fissa. Le finestre sono dotate di persiane a lamelle e vetri molati scorrevoli.

5) **BARCA SOMALA**, XX sec. (lunghezza mt. 5,90 - larghezza mt. 1,50 - altezza cm. 88)

Battello in legno caratteristico per l'inchiodatura del fasciame sulle ordinate a chiodi ripiegati all'interno. Prora molto slanciata e poppa quadra. Armata con vela latina e quattro scalmi in legno per vogatori. Il mattino del 13 febbraio 1926 di ritorno da una crociera di blocco per la repressione del contrabbando di armi, la R. N. "Campania", in prossimità di Bender Merario, avvistò e catturò l'imbarcazione appartenente ad uno dei sei figli del sultano Osman Mahmud che tentava la fuga verso la Somalia inglese.

6) **SCUDO SOMALO**, (Dono al R.C.T. artiglierie - 1910)

Scudo somalo in uso nei reparti indigeni del Regio Esercito Italiano, con fregio dell'artiglieria.

7) **CAVALLI**, XIX sec.

Coppia di cavalli in cartapesta, ispirati alla Quadriga marciana.

8) **SANDOLO**, barca tradizionale della laguna veneta, XX sec. (lunghezza mt. 6,47 - larghezza mt. 1,35)

E' tuttora la barca lagunare tradizionale più comune e diffusa. Le misure variano tra i 5 e i 9 metri. Si può supporre che l'etimologia della parola derivi dal termine latino *sandalium* (sandalo) una scarpa semplice e piatta come il fondo di questa imbarcazione. Con il termine *sandolo* non ci si riferisce solo ad una imbarcazione specifica ma a molte varianti le cui caratteristiche variano in base allo scopo per cui venivano costruite: il *sandolo s-ciopon* per la caccia nelle barene; il *sandolo buranèlo*, *sandolo sampieròto* e *sandolo da fagia* per la pesca lagunare; *mascàreta* e *puparin* da diporto e regata; *sandolo da barcarol* per il trasporto di persone. Oggi il sandolo è anche usato, come le gondole, per il trasporto dei turisti.

9) **CANOA**

Usata nel lago di Orsitano in Sardegna



10) **BARCA PER I TRASPORTI FUNEBRI O "BARCA DEI MORTI"**, 1870 ca. (lunghezza mt. 11 – larghezza mt. 2,2)

Nella seconda metà dell'Ottocento una disposizione comunale di Venezia prevede la realizzazione di 4-5 imbarcazioni a remi adibite al trasporto funebre per i veneziani dalla città al cimitero di San Michele in Isola. Le barche erano diversamente decorate e potevano essere più o meno lussuose in base alla disponibilità economica della famiglia che la doveva affittare. A prua e a poppa erano collocate grandi statue di legno dorato come angeli con ali spiegate e il leone della Repubblica di San Marco. L'ultima "barca dei morti" è stata dismessa nei primi anni '70 del XX secolo. L'imbarcazione esposta, unico esemplare superstite, è stata utilizzata fino al 1940 per trasportare le bare degli Arsenalotti dalla chiesa di San Biagio dei Marinai (parrocchiale della Marina) al cimitero di Venezia. Questa categoria lavorativa infatti godeva fin dai tempi della Repubblica Serenissima di molti privilegi da parte del governo di Venezia. Le forme dello scafo ricorda la *caorlina* e il *batelon*, due tipiche imbarcazioni veneziane adibite al trasporto merci; il baldacchino, dove all'interno veniva adagiata la bara, veniva oscurato da tende di stoffa nera bordata di giallo. Un drappo con lo stesso decoro correva lungo la parte esterna dello scafo. L'imbarcazione era condotta da quattro vogatori, i necrofori, vestiti con la divisa che aveva gli stessi colori della barca. Le sculture allegoriche rappresentano: a poppa la fiamma della fede che esce da una lanterna che illumina le tenebre; sotto il baldacchino la sfera alata è l'anima che vola verso il Regno dei Cieli; a prua un angelo con la tromba che annuncia il giorno del risveglio.

11) **MOTOTOPO**, 1920 ca. (lunghezza mt. 7,40 – larghezza mt. 1,85)

Barca tradizionale della laguna di Venezia, remo velica, trasformata successivamente dalla Marina Militare in un motoscafo a propulsione meccanica, con il rifacimento a chiglia della parte anteriore dell'opera viva per maggiore stabilità. La parte posteriore è rimasta a fondo piatto come in origine. Usato per il trasporto di persone fino al 1980