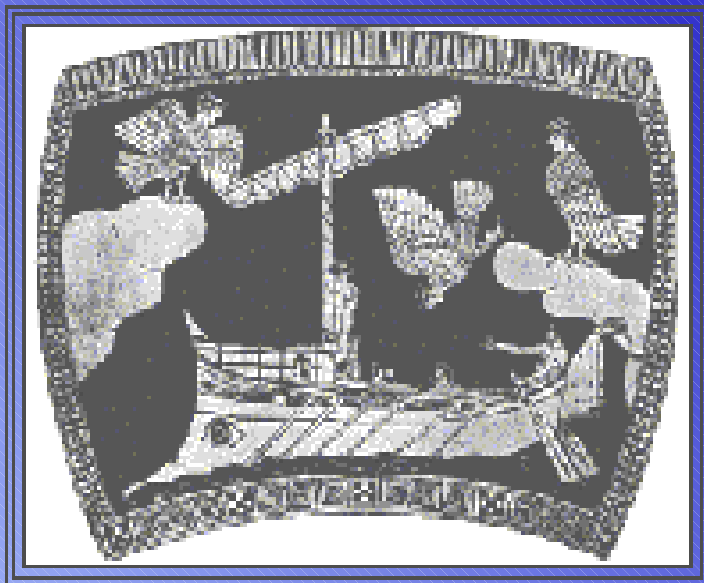


La navigazione nella Grecia di Omero

Le navi di Omero



Le navi e le tecniche di navigazione in tutto il mondo antico sono sostanzialmente quelle descritte nei poemi omerici: ciò è dovuto al fatto che per secoli quella mariniera non ha subito nessun cambiamento.

Omero utilizza spesso due epiteti:

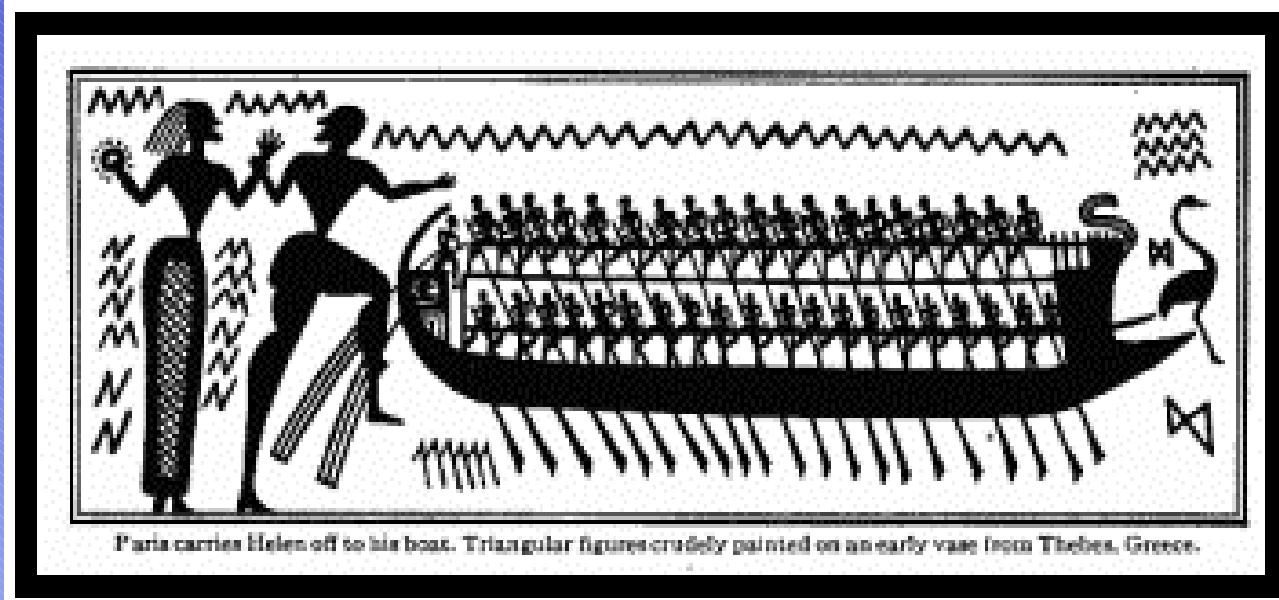
orthòkrairos=dalle corna erette
kòilos= concava.

Le navi da guerra che descrive avevano un rapporto tra larghezza e lunghezza dello scafo di 1 a 8 e 1 a 10: da ciò derivava il loro classico profilo lungo: il rapporto era di 1 a 3

La nave più diffusa al tempo di Omero era quella a venti rematori, dieci per lato, che veniva utilizzata indifferentemente per il trasporto di merci e passeggeri e per la guerra.

Per ambedue i tipi di nave il timone era costituito da due grossi remi poppieri.

Questo timone era di difficilissima manovrabilità e richiedeva una perizia tutta particolare, acquisita con



La nave

Le navi di cui ci parla Omero avevano un'unica grande vela quadra di tela, generalmente bianca, legata con numerosi lacci di cuoio all'asta dell'antenna, che a sua volta, mediante legacci era fissata alla parte terminale dell'albero della nave.

L'albero era tenuto fermo, oltre che dal suo piede posto in un apposito incastro, da due grosse funi, (sàrte o sàrtie) che si dipartivano rispettivamente da prua e da poppa.

Poi come il cielo colle rosee
dite
Due corde, legate agli angoli inferi

la bella figlia del mattino distenderla
aperse,

conversero la prora al campo
argivo,
e mandò loro in poppa il vento
Apollo.

Rizzâr l'antenna, e delle
bianche vele
il seno dispiegâr. L'aura
seconda

le gonfiava per mezzo, e
strepitoso,
nel passar della nave, il flutto
azzurro



Le navi mercantili

Abbiamo informazioni certe sulle navi mercantili, per un caso fortunato, infatti una di queste navi finì per caso nel porto di Atene. Lì si trovava Luciano, uno scrittore molto famoso dell' epoca, che la descrisse.

«Com'era grande la nave! Il carpentiere mi disse che era lunga 55 metri, larga più di un quarto di tale misura e 13 metri e mezzo dal ponte al punto più basso della stiva. E che dire dell'altezza dell'albero, e del pennone e dello strallo che dovevano usare per tenerlo su! E il modo come la poppa si ergeva in una lenta curva terminante in una testa zoomorfa dorata, contrapposta all'altra estremità, la prua, dalla linea più rigida con le rappresentazioni di Iside, la dea di cui la nave portava il nome su ogni lato! Tutto era incredibile: il resto delle decorazioni, le pitture, la vela rossa principale e ancor di più le ancore con gli argani e i verricelli e le cabine nella parte posteriore. L'equipaggio era come un esercito: mi dissero che la nave portava sufficiente grano da sfamare tutti, ad Atene, per un anno. Ed essa dipende per la sua sicurezza da un piccolo, vecchio uomo che manovra quei grandi remi di governo con una barra che non è più grande di un comune bastone! Essi me lo indicarono: un piccoletto, dai capelli crespi, mezzo pelato: Heron era il suo nome, almeno credo».

Nave mercantile



Le merci stipate nella stiva



Le navi da guerra

La propulsione della nave da guerra della Grecia arcaica era principalmente affidata alla forza dei rematori, che usufruivano però anche dell'ausilio di una vela quadra.

Le navi da guerra di quel tempo non avevano un unico ponte di copertura, bensì due piccoli ponti, uno a prua l'altro a poppa. I rematori stavano nel mezzo e si trovavano allo scoperto, anche se occorre precisare che alcuni scafi, raffigurati nei dipinti di Thera, erano attrezzati con una primitiva tettoia, che riparava la parte remiera dal sole e dalle intemperie.

