

CENNI STORICI

di

MODELLISMO NAVALE

Il primo articolo pubblicato nel 1952 sul modellismo navale da Navimodel.

Parte prima

Quale è stato il primo modello navale?

Gli archeologi navali non hanno finora saputo precisarlo; comunque non sembra azzardata l'ipotesi avanzata da taluni che il modello navale sia nato contemporaneamente o quasi alla nave.

E' infatti logico supporre che i figli dei nostri proavi, per spirito di imitazione, abbiano fatto del modellismo primitivo, abbandonando ai flutti del fiume o del mare, pezzi di legno o foglie aventi la forma delle barche monoxili e delle conche di pelli ferine usate dai loro padri.

Siamo nel periodo neolitico cioè della pietra levigata - e non più tagliata – ossia all'incirca 15 secolo prima di Cristo!.

I modelli comunque, ebbero subito un significato prevalentemente religioso e tradizionale.

Nel 1929 venne fatta ad opera del prof. Woolley – negli scavi delle tombe reali di Ur (in Caldea) – un'importantissima scoperta: quella di un modello navale.

Si tratta forse del modello più antico. – se si eccettua qualche esemplare di barca nilota costruita con un piccolo fascio di papiro legato alle estremità ed allargato al centro – il modello di Ur è in argento e rappresenta una barca del 40° secolo a. C.; misura cm. 65 di lunghezza; ha 4 banchi per i rematori ed i remi (con pala fogliata cioè a forma di foglia) sono stati trovati fissati al loro posto al capodibanda per effetto della ossidazione; al centro vi è una striscia arcata d'argento, evidente supporto della tenda.

E' da notare che questo modello di 5000 anni fa, ha perfetta similitudine con il tipo di barca tuttora usato nella Maremma del sud.

Questa piccola imbarcazione era stata posta in una tomba reale probabilmente per trasportare lo spirito del re defunto nell'aldilà.

Questo modello è senza dubbio uno dei più eloquenti esempi pervenutici a testimoniare la continuità della vita sul fiume Eufrate.

Da ciò affiora l'importanza storica del modellismo navale.

Sempre nel periodo del Bronzo un altro popolo ha confermato il carattere religioso mistico del modello navale.

Voglio alludere al forte popolo nuragico (sardo) il quale ha dimostrato il suo alto grado di civiltà specialmente nella lavorazione del bronzo, prodotto traendo faticosamente il rame dalle rocce cuprifere dell'isola, oppure importandolo in pani dalla lontana Ellade.

Dai numerosi "Nuraghi" stranissime costruzioni in pietra, che costituivano – casa – fortilizio – tempio – sono ritornate alla luce armi caratteristiche, opere di scultura, nonché numerose navicelle votive in bronzo – sormontate alla prua da un protome, taurino o leonino – che lasciano supporre che il popolo nuragico abbia anche dominato sul mare, almeno attorno alle prode isolate e non fosse estraneo agli ardimenti navali.

Analoghe navicelle bronzee votive o sacrali vennero rinvenute nelle tombe dell'antica Etruria.

Molte furono rintracciate a Vetulonia e tra queste una grandissima con molte figure di animali (una specie di arca di Noè).

Tali esemplari appaiono importati o imitati da modelli sardi.

Altre barchette fittili di alabastro e di terracotta rinvenute in tutta l'Italia centrale ed appartenenti a differenti epoche ed a diversi tipi di sepoltura, rivelano una sopravvivenza all'ispirazione religiosa. L'abitudine di foggiate modelli di barche sopravvive alla nazione etrusca; infatti in età romana le lampade di bronzo hanno ancora qualche volta la forma di una barca.

A parte il problema religioso, questi modellini hanno particolare importanza in quanto rappresentano nella penisola italiana i primi modelli plastici pervenuti fino a noi.

Piccole e talvolta rozzamente modellate, la loro forma è quella consueta del guscio antico, talvolta senza protome animalesca e spesso con una leggera carenatura.

Tuttavia se non portano elementi alla storia della navigazione, rappresentano ad ogni modo pur sempre un elemento importante nella storia del modellismo navale.

Anche il pesce ebbe un carattere sacro nella preistoria.

Retrocedendo di qualche migliaio di anni dobbiamo soffermarci sul periodo storico sul quale rifugge la più vecchia civiltà del mondo: quella egizia.

Anche fra questo grande popolo, che tanti problemi costruttivi ha saputo risolvere con il suo motore umano (muscoli e garretti), il modellismo navale era di ispirazione religiosa o votiva.

Gli egiziani ritenevano che i defunti dovessero affrontare il viaggio sul fiume Abialus e quindi l'arredamento delle tombe comportava anche una serie di battelli; questi erano, a seconda dei periodi, o raffigurati sulle pareti delle tombe stesse o costituiti da piccoli modelli per la costruzione dei quali pare esistessero degli artigiani specializzati.

Dagli scavi effettuati nelle tombe della valle dei Re ed altrove, vennero ritrovati numerosi esemplari di questi modelli animati spesso da figurine in atteggiamenti ieratici o intente nella manovra della nave.

Questi modelli rappresentano in maggioranza barche funerarie con al centro l'ara del defunto o barche votive o destinate a riti speciali.

Le tombe faraoniche o dei nobili rigurgitavano di questi piccoli modelli in oro ed in argento, mentre nelle tombe più modeste consistevano in curiosi piccoli battelli in legno più o meno grossolanamente intagliati.

Tali modelli si trovano ora sparsi in gran numero nei musei di tutto il mondo.

Quello del Cairo ha una gamma di modelli che va dalla 1° alla 30° dinastia ed abbraccia circa 3000 anni rappresentando l'evoluzione delle costruzioni navali egizie.

Un ottimo esemplare di nave funeraria della 12° dinastia è conservato, fra altri importanti tesori, nel Museo Egiziano di Torino.

I Fenici concorsero a migliorare tali costruzioni, ma purtroppo di questo popolo navigatore non ci è pervenuto alcun esemplare di modello navale.

Per chiudere il periodo modellistico egiziano dirò che nella tomba di Tutankhamon venne trovato in stato di perfetta conservazione, un tipico modello di barca marina, doppio pennone con vela strafilata in basso e con molti particolari interessanti d'attrezzatura.

A questo tipo di vela, forse suggerito dai Fenici, si ispirarono poi i costruttori greci e latini nella realizzazione delle loro triere, bireme, polireme.

Ed ecco un altro particolare interessante: fin verso la 20° dinastia le barche venivano costruite ad incastro.

Data la scarsità del legno, venivano usate nella costruzione della barca delle tavolette di cedro fra loro incastrate.

Lo scafo veniva poi rinforzato con un cavo passante lungo il bordo e tesato poi da poppa a prora con il sistema del tirante della sega (un cavicchio inserito tra la doppia corda):

Non conoscevano ancora l'ancora e questa era costituita da un sasso bucato e trattenuto da un cavo di papiro o da un reticolo o gerla contenente grossi ciottoli.

Il primo marinaio che successivamente scoprì che un semplice pesante ferro ricurvo tratteneva la barca non arando sul fondo, non ha immaginato l'importanza della sua scoperta: aveva infatti scoperto l'ancora.

Anche nel più splendido periodo Minoico (dal 2200 al 1600 a.C.) il modellismo mistico ebbe un buon sviluppo: ad esempio nell'antro consacrato al mito dell'infanzia di Giove, sul monte Ida, venne ritrovato, sfuggito al saccheggio dei pescatori che ne cavarono tesori che purtroppo andarono dispersi, un bronzo fuso, di stile geometrico rappresentante una nave con rematori e timonieri. Essa ricorda forse l'offerta dei conquistatori che da poco erano venuti nell'isola di Creta.

Vennero pure scoperti altri modelli, sempre di carattere votivo, risalenti al tempo della Grecia classica e di Roma.

Ne esiste infatti uno al Museo di Atene che dà un'idea precisa di una galea.

Nel Museo Britannico esiste un modello di terracotta di una nave greca che risale al 6° secolo a.C. Si tratta di una nave da trasporto.

Questo modello può essere paragonato a quello di maiolica esistente all'University College di Londra, raffigurante una nave da trasporto del tutto diversa dal tipo di guerra lunga e stretta.

Particolari notevoli di questa nave sono i boccaporti ed uno scafo razionalmente costruito per consentire la massima portata.

Nei secoli che precedono la nascita di Gesù Cristo l'arte navale subisce una profonda evoluzione.

Tucidide assegna al 691 a.C. l'insegnamento che Glaucos avrebbe dato a Scio sul modo di forgiare il ferro e saldarlo.

Viene cioè scoperto il chiodo !

Sembra a prima vista insignificante questa scoperta, ma essa segna un notevole progresso della tecnica costruttiva.

Siamo ormai arrivati nel Medio Evo e per quanto in questo fosco periodo ben poco materiale modellistico sia a noi pervenuto, tuttavia è opportuno segnalare che alcune significative rappresentazioni delle navi del 1200 (velieri e acazie) esistono nei mosaici di San Marco di Venezia.

Altri velieri pisani del XII secolo si trovano scolpiti sulla base del campanile di Pisa.

Non tutti i milanesi sanno che nella loro città è conservata una fedele riproduzione della "Tarida" del trecento.

E' posta in un altorilievo di quella meravigliosa arca di San Pietro Martire, opera di Giovanni di Balduccio, nella Chiesa di San Eustorgio in Milano.

Si tratta di un prototipo di nave come tutte le figurazioni dell'epoca, ma per i suoi fedeli dettagli di attrezzatura viene citata in ogni opera di archeologia e architettura navale.

Di questa nave si trova un modello, di fedele ricostruzione, nel Science Museum di Londra.

Altro bel tipo di veliero trecentesco lo si riscontra nell'arca argentata di San Simeone da Zara, opera dell'orafo milanese Francesco da Sesto.

Il lavoro risale al 1377.

Nel tesoro della Basilica del Santo a Padova viene conservato un reliquario argenteo del 400 a forma di navicella (Tarida), un po' di maniera ma che offre dettagli interessanti al modellista ricostruttore di navi antiche.

Nel presbiterio della citata Basilica e precisamente nei bassorilievi bronzei del Bellano, è riprodotta la scena della nave di Giona, opera del 1484.

Non si devono dimenticare i Vichinghi, grande popolo di navigatori, i quali si sono spinti con i loro Drakkar fin nelle lontane terre della Vinlandia, identificate con le coste del Canada.

Essi però non ci lasciarono modelli delle loro navi: ci lasciarono di più e cioè alcuni esemplari delle loro imbarcazioni usate come tombe per qualche grande loro principe e condottiero.

Nel fiordo di Goteborg venne rimesso alla luce uno di questi battelli quasi ancora intatto, con le sue suppellettili, armature, utensili, ecc., che ha formato oggetto di studi profondi, in quanto coevo documento della tecnica costruttiva di questi marinai.

Parte seconda

La Spagna cattolica continuò la tradizione votiva dei modelli.

Sono pervenuti ai nostri tempi alcuni esemplari rari, fra cui un modello di caracca del 1400.

E' da rilevare che nella religione cattolica molti sono i riferimenti al mare.

Le chiese ad esempio erano costruite nella forma di una nave capovolta e tale tipo di costruzione è appunto chiamata "navata".

Altro esempio: a partire dal 9° secolo, l'incensorio aveva la forma ed il nome di una barca: "navetta".

Anche in altri paesi quali la Francia ed altre nazioni cattoliche bagnate dal mare, il modello navale ebbe ispirazione religiosa.

In Inghilterra ed in altri paesi nordici, come la Svezia, la riforma di Lutero bandì però queste manifestazioni sacre o votive in modo così radicale da distruggere quasi totalmente una documentazione assai preziosa della evoluzione navale di quei secoli.

La regina Elisabetta d'Inghilterra non era ancora scomparsa che Phineas Pett, Commissario dei Dock di Chatham in Inghilterra, principio del 1600, si mise a disegnare e costruire i primi modelli ufficiali di navi inglesi.

Da quella epoca (1600-1655) ha inizio la fabbricazione a titolo sperimentale dei modelli navali, tanto in Inghilterra, Olanda e successivamente in Francia come pure negli Stati baltici.

Queste navi non solo servivano di guida ai cantieri (da ricordare che fino a quell'epoca le navi venivano impostate a "soggetto" cioè senza preventivi disegni, calcoli, ecc. ma dall'abilità dei "proto" cioè dei capi artigiani che tramandavano di padre in figlio i cosiddetti segreti di costruzione) ma talvolta venivano offerte ai Sovrani per sollevare il loro entusiasmo per la marina o come regali in occasione di ricorrenze.

In seguito servirono agli armatori pubblici o privati quali modelli per la realizzazione di navi vere. Ai tempi nostri gli armatori li usano per allettare i viaggiatori a scegliere le loro navi nei viaggi marittimi.

Nei secoli della battaglia di Lepanto, delle Compagnie delle Indie, del Doge Morosini, il Peloponnesiaco, (uno dei più grandi capitani dei suoi tempi che dette le ultime zampate del leone veneto alla tracotanza turca nella memorabile difesa dell'isola di Candia) nell'epoca della guerra fra Francia e Inghilterra sfociata nella battaglia di Taffelgar, in tutti i paesi vennero costruiti superbi modelli di navi dell'epoca, veri gioielli religiosamente conservati nei musei e nelle raccolte private. Fu appunto durante le guerre marittime fra la Francia e l'Inghilterra, che sorsero gli anzidetti modellini dei prigionieri di guerra.

Ed ecco in qual modo ciò avvenne.

Gli inglesi avevano costruito a Dartmoor (ove per molti anni era stato conservato il famoso Galeone del pirata elisabettiano Francis Drake) a Portchester Castle ed a Portsmouth tre grandi campi di prigionieri di guerra.

Poi anche Liverpool accettò nelle sue casematte migliaia di prigionieri francesi.

Esisteva un accordo fra le due nazioni per il mantenimento dei prigionieri ma poi con il rincaro dei prezzi e per altri motivi, i prigionieri ebbero a soffrire la mancanza di cibo (come si ripetono gli avvenimenti!).

Fu pertanto concesso di arrabattarsi in qualche modo ed allora molti di questi che erano artigiani orafi, lavoratori dell'avorio, intarsiatori, orologiai, coscritti obbligatoriamente, si misero a costruire dei micromodelli, con attrezzi rudimentali e quel poco materiale a loro disposizione, consistente in ossa derivanti dai loro pasti, paglia, steli di saggina, pezzetti di legno duro, ecc.

Le vele erano in legno, il cordame costruito con capelli o fili ricavati dai loro indumenti.

Si tratta di micro modelli, in quanto la loro lunghezza non supera i 10 cm.

Sono montati su basi ornamentali, riposti in vetrinette originali ed hanno oggi un prezzo non calcolabile.

Pur essendo microscopici, hanno una ricchezza di particolari che in nessun modo pregiudica le proporzioni.

Così pure sono da ricordare i numerosi ex voto dei nostri marinai dei quali erano ricche le chiesette e i santuari di tutta la costa italiana ma particolarmente quella ligure.

Purtroppo molti di questi ingenui ma significativi modelli, che per devozione venivano recati a piedi nudi da chi scioglieva il voto sono andati dispersi, parte per incuria, parte perché alienati ed emigrati in Francia ove gli antiquari hanno saputo valorizzarli.

Se ne trovano ancora alcuni ben conservati sui coronamenti dei confessionali.

Camogli, la città dai mille velieri, come la definisce il Bono Ferrari conserva ancora molti modelli delle navi degli Schiaffino e dei Narizzano che corsero tutti i mari e tennero sempre alta la nostra bandiera.

In questi ultimi 50 anni l'arte della modellistica navale ha preso uno sviluppo notevole sia per l'opera di volgarizzazione compiuta da taluni scrittori quali il Cap.no Mac Kann per l'America e il Comandante Itoles per l'Inghilterra, sia per l'iniziativa delle riviste che pubblicarono i piani delle navi più significative, sia per l'opera di taluni enti quali la Società di Ricerche Marittime di Saleus nel Massachusset, la Lega Navale, ecc.

Sorsero poi le prime associazioni modellistiche: oggi l'America ne conta oltre 30, l'Inghilterra 50, la Francia 20, il Belgio 7 ecc. e l'Italia 4 di cui due soltanto praticamente attive.

Taluni progettisti, architetti navali, progettarono modelli da regata rispondenti a determinate caratteristiche e disciplinati da Classi (esistono almeno 5 classi internazionali) e si organizzarono regate anch'esse disciplinate da regolamenti.

La costruzione di questi modelli, anzi, per essere più precisi, di queste imbarcazioni ristrette da regata serve anche come studio per la realizzazione di barche in scala maggiore.

Nel secolo della motorizzazione non potevano mancare i modelli a propulsione meccanica ed infatti, sulla scia dei tipi di imbarcazioni veloci "racers" a tre punti, formula americana, diversi modellisti dilettanti anche in Italia dedicano il loro tempo libero allo studio, alla progettazione di imbarcazioni veloci, alle prove in vasca e poi pratiche di stabilità, di compressione del motore, ecc. Si deve pensare che taluni motori da 10cc. Sviluppano 15-18 mila giri al minuto!.

Questi motoscafi hanno raggiunto velocità di 135 Km di media oraria al pilone e sono così veloci che talora la loro portanza diventa da idrodinamica ad aerodinamica, sollevandosi fra due punti di appoggio di prua ed avendo solo il tergo, costituito da una pala d'elica, immerso.

Sono organismi delicatissimi, che subiscono anche l'influenza della temperatura dell'acqua, del grado di umidità dell'aria.

Anche i modelli hanno le loro avventure

Sorvoliamo sui trafugamenti dei modelli, in oro ed argento, specie di oreficeria dei secoli trascorsi e limitiamoci ad accennare ad una traversata atlantica di un modello di cutter.

Nel 1935 un modellista americano lanciò dalla costa della Virginia nell'Atlantico un cutter della lunghezza di 80 cm. sulla coperta del quale aveva fissato un tubetto di vetro con un messaggio in cui era scritto che chi, ritrovando il battello, ne avesse avvisato il proprietario, avrebbe ricevuto in dono 50 dollari.

Dopo due anni il cutter venne trovato nella rada di Le Havre: portava le tracce di un lungo soggiorno in mare e trascinava delle alghe di non meno di tre metri di lunghezza.

L'albero, dal quale pendeva ancora un lembo di vela, era spezzato ma era sostenuto però dalle sartie.

Il pescatore che aveva trovato il battello scrisse al proprietario il quale mantenne la promessa del premio e lasciò il battello in ricordo.

Quel piccolo guscio, prodigio di stabilità e di tenuta stagna, aveva percorso circa 7000 Km. (calcolati in linea retta)

E' infine da ricordare la grande utilità dei modelli nelle stazioni sperimentali ove si studia il miglioramento della tecnica del trasporto marittimo e della riduzione dei costi.

I modelli vengono sottoposti nelle vasche a vari sforzi meccanici delle masse d'acqua sugli scafi e sulle eliche con il controllo dinamometrico ed altri particolari strumenti di misurazione.

Chi costruisce i modelli?

I modellisti dilettanti appartengono a tutte le categorie sociali: impiegati, operai, tecnici professionisti, studenti.

Anche l'elemento femminile incomincia ad interessarsi a questa dilettevole occupazione.

Quanto ad età i modellisti vanno dagli 8 agli 86 anni.

E' deceduto nei mesi scorsi il "nonno" dei modellisti navali.

Era un ex marinaio, Giannetto Baraldi, che alla bella età di 83 anni realizzava ancora dei piccoli galeoni che i villeggianti di S. Terenzo, La Spezia, si contendevano.

Lo scorso mese è venuto a mancare il Capitano Willer, inglese, all'età di 86 anni.

Era uno dei più apprezzati costruttori di modelli di navi del 1700 ed è trapassato quasi con i ferri da lavoro in mano.

Lo scopo di questa crociata nei tempi remoti ed in quelli presenti è stato quello di mettere in rilievo l'importanza del modellismo navale sotto vari aspetti.

Anzitutto come chiara documentazione del passato e siccome il passato è storia, rappresenta quindi il patrimonio spirituale dei popoli: da qui scaturisce l'importanza che ha per la storia dei popoli, della navigazione, il modellismo antico.

Come elemento tecnico, per i calcoli e le prove cui viene sottoposto il modello nella ricerca di nuove formule, di nuovi perfezionamenti.

Ma il modello navale merita considerazione quale elemento artistico-decorativo; esso è indubbiamente più completo, più suggestivo di un quadro in quanto colpisce di più l'immaginazione ed è più fedele alla realtà.

Il modello navale inoltre è elemento di svago, ricreazione dello spirito, poiché queste piccole navi facendoci solcare il mare della fantasia aprono una parentesi di serenità nella lotta continua per la vita.

Il modello navale è apprezzabile altresì come elemento didattico, come efficace propaganda marinara, come preparazione all'arte nautica, all'avviamento di una simpatica forma di artigianato.

Il modello navale, così come da noi è inteso, non è quello che molti ancora ritengono un giocattolo, bensì la base necessaria per arrivare alla vetta più alta e cioè gli operosi Cantieri Navali di tutta Italia.

Magg. Guglielmo Stobbia

Presidente "NAVIMODEL"

Il maggiore Guglielmo Stobbia fu il 3° Presidente e rimase in carica dal 1947 al 1955

Articolo pubblicato su:

ITALMODEL Navi

Parte Prima **Anno 2 Numero 10** **Maggio - Giugno - Luglio 1952**

Parte Seconda **Anno 2 Numero 11** **Agosto - Settembre - Ottobre 1952**