

LA MARINA MALTESE DAL MEDIO EVO ALL'EPOCA MODERNA

STORIA E TERMINOLOGIA MARITTIMA

Di A. CREMONA

MALTA posta a metà del tramite marittimo del Mediterraneo fra la costa europea e quella dell'Africa Settentrionale ha fin dai tempi non ricordati dalla storia offerto ai navigatori il punto più ospitale e favorevole di sosta e ricovero nel traffico marittimo dall'oriente verso le terre del mezzogiorno e perfino fuori dallo stretto di Gibilterra verso le terre nordiche.

Ciò lo dimostrano le tracce di tempi e dimore megalitiche che si attribuiscono ai primi colonizzatori dell'isola nei pressi della costa in diversi punti eminenti e più intensamente le tombe puniche nella parte occidentale dell'isola.

Ai Fenici e Cartaginesi che abitarono l'isola nei primordi del periodo storico si riconosce la nascita di una intensa navigazione nel bacino mediterraneo con il loro deposito commerciale nell'isole di Malta. Fin dal secolo IX i Fenici avevano fondato colonie nell'occidente della Sicilia prima dei Greci che rivaleggiarono con i Fenici nell'attività commerciale. Utica, presso Cartagine, sarebbe la più antica colonia fenicia, poi Tiro e la nuova città di Cartagine. I Fenici occuparono anche il mezzogiorno della Spagna; si comprende perciò come la posizione invidiabile delle isole di Malta, con i loro seni di mare, era più che un invito al traffico commerciale dei navigatori fenici nella loro concorrenza con la Grecia.

Si deve presumere che il commercio marittimo tra le terre italiane e la costa dell'Africa settentrionale ebbe il primo sviluppo durante il periodo romano quando le terre della costa africana settentrionale dalla Cirenaica fino ai confini della Libia erano l'emporio delle terre europee adiacenti al mare mediterraneo. Dalla caduta dell'impero romano fino all'invasione ed il dominio saracinesco corre un periodo oscuro di oltre tre secoli in cui,

NOTA: La trascrizione grafica nella nomenclatura maltese, in questo studio, segue quella usata oggigiorno nel maltese scritto, cioè il sistema trascrittivo della *Għaqda tal-Kittieba tal-Malti* (Società degli Scrittori Maltesi), in cui la lettera *c* corrisponde in italiano al suono di *c* in *cece*, la lettera *k* al suono di *c*, *ch* in *casa*, *cbiesa*, la lettera *x* a *sc* in *scena*, e le gutturali *ħ*, *għ*, *q*, e le semi-consonanti *j*, *w*, alle lettere arabe: ح, ع, ق, ج, respectively; la lettera *ħ* alla *h* italiana con leggera aspirazione, etimologicamente alla araba *h*.

l'isola di Malta deve aver subito una depressione nel traffico marittimo.

Nessuna traccia di tipi d'imbarcazione o di navigli a remi od a vela si ricordano nella storia marittima di Malta o nella favella dell'isola perciò che riguarda l'epoca primordiale o evo antico come mezzo di trasporto marittimo; è da presumere perciò che tali tipi di imbarcazioni o di navigli a quell'epoca nei porti delle isole di Malta erano gli stessi in uso come nei porti della costa della Barberia e quelli d'Italia e Sicilia, fra cui enumerasi i vari tipi degli antichi vascelli cartaginesi, greci, romani ed egizi, come sarebbero le galee, i triremi, le galere, le galeotte ed i galleoni.

Le prime tracce dell'esistenza nel porto di Malta di navigli sussistono ancora sugli scritti medievali e nel gergo marittimo, una volta in uso ai tempi della dominazione araba, come sarebbero le parole *mirkeb* (parola generica per denotare qualunque bastimento), *gifen* dall'arabo *ġafn* (جفن) pl. *aġfân* (اجفان), vascello da guerra; *xini* (arabo شانى o شينى) galea, galera, antico vascello da guerra a veia ed a remi; *dghajsa*, barca (arabo: دغيسيس o دغيبس), *carena*, *parva navis*. Freytag e Dozy); *xlendi* (Caruana: *antica forma di grande nave o galera*) che oggi non esiste più nella parlata fuorchè come nome di luogo. Cfr. *Ix-Xlendi*, una piccola spiaggia nella parte occidentale di Gozo. Cfr. *Xlendi*: Greco: χελάνδιον (Dozy); arabo: شرندي o شلن دي .

Nella nostra toponomastica esiste ancora il nome di *xini* nell'espressione *Mgarr ix-Xini*, porto delle galere per il trasporto della mercanzia, *Xini* era una nave (galera) a doppio ordine di remi. Cfr. il latino *biremis*.

La voce semitica più usata nella terminologia marittima maltese, che ancora sussiste nel gergo popolare, è la barca così detta *da passo* indicata con il nome di *dghajsa* tragittante da una spiaggia all'altra del nostro porto, e dall'isola di Malta all'isola consorella di Gozo.

Tra i legni di mare esistenti nel porto di Malta nel secolo XV c'era *la barca da passo* che era alquanto voluminosa. Era conosciuta col nome di *dghajsa tal-mogh'dija*. L'Università di Malta al principio del suddetto secolo teneva a sue spese una di queste barche per caricare e tragittare passeggeri tra la Marfa e Gozo.

Il primo sviluppo nel traffico marittimo nel porto mercantile di Malta che andò poi più sempre intensificandosi fino ai giorni d'oggi fu verso la fine del medio evo dopo le franchigie alfonsiane, per cui i maltesi, liberatisi dalla signoria dei feudatari riacquistarono tutti i dritti e privilegi dello stato di regio demanio dal re d'Aragona, quando da quell'epoca incomincò per l'isola la vera vita comunale, ed assieme a questa, la vita industriale della borghesia ed il commercio marittimo che ebbe principio ed evoluzione nel Borgo del Castello a Mare (oggi Castel Sant'Angelo). Ivi i magazzini del cotone e del frumento e di altre vettovaglie e derrate;

ivi la dogana, il capitano del porto e gli addetti dell'Università con il sindaco a cui si consegnavano gli incartamenti degli affari di commercio, mentre nel porto di San Paolo a Mare, sito verso l'occidente, approdavano le speronere probabilmente con il carico di grano non daziabile per l'Università. A quell'epoca Malta importava con esenzione di dazio circa 10,000 salme (*mdied*) di grano e circa 1000 salme di legumi. L'Università importava con esenzione di dazio il frumento dallo scalo di Licata ove tenevasi dei magazzini per riporvi il deposito di frumento fino al suo imbarco con dei piccoli legni. L'importazione della merce acquistata pei Maltesi subiva delle angherie nei prezzi e talvolta delle esazioni dei dritti di pontaggio nella esportazione di filato, tele e formaggio.

L'ammonto delle vettovaglie dal 1280 fino lo stabilimento dei Cavalieri di San Giovanni in Malta varia secondo il numero della popolazione e le circostanze economiche da circa 300 salme a 18,000 salme di frumento. Nei nove anni che precedettero la venuta dell'Ordine Gerosolimitano, l'importazione del frumento ascendeva a circa 9,500 salme, 700 e 300 salme di legumi.¹ Con la venuta dell'Ordine Gerosolimitano e l'aumento della popolazione crebbero i bisogni dell'approvvigionamento, ed il porto di Malta subì un cambiamento rimarchevole nel numero di vascelli tanto da guerra, quanto di corso e di trasporto commerciale. Il genere di merce che si caricava dalla Sicilia per importazione era generalmente di frumento, orzo, olio, vino, formaggio e riso, di più carrube, salami, lana, pelle di animali, cera, lino, filato e seterie, oltre carichi di bestiame. La merce che rappresenta la partita più commerciabile che si esportava dalla metà del medio evo fu il cotone. Il traffico e commercio del cotone probabilmente fu l'unico mezzo che favorì l'acquisto dall'estero delle derrate di frumento.

Fin dal tempo di Ferdinando, re d'Aragona e di Sicilia (1416) si era provveduto per mezzo di un decreto sovrano perchè il carico di cotone per l'estero fosse esaminato, bollato e garantito per la genuinità, e, per mantenere all'isola la privativa della buona qualità di questo prodotto, fu in diverse epoche emanata (1468-1532) la proibizione dell'esportazione delle sementa di cotone.

Gi furono tempi durante il secolo XVI in cui la penuria di viveri costringeva l'Ordine di usare i loro vascelli per far preda di navi nemiche cariche di frumento, e forzarli a cambiar direzione e dar fondo nel porto di Malta e scaricarvi le loro merci salvo ad aggiustare le partite coi destinatori dei carichi coi loro rispettivi governi a suo luogo e tempo.

I tipi d'imbarcazione che si usavano allora erano le spigonare o speronare note in Malta col nome di *Xprunari* (dal Siciliano *spirunari*) barche da pesca con lo spigono (rete d'acciughe) ma che servono ancora per il tras-

¹Cfr. A. Mifsud, *Archivum Melit.* Vol. III, p. 178.

porto di merci da costa a costa. Secondo il Dizionario di Marina, etc., della R. Accademia d'Italia (1937), la speronara è un piccolo bastimento a vela latina ed a remi per uso di pesca o per uso di piccolo commercio. Il D'Alberto (1805) la indica come molto usata dai Maltesi; oltre la speronara si usava la galera, nota in Malta con il nome di *xini*, negli scontri contro il nemico, il sciabecco o sambecco (Maltese *xambekk*) che assieme alla speronara usavasi per il corso nei mari della Barberia, e la carracca (Maltese *karrakka*) che era un naviglio adoperato per il trasporto di grossa mercanzia (termine sec: XIII-XVI) anche come bastimento da guerra con due castelli a prua ed a poppa, e qualche cannone.²

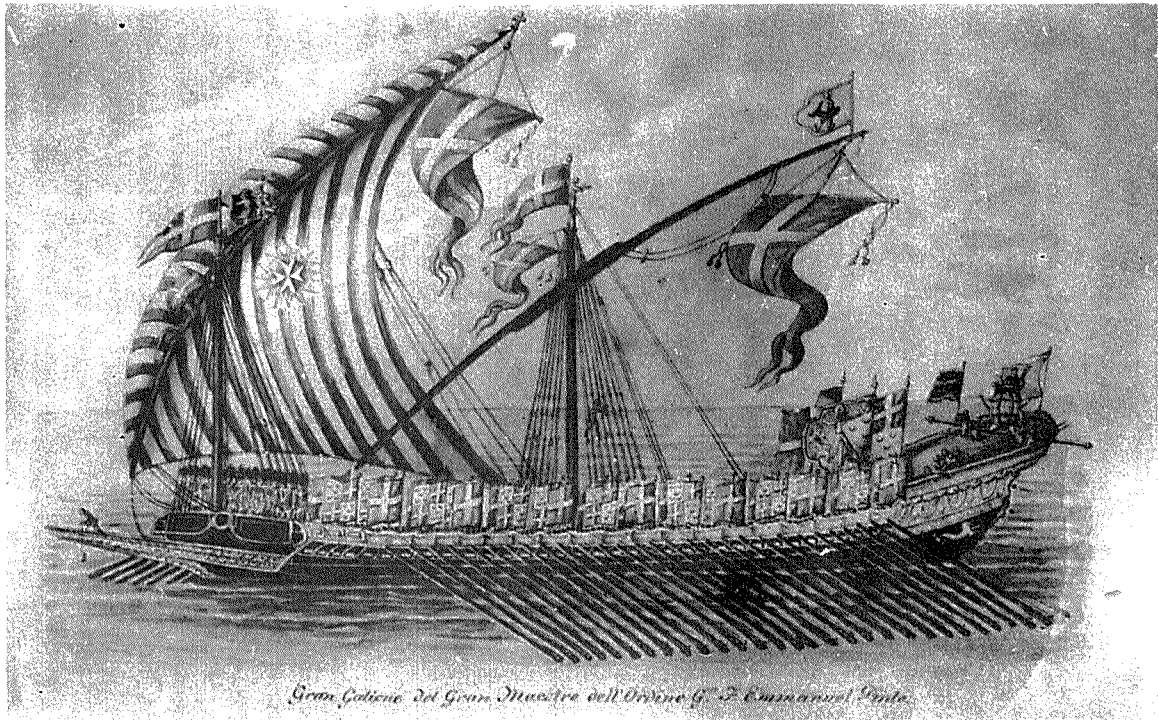
La carracca è un nome che in tempi anteriori a quelli dell'Ordine i portoghesi davano ai bastimenti di gran portata di cui si servivano a far commercio nelle Indie Orientali e nel Brasile. La Religione aveva pure la sua Gran Carracca tanto rinomata per la sua grandezza. Oggi il nome di carracca è dato a quei legni (pontoni) detti *cavafango* o *dragbe* (Vedi lista a pag: 188).

Oltre questi navigli si ebbero nell'epoca medievale, specie ai tempi dell'Ordine Gerosolimitano, altri tipi come le galeazze (Maltese *galjazzi*) – piccole galere, dette anche in maltese *xwieni*, plur. di *xini*; il bastimento così detto brigantino (Maltese *brigantin*). Il brigantino e la carracca originariamente nel traffico mediterraneo caricavano merce da Genova, Livorno, Marsiglia, Ancona, Roma e Napoli.

La galeazza era un bastimento da guerra con remi e vele, più alto a carico di legname che una galera, avendo sopra i remi una coperta. Di questa specie di navi si servivano soltanto i veneziani in tempo di guerra e se ne fece uso dopo anche nel secolo XIX per il traffico mercantile, specie nei paesi nordici.³

² La parola maltese *xambekk* deriva probabilmente dal siciliano *sciabeccu* o *scia-beccu* (francese *chebak*; spagnolo *jabeque*; portoghese *xabeca*; italiano *sciabecco* ed anche *zambecco* (Crusca); *stambecco*, *zambecco*, *zambecchino* (Petrocchi, nella lingua fuori d'uso). Zambaldi ha *sciabecco* dal turco, piccola nave a tre alberi e con remi. Devic pel francese *chabec*, *chebec* lo dice bastimento del Mediterraneo a tre remi. L'arabo ha *sābbâk*, *sābbêk* (شباك) che significa barca, una volta peschereccia (Cronaca portoghese del sec. XVI) (Jal), ma oggi questa voce ha il significato di piccolo bastimento da guerra in uso nel Mediterraneo (Dozy). La voce araba è magrebina. I navigatori maltesi l'ebbero probabilmente dal siciliano *sciabeccu* nel medio evo, ed i siciliani alla lor volta l'ebbero dall'arabo.

³ Cfr. *Nuovo Dizionario della Marina Italiana e Francese*, etc., MS. 223 (Regia Biblioteca di Malta). Oltre la descrizione data qui sopra il Bertoni descrive la galeazza come un bastimento a vela ed a remi, che prese forma definitiva nella seconda metà del '500. Costruzione: alto bordo con cassero e castello, con tre alberi, vele latine e bompresso, e grossi cannoni. La galeazza sarebbe una



Grande Galeone del Gran Maestro dell'Ordine G. S. Cassanese, 1610.

Il brigantino era a quei tempi (secolo XIV-XVII) un bastimento da guerra assai leggero e si armava tanto pel corso quanto per il trasporto della merce. Era simile alla galera nella corsia, negli alberi e speroni. Nel commercio di Malta usavasi recando roba di seta. Viaggiava per la Sicilia fino allo stretto di Messina, e di là verso l'Italia, a costa a costa fino al litorale di Francia e Spagna dove faceva il miglior negozio. Talvolta attraversava lo stretto di Gibilterra recandosi fino a Lisbona dove distribuiva lavori fini di cotone manifatturati in Malta, che si avevano in gran pregio per la loro rarità. Ordinariamente tali battelli portavano venti remi e circa 22 uomini. Alcuni portavano a prua due piccoli cannoni, ma la loro forza era nella moschetteria e nei petrieri, avendone fino a sei, e si difendevano benissimo dalle galeotte turche.⁴

Altri battelli barbareschi, senza bandiera turca, approdavano nel porto di Malta con carne, legumi, paste, biscotti, datteri, olio, sapone e formaggio; vascelli greci con legna da costruzione e da ardere.

Tra gli episodi di battaglie navali ricordati dalla storia nei primordi del medio evo (secolo XIII) è noto quella tra l'armata siculo-aragonese e quello dell'armata angioina in cui il porto di Malta fu testimone della battaglia più accanita in cui l'ammiraglio aragonese Ruggero di Loria con le sue 22 galere disfece il nemico distruggendogli 22 navi. A quell'epoca la galera era l'unico vascello in uso nelle battaglie navali. Altri scontri navali nel mediterraneo, e talvolta nei pressi della costa dell'isola, fu quello che si combattè nel 1603 contro il Turco nel golfo di Patrasso quando le navi dell'Ordine ritornarono in Malta carichi di frumento dopo aver conquistato le due fortezze di Patrasso e Lepanto: la gran battaglia del golfo di Lepanto tra l'armata cristiana e quella turca di 250 galere sotto il comando di Ali Bascia in cui il nemico vi perdette 32,000 uomini e Malta acquistò due galere da una flotta di 155 galere, 4000 cannoni e 4000 prigionieri, e quella del 1656 nello stretto di Dardanelli ove la flotta dell'Ordine ebbe parte a favore della flotta Veneziana contro i Turchi ritornando a Malta trionfante con la preda di 11 galere e galee Turche oltre 2,500 di schiavi cristiani liberati, e finalmente lo scontro tra le sette galere del corso dell'Ordine e l'armata turca nel 1644 al di là di Rodi in cui si ebbe una vittoria sul Gran Galleone (*Gran Galjun*) turco, e quell'altro in cui, nell'ottobre del 1700 si ebbe dal Ballio Spinola una vittoria sulla Sultana in Benghasi — la grande galera di 80 cannoni nelle acque

mutazione della galea da traffico. Etimo; dal Basso Latino *galeacia*, da un bastimento genovese del sec. XIV (1371).

A Malta si conosce la galeazza olandese che traffica nel Mediterraneo recando merce dall'Olanda.

⁴ Cfr. *Nuovo Dizionario della Marina Italiana e Francese, etc., op. cit.*

di Lampedusa.

Fra le galere dell'Ordine che a quell'epoca ebbero parte in riscontri navali contro i corsari barbareschi e l'armata turca la storia ricorda la *Catarinetta* che, cambiò il nome di *San Claudio*, la *Patrona* o *Vittoria*, *San' Anna*, *San Giovanni*, *San Vincenzo*, *San Giuseppe*, *San Lorenzo*, oltre le due vecchie navi donate dal Vice-Re di Sicilia: *San Giacomo* e *San Pietro*.⁵

Ci fu un tempo in cui l'Ordine, come una potenza di mare rappresentata dalla Lingua d'Italia, non era provvista che di una esigua squadra consistente secondo la strategia marittima di quell'epoca (secolo XVI-XVIII) che di poche varietà di legni, cioè, la galera (con due alberi a vela), la gondola Magistrale (un albero) il galleone (a tre alberi) ed il vascello dell'Ordine (a tre alberi), la carracca, la fusta, il barciotto ed il brigantino.

L'Ordine ebbe dei periodi storici negli armamenti navali. L'epoca più fortunata in cui la Marina dell'Ordine toccò l'apice della sua gloria fu quella nel porto di Malta ove ebbe la libertà del mare dopo la perdita di Tripoli e la vittoria del famoso assedio del 1565. Verso lo scorcio del secolo XVI si ebbe un graduale aumento di galere. Bali, Priori e Gran Maestri gareggiavano fra loro nel far doni di navi da guerra ed istituire fondazioni per la costruzione di nuove galere, tanto che nel periodo del secolo seguente il porto di Malta si arricchì dalle depredazioni di vascelli compiti dai generali delle galere dello Ordine nelle loro spedizioni nei mari del Levante e della Barberia.

Il mondo del commercio marittimo ebbe il suo primo sviluppo verso la fine del medio evo ed il principio dell'epoca moderna quando cioè si ebbero i mezzi strategici marittimi di tener libero i mari e la costa dei porti commerciali d'Europa meridionale, e, fino, ad un certo punto, quelli della Asia Minore dalle piraterie ed incursioni dei Barbareschi.

Sull'inizio del secolo XVIII (1700) si ebbe una innovazione sull'uso dei navigli dell'Ordine, cioè l'istituzione della squadra dei vascelli ideata da Perellos per seguire la strategia marina di alcune potenze marittime d'Europa e contrastare agli armamenti dei corsari turchi e barbareschi i cui vascelli sembravano più potenti, e si decise perciò di costruire galere di un nuovo modello con corporatura larga e fondo arrotondato ad imitazione delle galere inglesi, francesi ed olandesi. Perellos, che aveva molto a cuore il progresso degli armamenti navali dell'Ordine costruì a sue spese le navi *San Raimondo*, *San Giovanni* e *San Giacomo*, costruite a Toulon, e *Santa Caterina* e *Nostra Signore del Pilar* costruite nei cantieri di Malta.

⁵ Cfr. E. Rossi. *La Marina dell'Ordine di S. Giovanni di Gerusalemme, di Rodi, di Malta* - Rassegna del Mediterraneo 1925, p. 11.

L'epoca della decadenza dell'Ordine coincide con quella degli ultimi anni del secolo ottavo, quando l'Ordine soffrì il disagio morale prodotto dalla riduzione dei proventi e confisca delle commende in Francia durante le prime sommosse della rivoluzione e dalla influenza corrosiva delle nuove idee.

Nello svolgimento del regime di Francia la Marina dell'Ordine fu la prima ad essere impoverita. La comparsa delle navi di guerra nei pressi della costa dell'isola di Malta era come un presagio della rovina della flotta dell'Ordine quando Napoleone faceva bottino dei due vascelli *San Giovanni* e *San Zaccaria* che denominò *Dego* e *Berouse* e di due fregate *S. Caterina* e *S. Elisabetta* che cambiò in *Athénien* e *Carthaginoise*, e quattro galere. Al Direttorio, come roba da museo, mandò in dono un modello della prima galera dell'Ordine a Rodi.⁶

Il porto di Malta tanto per la sua conformazione naturale con seni che si prolungano per un lungo tratto di terra dalla bocca del porto fino alla parte estrema verso una vallata, quanto per i vantaggi del magazzinaggio ed i fomimenti di tessuti di tela di Malta per i vascelli a vela ed i suoi cantieri contribuì allo sviluppo del commercio marittimo nel Mediterraneo e divenne sempre più il centro del punto d'appoggio dei vascelli mercantili che transitavano dalle coste sicule, italiane, liguri, adriatiche ed isole greche, la costa dell'Africa ed oltre lo stretto di Gibilterra (*Calpe*) e viceversa. Sullo scorcio del medio evo ed il principio dell'epoca moderna il porto di Malta offriva il più sontuoso spettacolo di tipi diversi e rari di bastimenti a vela, oltre altri legni leggeri a remi, come la barca, il caicco, i pontoni e le zattere.

Fin dal principio del secolo XVII per opera del Gran Maestro Lascaris, il porto di Malta, essendo ormai divenuto il centro di un intenso commercio marittimo, fu esteso fino la parte estrema verso l'allavamento meridionale dell'isole e provvisto di vasti magazzini. Durante il magistero di Perellos (1682-1725) fu eretto il Consolato del Mare, un'agenzia marittima per trattarvi questioni ed affari commerciali tra i mercatanti e la gente di mare.

Fino a quel tempo si seguiva il codice commerciale di Messina, finchè con lo sviluppo del commercio marittimo si ebbe una modifica nel tribunale commerciale marittimo la cui sede sotto il *Consolato del Mare* fu da Zondadari stabilito nell'antico *Palazzo della Città*, nel locale attualmente occupato dal dicastero del Registro Pubblico in Valletta.

Oltre l'arsenale dell'Ordine per la costruzione di vascelli nel Borgo e sul molo della marina, donde si varavano le galere in uno dei seni del porto, si ricorda ancora l'arsenale nel seno così detto dei Francesi nel porto

⁶ Cfr. Ettore Rossi, *op. cit.*

di Malta, che durò con la sua attività industriale fino all'invenzione dei vascelli a vapore. In questo vecchio cantiere si costruivano le navi a vela con quella maestria per cui il costruttore maltese rimase noto nella costruzione marittima.

Per il fornimento dei bisogni dell'attrezzatura navale l'Ordine era provvisto di fabbriche di cotone di filato locale, come anche di un opificio di sartiami, di un magazzino di remi e di una fabbrica di cordami.

Il legno per la costruzione dei vascelli era dal taglio di alberi d'alta cima proveniente dai boschi dei priorati di Francia e generalmente conservavasi sotto acqua nei grandi bacini della darsena nel seno delle galere.

L'arsenale delle armi o fonderia sita presso Porta Reale (dove oggi sorge il Palazzo Francia) forniva in parte delle armi.

Dopo circa un secolo di dominazione, l'Ordine favoriva l'intrapresa di una marina mercantile mercè l'iniziativa di armatori e commercianti maltesi e si provvedeva delle misure legislative ed i mezzi per lo sviluppo mercantile nel porto di Malta con lo spianamento del molo e lo scavo di una mina sotto le muraglie del giardino Lascaris e la costruzione di vasti magazzani che vanno ancora sotto il nome di magazzini di Pinto (*mħa-żen ta' Pintu*) essendo stati costruiti al tempo del magistero del Gran Maestro Pinto.

Fu a quest'epoca che il porto di Malta, frequentato da vascelli di vari tipi da altri porti commerciali del Mediterraneo, Genova, Livorno, etc., e da altri porti austriaci, invogliò i padroni ed i capitani di vascelli di fissare la loro dimora nelle città marittime della parte di levante ed unirsi con vincoli domestici con le massaie maltesi, donde i cognomi di origine genovese, ligure, napoletana, siciliana e finchè austriaca rintracciabili nell'albero genealogico di diverse famiglie maltesi, Il porto era anche il centro d'incontro marinaresco nel Mediterraneo del Levante e Ponente dove i mercanti dall'Africa e Asia Minore vi scaricavano la loro mercanzia per essere nei pressi dei paesi europei con la mediazione dei maltesi sul mercato.

Questo sviluppo si rispecchia nelle relazioni intime del commercio marittimo siculo-italiano con quello maltese, e ciò, oltrecchè dalla storia della Marina Maltese, è confermato dalla terminologia marittima nelle isole di Malta che per la maggior parte è di origine siculo-italiana.

Esaminando la lista dei mezzi di trasporto marittimo a remi ed a vela, si troverà che da un secolo o più la marina mercantile maltese ha subito una modificazione negli ordigni d'impulsione con la sostituzione di forze motrici, per non alludere ai bastimenti con macchine a vapore e recentemente con forze motrici ad olio.

Paragonando i navigli (inclusi quelli di poca portata o costieri) della marina medievale con quelli dell'epoca moderna, perciò che riguarda la marina strategica, commerciale ed industriale delle isole di Malta, si troverà che il tipo delle galere, dei galleoni, delle carracche, dei vascelli da guerra a vela sono state sostituite verso la metà del secolo XVIII dalle corvette e fregate, e verso il secolo XIX da corazzate e cannoniere con macchine a vapore, e nel secolo XX da vascelli con macchine a motori ad olio, etc., munite con batterie di cannoni, ed i navigli industriali ed altri legni pescherecci di origine semitica sono stati sostituiti con legni pescherecci e bastimenti a vela di tipi siculo-italiani o levantini del bacino mediterraneo, e le navi a vela di navigazione da piroscafi a vapore o da forza motrice.

Napoleone nella presa di Malta nel 1798 entrò nel porto con una flotta di 13 vascelli di linea, 6 fregate e 300 navi di carico, a vela. L'ultimo vascello da guerra a vela rimasto nel porto di Malta fin verso lo scorcio del secolo passato fu la nave inglese *Hibernia* (conosciuta nel gergo Maltese col nome di *Arbania*) catturata dai nemici, di mole colossale, con tre ponti ed a tre alberi, e che nel 1912 fu distrutta per toglierne l'ingombro in uno spazio richiesto dal traffico portuale di altri legni.

Oltre le barche da passo a remi (*dgħajjes tal-pass*) che attraversano da una parte all'altra del gran porto ed altri porti o seni adiacenti, come anche le barche gozitanee con vele latine (per lo più oggi sostituite da forze motrici) che facevano e fanno ancora il tragitto tra il Gran Porto e quello dell'isola di Gozo con carichi di mercanzia, e talvolta, come anticamente, con passeggeri, oltre le barche da pesca, a remi, a vela, od a motori, vi erano ed in parte vi sono ancora fin dall'epoca medievale, i seguenti navigli a vela per il trasporto di vettovaglie, mercanzie e gente di mare, come talvolta anche passeggeri, e questi, oggigiorno, sono quelli che formano tutto il corredo marinaresco dei porti e delle spiagge delle isole di Malta, e che in parte sussistono ancora fin dal secolo XVI.

**BASTIMENTI MARCANTILI CHE FREQUENTAVANO
ED IN PARTE FREQUENTANO ANCORA IL PORTO DI MALTA**

NOTA: I legni segnati con asterisco indicano tipi non più in uso.

**SORTA DI LEGNI
MERCANTILI**

CARICO: PROVENIENZA

<i>Tartana</i> (un albero e vela di mezzana)	Carico di mercanzia: generale. Dalla Sicilia ed Italia.
<i>Skuna</i> (dall'inglese: <i>schooner</i> -goletta o	Mercanzia generale. Vino, da

- nave leggera, due alberi, vela di trinchetto e di poppa. Senza pennoni).
- Bark*** (Brigantino a palo. Tre alberi Pennoni dell'albero di trinchetto maestro e mezzana).
- Brigantin** (Brigantino. — Due alberi con pennoni).
- Kurvetta** (corvetta. Tre alberi con pennoni (di coffa). Dimensione tra il brigantino e la fregata. Cannoni.).
- Xprunara*** (Speronara. Un sol albero).
- Brigg** (Brigantino. Due alberi con vele quadre. Pennoni).
- Galjazza Olandiza*** (Galeazza. Due alberi. Pennoni solo nell'albero di trinchetto).
- Trabakklu** (Trabaccolo, dal latino *trabaculum*. Due alberi senza antenne).
- Xambekk*** (sciambecco o zambecco. Un albero ed una vela di mezzana).
- Guletta o galjotta** (Goletta, dal francese *goelette*. Due alberi aurici).
- Barko-bestia** (Barco-bestia. Tre alberi)
- Bovu*** (Bovo. Tre piccoli alberi e mezzanella sporgente).
- Sakku-lieva** (Saccoleva. Un albero o due).
- Brigg-skuna** (Inglese *Brig-Schooner*. Brigantino. Due alberi).
- Navi*** (Nave. Tre alberi. Vele quadre).
- Spagna, Grecia, (Cipro), Sicilia, Cadice.
- Mercanzia e carbone da Cardiff, Newcastle e da altri porti.
- Mercanzia, farina, patate e carbone da Cardiff, Newcastle, Levante, e Russia. Livorno, Gibilterra, Jersey, Girgenti.
- Nave-scuola (Medio-evo)
- Vino. Da porti commerciali del Mediterraneo.
- Bastimento di carico. Porti commerciali nel Mediterraneo ed Inghilterra.
- Gin* (ginepro) dall'Olanda.
- Combustibili. Carbone di legna e mercanzia da Venezia, Trieste, Fiume.
- Vino da Spagna, Grecia, Sicilia.
- Mercanzia, Inghilterra. Vino da Spagna e Grecia.
- Mercanzia dalle coste del Mediterraneo.
- Bastimento greco per pesca di spugne. Frequenta il porto di Malta con carico di spugne e per approvvigionamento.
- Porti commerciali del Mediterraneo.
- Mercanzia. Paesi del Nord.

Bombarda (Bombarda. Un albero ed una mezzana aurica). Merce da Sicilia, Italia, Marsilia ed Africa Settentrionale — bestiami da Tunisi e Benghasi.

La denominazione generale di *Brigantin* (Brigantino); *bombarda* (bombarda); *skuna* (*schooler*); comprenderebbe i tipi specifici di *brigantini Inglesi, Francesi, Greci, Danesi, Sardi, Austriaci*, etc., *bombarde Inglesi, Napolitane, Sarde, Toscane*, etc., e *schoolers Inglesi, Austriaci*, etc., che, oltre la provenienza indicano anche il tipo di costruzione.

Oltre queste categorie di navigli mercantili la marina maltese offre, come in altri porti e spiagge del continente, un quadro vario e molteplice di un corredo marittimo tanto di alto come di basso bordo, come sarebbero i legni di diporto e di bordeggio o da corsa, barche e navi peschereccie. Le seguenti categorie comprenderebbero, se non il numero completo, la maggior parte di tali legni.

La prima lista *A* comprenderebbe i legni considerati come appartenenti ad un'epoca relativamente tra il medioevo ed il principio dell'età moderna, mentre la seconda lista *B* sarebbe quella che si potrebbe considerare appartenere all'epoca relativamente tra l'inizio del secolo XIX ed il secolo XX. Tra i legni marittimi nella lista *B* ci sarebbero quelli con nomenclatura inglese che dimostrano la loro recente introduzione durante il periodo del regime britannico nell'isola. Una tale diversità terminologica si troverebbe anche nella nomenclatura di altri ordegni marinareschi e pescherecci indicanti l'epoca vecchia o recente nel loro uso marittimo.

A

SORTA DI LEGNI MARITTIMI

FORZA D'IMPULSIONE FORNIMENTO

<i>Dghajsa</i> (barca)	Remi o vele
<i>Dghajsa tal-pass</i> (barca da passo)	Remi
<i>Dghajsa tal-latini</i> (barca a vela)	Vela
<i>Dghajsa tal-merkanzija</i> (barca da carico)	Remi o vele
<i>Dghajsa tas-saborra</i> (barca da zavorra)	Remi o vele
<i>Dghajsa ferilla, ghas-sajd</i> (barca da pesca)	Remi o vele
<i>Barkun tat-tagħbija</i> (barcone)	A mezzo di rimorchio o con forza motrice
<i>Ġattra</i> (chiatta, zatta o zattera, der. da <i>piatta</i>)	do do
<i>Luzzu</i> (luccio usato per trasporti o pesca)	Remi o vele (oggi con forza motrice)
<i>Kajjik</i> (caique, caicco, antico legno da pesca)	Remi
<i>Baqqa</i> (vecchio tipo di barca a vela)	Vela

<i>Tartana</i> (tartana da pesca)	Vela (oggi a motore)
<i>Karrakka</i> (cava fondo o draga)	
<i>Xaluppa</i> (scialuppa - dal francese <i>chaloup</i>)	Remi
<i>Barkazza</i> (barcaccia - barca da salvataggio)	Remi

B

<i>Barkun għat-tagħbija</i> (barcone)	Rimorchio o forza motrice.
<i>Barg</i> (barca di lido. Peatta. Dall'inglese <i>barge</i>)	
<i>Tank</i> (għall-ilma) (tanca)	
<i>Lugger</i> (lugro. 2 o 3 alberi. 2 o 3 alberi a randa)	Vele
<i>Wejla</i> (battello baleniera, dall'inglese <i>whaler</i> - con due prue, lungo 3.35 m)	
<i>Skiff</i> (schifo, palischermo, battelino, canotto. Uso peschereccio da dilettanti)	Remi
<i>Kenura</i> (canotto, canoa, dallo spagnolo <i>canoa</i> Engl. <i>canoe</i> , <i>punt</i> , palischermo da diporto)	Remi
<i>Gig</i> (balenieraiola, saettia)	Remi
<i>Fregatina</i> (navicella da vela per diporto, da corsa)	Vela
<i>Dingi</i> (dinga a chilia assai incurvata - navicella da diporto. Origine. India. Industani: <i>dengi</i> , Engl. <i>dingby</i> , <i>dingey</i>)	Remi
<i>Fregatina zghira</i>	
<i>Centre-board</i> (navicella a chilia piatta)	
<i>Centre-boat</i>	Vele
<i>Fregatina Ingliza tal-Qlugħ</i>	
<i>Motor-boat</i> (battello a motore, moto-barca, auto-scafo)	Motore
<i>Dgħajsa tal-muttur</i>	
<i>Yacht</i> (jacchetto, checchia, panfilo)	Vele o motore
<i>Lanca</i> (lancia o barca a vapore)	A vapore, o motore
<i>Vapur tar-rmonk</i> (rimorchiatore. Inglese: <i>Tug-boat</i>)	

All'inizio del secolo XIX sotto il regime della Gran Britannia s'inaugurava nel porto di Malta una nuova epoca di attività marittima tanto dal punto di vista della strategia navale come da quello della marina mercantile. La scena di un porto popolato da galere, galleoni e galeotte, e, per qualche tempo da corvette ed altri vascelli della flotta francese, si mutò tutto ad un tratto in un porto di fregate, corazzate ed altri legni su cui sventola il vessillo della Gran Britannia.

La necessità di stabilire nel porto di Malta una stazione navale compatibile con le esigenze strategiche nel Mediterraneo creò l'ampliamento del vecchio arsenale convertendo in gran parte i moli delle tre città della parte orientale in cantieri, magazzini, fomaci, macchinari, bacini, e dall'altro canto la necessità di provvedere più spazio e più sicuro ricovero alle imbarcazioni di alto bordo e di piccoli navigli, e rendere più agevole le operazioni intensive del commercio marittimo suggerì il risanamento delle spiagge melmose della parte estrema del porto verso mezzogiorno, la costruzione di moli e scali, tende di magazzinaggio e di pontoni.

Progressivamente con l'avvento dei bastimenti a vapore si crearono e si svilupparono anche le varie sedi di agenzie per viaggi e carichi di merce su piroscafi per varie e diverse parti del continente europeo, africano, asiatico, e varie parti del nuovo emisfero del mondo, stabilendo una rete commerciale che andò sempre intensificandosi tra i diversi empori e mercati dei diversi paesi che contribuirono a trasformare la vita economica dell'isola alle esigenze e modalità in tutti gli aspetti delle città continentali dell'Europa.

Dando uno sguardo ai tipi di navigli nella lista su menzionata sarebbe facile desumere il cambiamento che si è avuto nei mezzi di trasporto commerciali, come anche in quelli strategici, navigatrici, non escluso quello di viaggi turistici, e per diporto, ecc., e gli effetti di tali cambiamenti sulla vita economica e civile, nonchè sui vantaggi strategici della isola dall'epoca medievale fino a tuttoggi.

Nei nomi dei diversi tipi di legni marittimi si ha un riflesso dell'evoluzione storica della rete commerciale marittima tra la nostra isola e le coste delle terre sicule ed italiche come anche della costa settentrionale dell'Africa, del bacino Mediterraneo, e le altre coste tra l'arcipelago Greco e le terre ligure, la Spagna, le terre dell'Adriatico, e perfino quelle attraverso il Mar Nero in cerca del mercato di bestiame da Odessa. Ciò appare d'aver avuto il primo impulso verso il principio del secolo XIII per le relazioni politiche e commerciali con la vicina isola di Sicilia che a sua volta aveva dei legami industriali con i porti commerciali d'Italia, Spagna e le isole Greche.

Da quell'epoca fino allo scorcio del secolo scorso la terminologia marittima e navale si rivelò tutta derivata dalla marina siculo-italica, tanto per ciò che riguarda la strategia navale come anche il prestigio mercantile. Tale sviluppo ebbe il suo avviamento progressivo dal principio del secolo XVI al tempo dell'Ordine fino l'inizio del secolo scorso, quando assieme alla terminologia mercantile dell'epoca medievale si ebbe anche quella introdotta dal regime Britannico, in modo speciale nella nautica strategica e sportiva quando le crociere, le coarazzate, le fregate a vela

ed a vapore, le torpedini, i sottomarini ed ultimamente gli idrovolanti presero il posto dei galleoni, delle galere, le corvette, le speronare, le galeazze, ecc., i superstiti dell'armata e flotta del secolo XVIII. Accanto a tali navigli, come il brigantino, la goletta, la barco-bestia, il bovo, muniti anche oggi di forze motrici, oltre di vele, stanno nel nostro porto i *brigschooners*, i *brigs*, le navi mercantili a vapore o ad olio e bastimenti trasatlantici di grandiosa mole per trasporto di passeggeri e carichi di mercanzia di grosso tonnello; accanto alla barca comune maltese da passo o per trasporto di mercanzia, a remi od a vele latine, oggi munite anche di forza motrice, stanno i battelli a motore, ed accanto al caicco e barche da pesca stanno le tartane a motore, ed accanto alla fregatina e barche di diporto anche i *yachts*, i *luggers*, i *whalers*, gli *skiffs* ed altri del tipo moderno.

L'introduzione dei battelli a vapore ha rivoluzionato in tutti i porti del mondo i metodi del commercio marittimo suscitando una nuova vitalità nella navigazione e promovendo un rapido sviluppo nelle relazioni commerciali, come anche nelle forze navali. La costruzione di navi a vela, come anche i tessuti di vele formavano in altri tempi una delle industrie più lucrose nella vita mercantile del porto di Malta, e l'introduzione del nuovo meccanismo a vapore in sostituzione delle vele aveva fino ad un certo punto pregiudicato l'industria dei tessuti di stoffa locale per munire i bastimenti di grosso tonnello che transitavano nel Mediterraneo e facevano sosta nel porto di Malta per l'approvvigionamento di vettovalie e vele.

Benchè fino alla metà del secolo scorso la costruzione di legni marittimi non fosse del tutto estinta, i cantieri in certi seni gradatamente scemarono finchè scomparvero del tutto con le funzioni e l'impiego di costruttori ed altri artigiani nell'arsenale dell'Amiragliato di Sua Maestà che occupò in pochi anni i seni delle tre città con l'uso dei moli e la costruzione di bacini e cantieri.

La sostituzione delle macchine ad olio nella navigazione a quelle funzionanti con combustibili di carbone in questi ultimi tempi contribuì non poco ad acuire sulla decadenza mercantile nel porto di Malta dalla metà del secolo scorso fino ad oggi. Dall'altro canto l'apertura dell'istmo di Suez verso l'ultimo trentennio del secolo scorso, che favorì non poco la celerità del traffico marittimo dalle terre europee del Mediterraneo verso le Indie, aveva contribuito ad un aumento del traffico commerciale del nostro porto ed a sopperire a quella degenerazione del mercato marittimo di bastimenti a vela.

Eppure anche oggi il porto di Malta presenta, come d'altronde ha sempre presentato all'occhio del viaggiatore e dei turisti, una vitalità propria,

affascinante e rigogliosa nello spettacolo vario dei legni di mare che parlano di una vita storica nella loro esistenza e nel loro traffico da una costa all'altra del continente, come anche da una spiaggia all'altra nell'isola di Malta e tra questa e l'isola consorella di Gozo.

Il tragitto tra le isole di Malta e Gozo fu verso il 1885 agevolato dall'impiego di un piroscifo che servì per il trasporto di passeggeri che prima tragittavano su barche a vela che per lo più caricavano merce e mercanzia. Fu anche verso il medesimo periodo che le barche da passo furono sostituite da battelli a vapore per il trasporto tra il seno di mare meridionale della città Valletta e la spiaggia opposta della borgata abitata da gente villaggiante (oggi ormai residenziale); un mezzo di trasporto che dopo fu anche adottato nel porto di Malta per il tragitto di passeggeri tra la Marina della città e le città della parte opposta.

L'impianto tramviario elettrico verso il principio del secolo presente e quello posteriore automobilistico hanno tuttavia durante quest'ultimo cinquantennio gradatamente soppiantato questo servizio marittimo che ultimamente si rese inutile.

Il porto di Malta con il suo Castello a Mare di vecchia reputazione medievale, oggi conosciuto con lo storico nome di Castel Sant'Angelo dominante il suo borgo donde ebbe nascita l'artigeneria borghese di Malta ed il mestiere marinaresco che diede la miglior gente di mare tanto nella strategia navale come nel traffico marittimo mercantile, per quanto abbia dovuto per circostanze di evoluzione strategiche ed economiche chiudere i suoi vecchi cantieri per dar luogo ad altri di maggior importanza strategica ed economica, oggi che altre circostanze suggerite da esigenze economiche di Stato lo invitano ad una nuova vita di sviluppo commerciale, spera di continuare a vivere una vita più prospera con i prospetti di un piano di costruzione dei suoi seni di mare e dei suoi cantieri navali, da renderlo sempre più degno del nome storico del suo vecchio commercio marittimo.

BIBLIOGRAFIA

Nuovo dizionario della Marina Italiana e Francese nel quale vengono spiegate termini della navigazione, MS. Nro 223, Regia Biblioteca di Malta.

Dizionario di Marina Medievale e Moderno compilato dalla Reale Accademia d'Italia a cura di G. Bertoni, Roma, 1937.

Gio-Pietro Francesco Agius De Soldanis, *Damma tal-kliem Kartaginis*

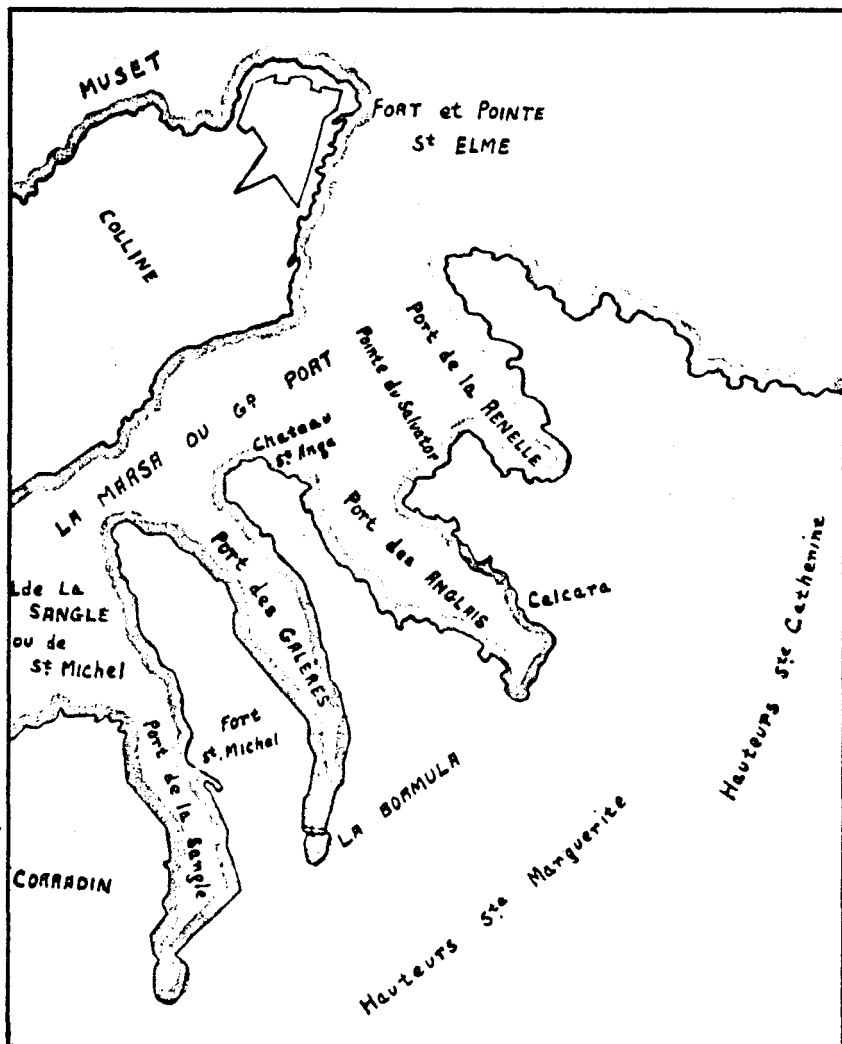
imscerred fel fomm tal Maltin u Ghaucin.

A. Mifsud, L'Approvvigionamento e l'Università di Malta nelle Passate Dominazioni', in *Archivum Melitense*, Vol. III, 1918, N. 5.

Malta Illustrata ovvero Descrizione di Malta del Comm. Fra Giovanni Francesco Abela, corretta, accresciuta e continovata dal Conte Giovanni Antonio Ciantar, 1780.

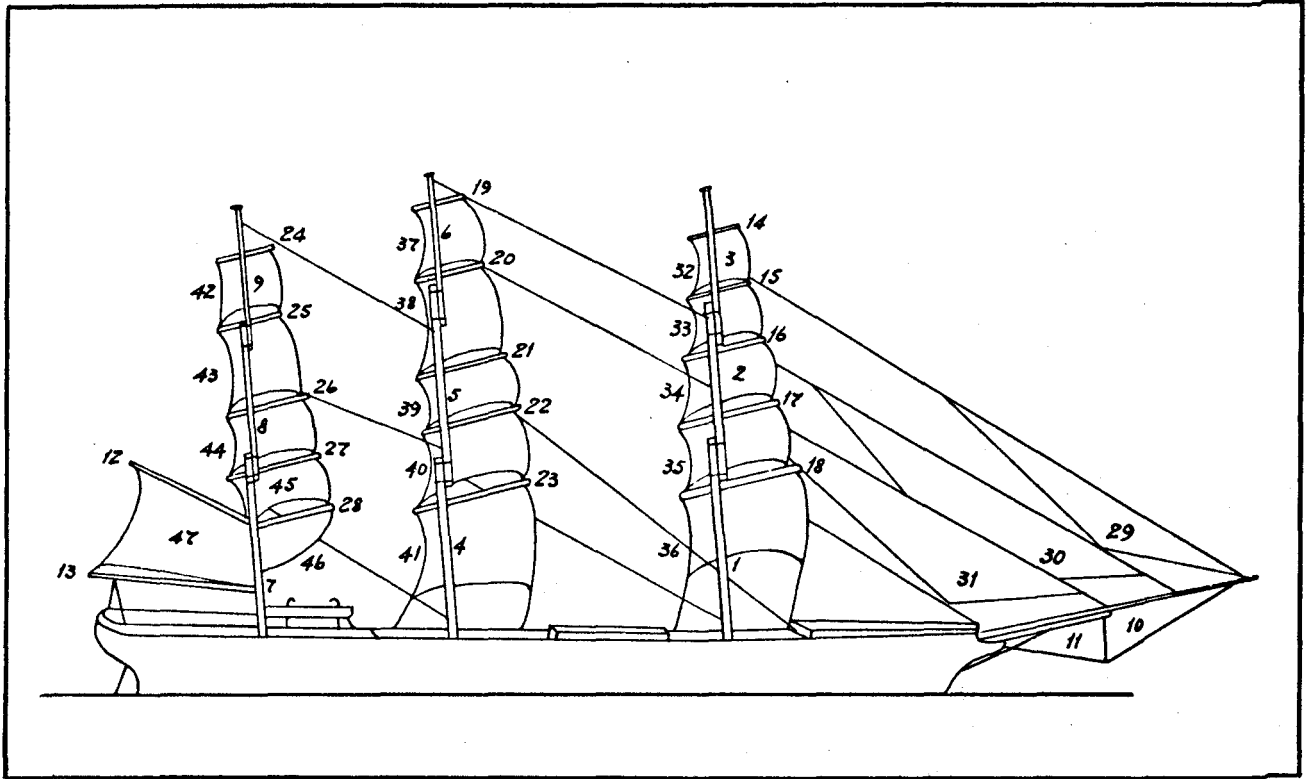
Ettore Rossi. *La Marina dell'Ordine di S. Giovanni di Gerusalemme di Rodi, di Malta* – Dalla Rassegna del Mediterraneo, 1925.

The Grand Harbour of Malta and its Surroundings in 1530 in *Daily Malta Chronicle* from Jan. 26 to Febr. 4, 1927 by G. Darmanin Demajo, P.L.



*Da un disegno in Derniers Jours de la Marine
à Rames di Jurien de La Gravière.*

IL PORTO DI MALTA NEL 1565



ATTREZZATURA DI UN BASTIMENTO A VELA

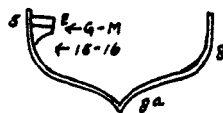
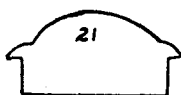
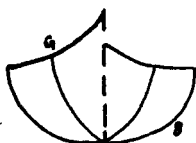
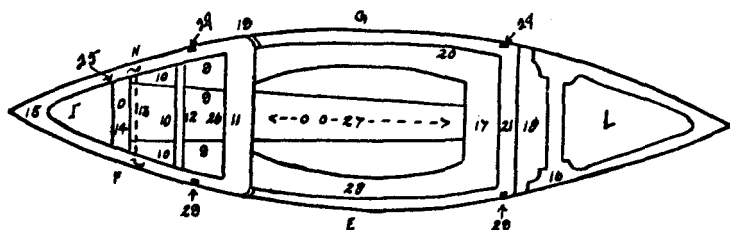
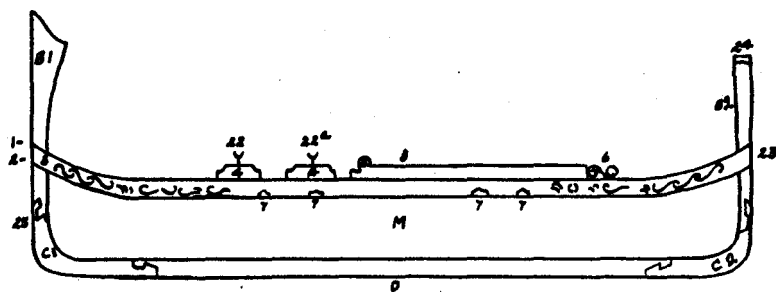
APPENDICE

NOMENCLATURA DELL'ATTREZZATURA DI UN BASTIMENTO A VELA

TERMINE MALTESE

TERMINE ITALIANO

1. <i>Tarkett</i>	Albero di trinchetto
2. <i>Parrukkett</i>	Albero di parrocchetto
3. <i>Arblu tal-pappafik tal-prawa</i>	Alberetto di velaccino
4. <i>Arblu tal-majjistra</i>	Albero maestro
5. <i>Arblu tal-gabja</i>	Albero di gabbia
6. <i>Arblu tal-pappafik tal-majji stra</i>	Alberetto di velaccio
7. <i>Arblu tal-mezzana</i>	Albero di mezzana
8. <i>Arblu tal-kontramezzana</i>	Alberetto di belvedere
9. <i>Arblu tal-pappafik tal-mezzana</i>	Alberetto di controbelvedere
10. <i>Bastun tal-flokk</i>	Asta di fiocco
11. <i>Pupress</i>	Bompresso
12. <i>Pik tar-randa</i>	Picco della randa
13. <i>Bum tar-randa</i>	Bome della randa
14. <i>Pinnur tal-kontrapappafik tal-prawa</i>	Pennone di controvelaccino
15. <i>Pinnur tal-pappafik tal-prawa</i>	Pennone di velaccino
16. <i>Pinnur tal-parrukkett ta' fuq</i>	Pennone di parrocchetto
17. <i>Pinnur tal-parrukkett t'isfel</i>	Pennone di basso parrocchetto
18. <i>Pinnur tal-tarkett</i>	Pennone di trinchetto
19. <i>Pinnur tal-kontrapappafik tal-majjistra</i>	Pennone di controvelaccio
20. <i>Pinnur tal-pappafik tal-majjistra</i>	Pennone di gran velaccio
21. <i>Pinnur tal-gabja ta' fuq</i>	Pennone di gabbia volante
22. <i>Pinnur tal-gabja</i>	Pennone di gabbia
23. <i>Pinnur tal-majjistra</i>	Pennone di maestra
24. <i>Pinnur tal-kontrapappafik tal-mezzana</i>	Pennone di controbelvedere
25. <i>Pinnur tal-pappafik tal-mezzana</i>	Pennone di belvedere
26. <i>Pinnur tal-kontramezzana ta' fuq</i>	Pennone di contromezzana volante
27. <i>Pinnur tal-mezzana t'isfel</i>	Pennone di bassa contromezzana
28. <i>Pinnur tal-mezzana</i>	Pennone di mezzana
29. <i>Kontraflokk</i>	Controfiocco
30. <i>Flokk ta' barra</i>	Fiocco, braccio di grua
31. <i>Qala' tal-istrall</i>	Vela di straglio dell'albero di parrocchetto
32. <i>Qala' tal-arbulett tat-tarkett</i>	Vela di controvelaccio
33. <i>Qala' tal-pappafik ta' fuq</i>	Vela di velaccino
34. <i>Qala' tal-parrukkett ta' fuq</i>	Vela di parrocchetto volante
35. <i>Qala' tal-parrukkett t'isfel</i>	Vela di basso parrocchetto
36. <i>Qala' tal-tarkett</i>	Vela di trinchetto
37. <i>Qala' tal-kontrapappafik jew arbulett tal-majjistra</i>	Vela di controvelaccio
38. <i>Qala' tal-pappafik ta' fuq</i>	Vela di velaccio
39. <i>Qala' tal-gabja ta' fuq</i>	Vela di gabbia volante
40. <i>Qala' tal-gabja t'isfel</i>	Vela di bassa gabia
41. <i>Qala' tal-majjistra</i>	Vela di maestra
42. <i>Qala' tal-arbulett tal-mezzana</i>	Vela di controbelvedere
43. <i>Qala' tal-pappafik tal-mezzana</i>	Vela di belvedere
44. <i>Qala' ta' fuq tal-kontramezzana</i>	Vela di contromezzana volante
45. <i>Qala' t'isfel tal-kontramezzana</i>	Vela di bassa contromezzana
46. <i>Qala' tal-pinnur t'isfel tal-mezzana jew Virgasekka</i>	Vela di mezzana
47. <i>Ir-randa</i>	Randa



SCAFO ED ACCESSORI DI UNA BARCA MALTESE

SCAFO ED ACCESSORI DI UNA BARCA MALTESE

- | | |
|---|--------------------------------|
| 1. <i>Bardnell</i> | 22. <i>Skalmi</i> |
| 2. <i>Cinta</i> | 23. <i>Kuri ġġa tal-pruwa</i> |
| 3. <i>Tappiera</i> | <i>Kuri ġġa tal-poppa</i> |
| 4. <i>Battusa</i> | 24. <i>Ran tar-rotta</i> |
| 5. <i>Falki</i> | 25. <i>Glusijiet</i> |
| 6. <i>Makkaronetta</i> | 26. <i>Tavliament</i> |
| 7. <i>Burdnar</i> | 27. <i>Paljol tal-pruwa</i> |
| 8. <i>Stannara</i> | <i>Paljol tal-poppa</i> |
| 8a. <i>Majjera</i> | 28. <i>Skuzi</i> |
| 9. <i>Kriesi tal-poppa</i> | 29. <i>Takki</i> |
| 10. <i>Kriesi tal-pruwa</i> | B1. <i>Rota tal-pruwa</i> |
| 11. <i>Bank</i> | B2. <i>Rota tal-poppa</i> |
| 12. <i>Bank</i> | C1. <i>Zokk tal-pruwa</i> |
| 13. <i>Bank</i> | C2. <i>Zokk tal-poppa</i> |
| 14. <i>Banketta</i> | D. <i>Prin</i> |
| 15. <i>Brazzoli tal-pruwa</i> | E. <i>Sett tal-poppa</i> |
| 16. <i>Brazzoli tal-poppa</i> | F. <i>Sett tal-pruwa</i> |
| 17. <i>Banketta tas-sett</i> | G. <i>Trinkarini tal-poppa</i> |
| 18. <i>Banketta ta' wara l-ispalliera</i> | H. <i>Trinkarini tal-pruwa</i> |
| 19. <i>Lagġba</i> | I. <i>Tamburett tal-pruwa</i> |
| 20. <i>Pastiera</i> | L. <i>Tamburett tal-poppa</i> |
| 21. <i>Spalliera</i> | M. <i>Iż-Żaqq</i> |

Di alcuni dei su menzionati termini si da qui sotto, come indicati in ordine numerico, il termine corrispondente in italiano:

1. Bordo. 2. Cinta. 5. Falche. 8. Staminali. 8a. Madiere o majere. 9. Corsie della poppa. 10. Corsie della prua. 15. Braccioli della prua. 16. Braccioli della poppa. 17 e 18. Banco. 20. Pastiera, castagnola. 22. Scalmi. 25. Falche. 26. Tavolato (dalla parte dei remi). 27. Pagliuolo. 29. Tacchi o maschi. B1. Ruota di prua. B2. Ruota di poppa. D. Carena o chilia. G. Trincarini di poppa. H. Trincarini di prua. L. Tamburo di prua. L. Tamburo di poppa. M. Fasciame.