

# Il vitto dei marinai dalle galee ai giorni nostri

Comune di Spotorno    Assessorato al Turismo

Circolo Culturale *PONTORNO* - Spotorno

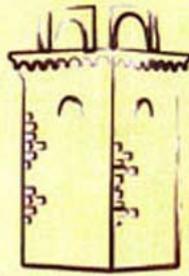
**VELIERI DI UN TEMPO**



*Spotorno  
della portata di ton. di registro 682, lanciato in mare il 22 1866. Prima nave costruita sulla spiaggia di Spotorno, proprio con  
provvida sollecitudine il Municipio per favorirvi lo stabilimento di un cantiere navale, ultimamente auspicato dalla capacità dell'ingegnere  
Ingegnere costruttore Sig. Cav. S. Battista Cadenaccio, che la concepì e diresse a splendida riuscita. L'Armatore Cap. Antonio Figari, figlio di  
da' la moglie in memoria perenne dell'origine dell'augusta novella prosperità di Spotorno, offre al Municipio il ritratto della nave meno di 50 anni  
da conservarsi nell'aula Comunale.*

28 Agosto - 8 Settembre 2013    Sala Mostre Palace

**Editore Pontorno**



Circolo Socio Culturale  
**PONTORNO**

C/o Biblioteca Civica C. Sbarbaro  
Museo del Turismo 17028 Spotorno  
3356909944 (Presidente)  
[www-spesturno.it](http://www-spesturno.it)  
[postmaster@spesturno.it](mailto:postmaster@spesturno.it)  
[pontorno@pec.spesturno.it](mailto:pontorno@pec.spesturno.it)

**Da Collezione Privata  
Bergamini**

# Il vitto dei marinai dalle galee ai giorni nostri

La conservazione dei cibi a bordo

di Ernani Andreatta

Centinaia di portate, ogni giorno un menù diverso, terminologie forzate come "nouvelle cuisine", "open cuisine", macrobiotica, cucina mediterranea. ecco la nuova immagine del marketing navale dove la cucina diventa un punto d'incontro di genti diverse o come qualcuno afferma una "fertile branca dell'estetica".

È qui che l'era moderna sfoga le sue inquietudini e le sue inappetenze sino al "sesto senso" della gastropsicologia. Questo è il nostro punto d'arrivo, ma il percorso di millenni attraverso l'alimentazione a bordo, è stato un vero e proprio calvario.

Il primo grande problema, fin dai tempi dei tempi, è stato quello dell'igiene connesso all'alimentazione e alla conservazione dei cibi e dell'acqua.

Nel 1500, il termine di Galea si trasforma in vera e propria "Galera". Anche il genovese Andrea Doria usa come rematori i cosiddetti "sforzati". Si passa cioè dai volontari pagati regolarmente a dei veri e propri galeotti, che sono poi dei condannati per reati civili o penali che invece di essere "suppliziati" o imprigionati vengono utilizzati come rematori sulle galee in cambio di un miserevole pasto. Questo schiavo nel vero senso della parola è legato al suo posto giorno e notte anche se abbastanza "liberamente" per potersi muovere. In quel banco di tortura vi deve vogare, mangiare, dormire e fare tutto il resto. Il risultato è un puzzo nauseabondo che si sparge per tutta la galea e non bastano profumi di ogni tipo usati dalle persone nobili e altolocate che frequentavano la nave.

La provvista d'acqua, distribuita con estrema parsimonia è solo per bere, e porterà malattie e disagi di ogni genere ai malcapitati galeotti. Non parliamo di quando venivano caricati i negri dell'Africa dove il carico umano era considerato come carico di mercanzie e incatenato uno vicino all'altro. Avevano diritto ad una sola sorsata d'acqua al giorno e i loro aguzzini stavano ben attenti che non prendessero fiato per ingurgitarne una seconda mentre bevevano.

## Animali vivi come riserva di cibo

Con la scoperta dell'America inizia, nei secoli successivi, quella che è comunemente chiamata l'epoca eroica della vela. Per secoli, gli animali vivi hanno rappresentato una riserva di cibo da utilizzare nei lunghi periodi di mare. Oltre all'equipaggio vivevano a bordo le galline, allevate in stie, che fornivano le uova fresche di giornata e spesso c'era anche un maiale che veniva ingrassato con i miseri avanzi di bordo oltre che capretti e pecorelle destinati a fornire, ogni tanto, la carne fresca.



Suntuosi e variopinti buffet su una nave da crociera.

Era tassativo non buttare a mare il benchè minimo rifiuto che doveva servire al sostentamento degli animali vivi e tutti si attenevano a questa specie di abitudine atavica dovuta alla scarsità di alimenti. Facendo uno stralcio delle spese fatte in vari porti da un dispensiere di bordo riesce più agevole farsi un'idea di che cosa erano costituiti i pasti dei marinai dei velieri.

Dal libro dispensa del brigantino "Quattro Fratelli - 1838 - Cap. Giuseppe Cosulich", leggiamo:

**carni:** un montone, una capra, due capretti, un porco, due teste di bue, dieci pollastri, venti galline, un agnello, bue pelle e «coraella», castrato, «bragiolle o brusiola», trippa, salsiccia, salame, rotoli di carne, «persiutto».

**verdure:** patate, cipolle, capucci, cardi, «pomodoro», «persemolo», ravanelli, piselli, «selleni», «sparesi», radicchio, olive, zucche, «carciofoli», fagioli.

**pesci:** un barile di aringhe, baccalà, sardelle, pesce colombo, pesce «baba», pesce scarpone, «calimari», bottarghe, cavialo (100 grammi).

**generi base:** botti d'acqua, barilli di vino, una barchetta di legna per cucina, «solfarini», candele di sego, semola per galline, esche per pescare.

**pasta, riso, farina, farina gialla, pan fresco, biscotto, sale, pepe, pepe garofanato, aceto, latte, uova, formaggio dolce, formaggio salato, formaggio d'Olanda.**

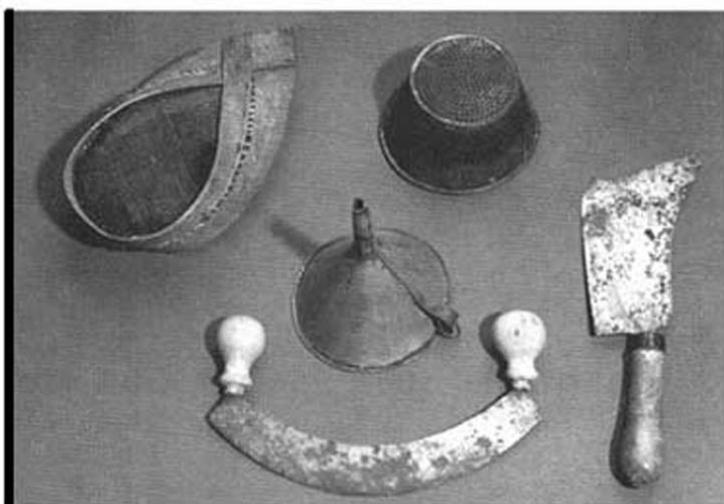
**frutta (raramente si trova nella spesa):** aranci, pomi granati, «portogalli», «bucafighi».

**generi di conforto:** thè di Olanda, caffè, un pane di zucchero, «butirro», olio fino di oliva, bottiglia di rosolio, un gallo di rum, acquaviva, e (a Marsiglia) acqua verde, cognac, vino ad uso champagne.

Il capitano di quella nave, col consenso dell'armatore, doveva essere un vero signore dato che si imbarcava anche 100 grammi di caviale che probabilmente, a quei tempi, costava relativamente poco

### La galletta

La galletta era la base del vitto dei marinai dei velieri. Veniva distribuita a volontà e ridotta a pezzettini, liberata dagli immancabili vermi che quasi sempre la infestavano, non era del tutto immangiabile. Ma il vitto a bordo difficilmente riusciva a soddisfare le abitudini più che frugali degli equipaggi. Al mattino c'era una ciotola di caffè o tè, a mezzogiorno pasta e fagioli o ceci e qualche volta carne salata lessa. Alla sera il menù contemplava la «calandraca» che era una specie di broda con dentro patate lesse e pezzetti di carne. Capitava spesso che il «cuoco» nel confezionare questi cibi non si facesse scrupolo di infilarci dentro qualche manata di sevo trafugato al nostromo. L'acqua dolce, servita sempre con parsimonia, se integrata con qualche goccia di limone era una vera specialità. Dobbiamo tener conto della durata di quei viaggi che molto spesso si prolungava per mesi, senza poter approdare in nessun porto. Il personale di bordo quando esauriva le scorte di animali vivi doveva ricorrere a cibi conservati come carne salata, porco e pesci, specialmente sardine e baccalà sotto sale, lardo, soggetto a inacidirsi, legumi secchi e certe focacce cotte sul «focone» (fogon) o «fogone» una specie di cucina da campo sistemata a poppa. Oltre la gloriosa galletta o pan biscotto un altro essenziale alimento del marinaio, era costituito dalla farina con la quale si impastavano certi tipi di focacce. Purtroppo anche questa derrata con il passare dei giorni si deteriorava e si riempiva di piccoli animaletti.



Utensili da cucina in ferro e legno in uso a bordo dei brigantini dell'800; Collezione A. Cosulich

Ad un certo punto, non si badava più neanche a ripulire quel cibo dai vermi e tutto veniva inghiottito con conseguenze gravi per gli stomaci dei poveri marinai. Il vicentino Pigafetta, nel suo diario del 1520 riguardante la traversata del Pacifico con Magellano, riferisce che, esauriti tutti i viveri, l'equipaggio sopravvisse mangiando il cuoio e le corde di bordo.

### L'origine della farinata genovese

Una curiosa leggenda è quella da cui si fa derivare l'origine della farinata genovese. Pare che nel 1284, durante la famosa



Stufa a legna per cucina di bordo su velieri del XIX secolo Collezione A. Cosulich (foto M. Lion)

battaglia navale della Meloria, nei devastati armi liguri, tale era il disordine e lo scompiglio nelle cambuse che l'acqua si mescolò con i ceci facendone derivare un unico impasto che, cotto successivamente nei tegami, diede origine alla nota farinata che diventa pertanto un piatto antichissimo e di origine marinara. La cucina, dall'originale "focone" diventa, al tempo dei velieri, una tuga che fa anche da dispensa, situata generalmente sotto l'albero di trinchetto. Il dispensiere diventa il personaggio più popolare della nave e non c'era uomo a bordo che non fosse più criticato e più di lui fornisse alimento al "mugugno" dei marinai.

### La famiglia "caino"

Anche ai tempi nostri, specialmente su petroliere e navi da carico, l'usanza del mugugno indirizzato al personale di camera non è mai venuta meno. Anzi, a bordo a queste navi, almeno sino a pochi anni fa, il reparto veniva comunemente chiamato la famiglia "caino" in riferimento al fatto che in genere, tra il personale di camera non c'era molto accordo, ma al momento opportuno si rivelavano come una vera famiglia unita, specialmente quando c'era da difendere il proprio operato o eventuali piatti non troppo graditi dall'equipaggio. Alle ore 4.45, sulle navi da carico, il cuoco e il secondo cuoco vengono svegliati per iniziare la panificazione e il confezionamento della focaccia alla genovese dal marinaio di vedetta, il quale, allontanandosi dal ponte di comando avvisa l'ufficiale con la tipica frase "vado a svegliare i caini", cioè il personale di camera addetto alla cucina.

### Il problema dell'acqua.

Un altro grande problema, a bordo ai velieri, era la conservazione dell'acqua dolce da bere. Veniva tenuta in botti di legno e, nonostante si cercasse di farne provvista ogni volta che si poteva, spesso si imputridiva, diventava giallastra, vischiosa, puzzolente, piena di insetti o di detriti vegetali. Ciò era dovuto al fatto che dentro i barili si sviluppavano gas fetidi che provenivano dalle proprietà dell'acqua di estrarre dal legno i principi gommosi, salini, mucilluginosi o altro e acquistava, specie per effetto del rollio e del beccheggio un odore ed un gusto nauseabondo.



*Damigiane e fiasche ricoperte di fibre di cocco per vino, acqua e aceto usate nei velieri. Collezione A. Cosulich*

A bordo esisteva il "mastro bottaio" che era un importante personaggio col compito di tenere in efficienza e soprattutto stagne, tutte le botti di bordo per la conservazione dell'acqua o di altri cibi liquidi come olio, vino ecc.

### I primi distillatori

La navigazione a vapore modifica completamente il concetto della navigazione. Papin, nel diciassettesimo secolo inventò la macchina a stantuffo e Juffroy nel 1780 costruisce il primo battello a vapore. Fonda una società che però poco dopo fallisce miseramente. Ma alla fine del 1829 i battelli a vapore in tutto il mondo sono già 351. Le ruote a pale vengono sostituite dalla più pratica elica e al pari dei nuovi strumenti nautici anche la tecnologia della conservazione dei cibi e dell'acqua, nonché della sua produzione fa passi da gigante.

Le condizioni di vita a bordo migliorano col passare dei tempi e l'acqua dolce da bere, già a metà del 1800, viene imbarcata in ragione di tre litri al giorno pro capite. Sulle prime navi da passeggeri si comincia a pensare ai distillatori che all'inizio sono complicatissimi. Giancarlo Ligabue, nel suo libro "il pane e la chiglia" lo descrive così:

*...Per farsene un'idea parleremo di quelli fabbricati dalla ditta Rocher di Nantes che, nel campo delle cucine di bordo, era considerata a quel tempo senza rivali.*

*Le cucine erano formate da due casse rettangolari di rame in cima alle quali erano fissate le pentole. Queste erano abbondantemente immerse nella cassa sottostante, colma d'acqua marina, che veniva mantenuta in ebollizione dal «fogone» posto sotto. La seconda cassa era addossata alla prima con cui comunicava mediante un canale di piombo che percorreva il suo interno serpeggiando e sbucando in basso; era tenuta costantemente colma di acqua fredda mediante una pompa e, in tal modo, condensava il vapore che, sgorgando in acqua distillata, entrava negli appositi contenitori della stiva.*

*Un apparecchio destinato ad un equipaggio di 150 uomini non aveva che un metro e cinquanta per lato, bruciava dai settanta agli ottanta chilogrammi di carbone al giorno e, in dodici-quindici ore, poteva produrre 500 litri di acqua potabile. Poiché la cucina funzionava solo di giorno, si aveva una sensibile perdita di calore ed il giorno seguente occorreva più di un'ora per ricondurre l'acqua di mare ai 105 gradi necessari cioè all'ebollizione; si approfittava comunque della sosta dell'attività di cucina per togliere i depositi salini attenuati d'altronde dalle estrazioni intere di acqua che si era costretti a fare periodicamente.*

### La macchina del freddo, il frigorifero

Anche dal punto di vista della conservazione degli alimenti le tecniche si evolvono. A terra si studiano sistemi per "marinare" i cibi prima di imbarcarli sulle navi e si tentano nuove tecniche per la conservazione delle carni, legumi, latte, brodo e frutta. Da quel momento prendono sempre più sviluppo i sistemi per la conservazione dei cibi con la salamoia, l'essiccamento, l'affumicatura e la salatura e, per altri alimenti, come per le uova, la conservazione nella sabbia.



1925 - Equipaggio imbarcato su un veliero (probabilmente dei Dall'Orso) omonimo della più famosa nave da crociera. Il cibo veniva servito in un piatto di latta. Sulla sinistra è ben visibile il bottiglione per l'acqua fresca. Il secondo seduto da sinistra è Ernani Antonio Andreatta senior che cominciò la sua carriera proprio sui velieri degli armatori Dall'Orso di Chiavari.

Nei paesi orientali la conservazione delle uova in certi terreni solforosi diventa addirittura una specialità chiamata "century egg" o uovo centenario, come se davvero venissero conservate per cento anni in questo speciale terreno. In realtà vi restano solo alcuni anni. Quando, pulito il guscio dalla sabbia, vengono aperti, il bianco ha assunto un colore nero e così di conseguenza anche il rosso. Il gusto, a chi piace, è stuzzicante, a parte il dover vincere una naturale avversione al colore non invitante di questo nuovo tipo di uovo sodo.

La scoperta che rivoluziona completamente le abitudini e i sistemi di alimentazione fu soprattutto quella della produzione artificiale del freddo, cioè l'invenzione del frigorifero.

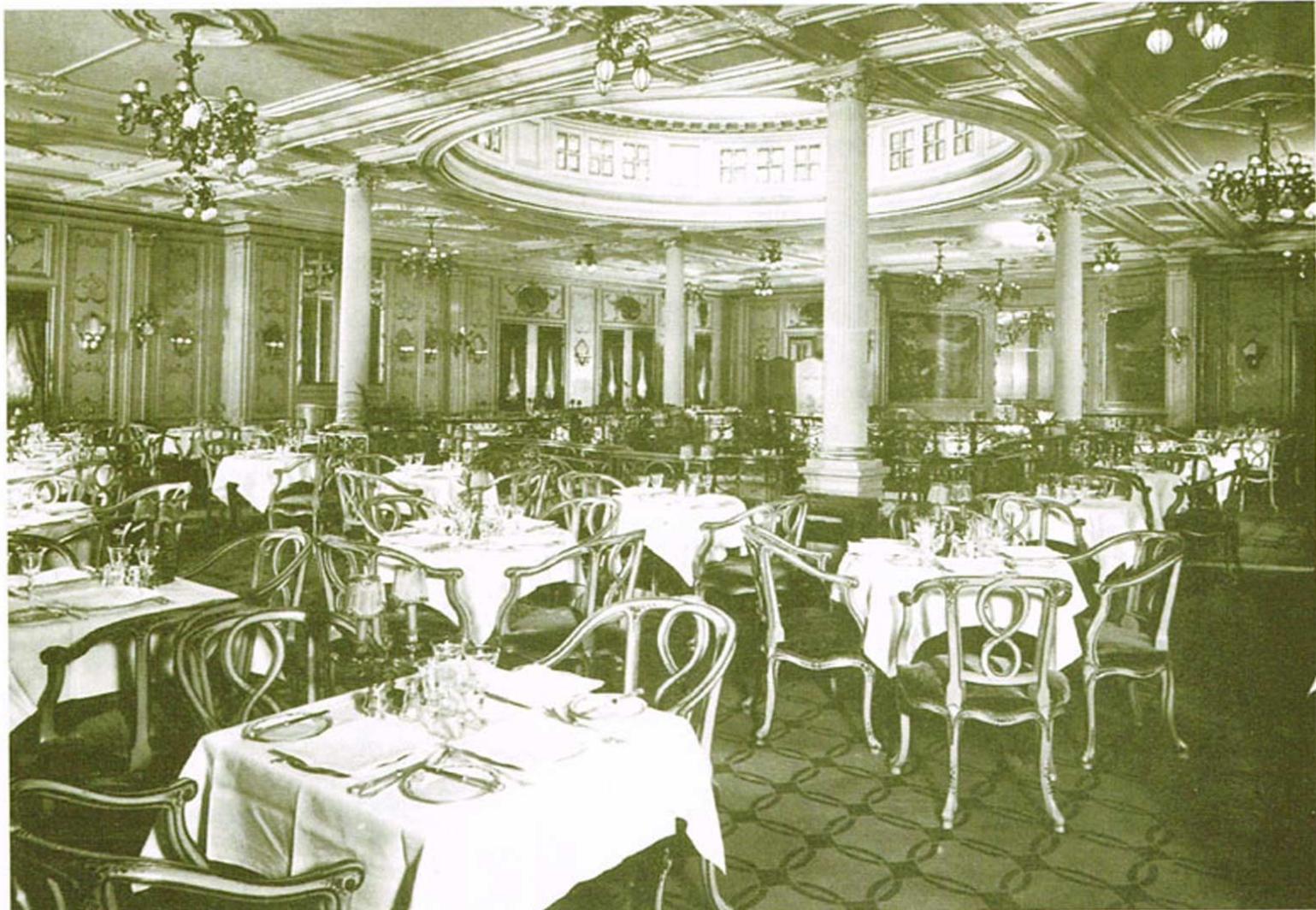
Il problema del freddo per la conservazione dei cibi investe soprattutto i paesi caldi. I Romani trasportavano nelle loro navi onerarie le ostriche dalla Normandia conservate in ghiaccio, mescolato col sale, preservandole dal detriorarsi sino all'inverno gettandovi neve e ghiaccio che trasportavano dai monti. Per mantenere l'acqua fresca usavano vasi porosi detti "alcarazzas"; una parte d'acqua trasudava dalle pareti evaporando, mantenendo fresca la rimanente. Un certo Bernardo Buontalenti, nel secolo XVI, sembra sia stato l'inventore della miscela frigorifera che in Toscana, consentì la nascita della sorbetteria per mantenere freschi i recipienti per la conservazione di alcuni generi alimentari.

Ma non fu una vera e propria invenzione perchè questa tecnica era conosciuta anche anteriormente. I Veneziani ne fecero grandissimo uso tanto da dare in appalto le loro "acque giazze" o bevande ghiacciate.

Le miscele frigorifere erano composte da cloruro di ammonio, nitrato di potassio e acqua, oppure, solfato di soda, cloruro d'ammonio e acqua.

J. Perkins, americano residente in Inghilterra costruì, nel 1834, la prima macchina per il freddo destinata a una birreria. Nel 1859, F. Carrè costruì un prototipo di frigorifero ad assorbimento e funzionamento continuo impiegando come fluido frigorifero l'ammoniaca che faceva assorbire dall'acqua.

In Italia, il primo grande impianto frigorifero fu impiantato da R. Picket e installato nel Porto di Trieste nel 1876 per conto del Lloyd Austro Ungarico. Fu utilizzato per le forniture di viveri alle proprie navi e si basava sul sistema a compressione di anidride solforosa. Possiamo affermare che il frigorifero è stato l'elemento tecnico più rivoluzionario per risolvere il problema della conservazione dei cibi a bordo contribuendo in modo vitale allo sviluppo delle grandi navi da passeggeri. Verso fine Ottocento, a bordo alle navi, si usavano le ghiacciaie che utilizzavano il ghiaccio prodotto dalle industrie portuali. Ma nei primi decenni del 1900 tutte le navi cominciarono a dotarsi di frigorifero.



*Il salone da pranzo della classe lusso del "Roma", una nave passeggeri di lusso costruita prima della guerra.*

Fu una svolta decisiva nella storia della navigazione. Grazie alle innovazioni tecniche anche l'alimentazione a bordo non fu più motivo di scomodità o di disagio. Anzi, riferendosi alle navi da passeggeri, i servizi di bordo furono sempre più raffinati e garantiti anche da personale scelto, con menù di alta cucina e scorte di viveri conservate nei capienti frigoriferi. La navigazione, nella sua evoluzione storica, lascia dietro di sé una scia interminabile di sacrifici umani, una ecatombe di eroi costituita principalmente dagli oscuri marinai che spesso hanno affrontato viaggi per mare senza ritorno, vuoti per i tempi atmosferici, vuoti per le inumane condizioni di vita. Con la nuova tecnologia terminava così anche il simbolo della mariniera, "la galletta", il tradizionale "pan biscotto" che pian piano scompare dalle provviste di bordo per essere presente soltanto nelle scorte di emergenza delle scialuppe di salvataggio.

Termino questo capitolo con le parole di Giancarlo Ligabue riportate nel libro "il pane e la chiglia" a cui abbiamo già fatto riferimento.

*"Sono passati milioni di anni da quando il nostro antenato perse la coda... e diventò onnivoro; millenni da quando l'uomo era ai banchi della sua trireme e le calorie assimilate erano almeno pari allo sforzo energetico speso.*

*Cercare ora di individuare il futuro anticipando, ai limiti della fantascienza, esempi di gastronomia e di alimentazione liofilizzata su navi monstre a energia nucleare o su piattaforme adibite alla ricerca subacquea delle ultime risorse del pianeta, sarebbe azzardato. Non vorremmo che nel tentativo di una indagine preventiva fossimo superati dalle deregulations di questa inquieta civiltà degli alimenti."*

**Bibliografie:**

- Il Pane e la Chiglia* - di Giancarlo Ligabue - edizioni Erizzo - 1985  
*Con i remi e le vele* - di Ciro Giovanni Zenti - Gastaldi Editore - 1963  
*Andrea Doria* - di Pierangelo Campodonico - Torrona Editore - 1997



*Il brigantino a palo Baciccia, costruito nei  
cantieri navali di Spotorno nel 1870*