

Volemmo ancora indagare come fossero assestati que' remi e come agir potevano simultaneamente, senza che l'un rematore all'altro vicino recasse imbarazzo, ed abbiamo trovato che i manubri de' tre remi diversificavano alquanto nella lunghezza; che il banco sul quale il rematore rinculando sedeva, era inclinato all'asse del naviglio, cioè ad esso non ortogonale, che, al riferir del ricordato *Cristoforo Canale*, i tre rematori prendevano il nome dal posto, ove erano destinati, cioè il *piamero* era colui che più vicino stavasi al centro della *galeazza*; *posticcio* era il secondo, e *terlichio* il rematore più vicino al bordo, e per conseguenza, quello il cui manubrio era più corto; dal che si viene a conoscere come ognuno adoprare potevasi senza toccare il vicino e senza tema di accidente, semprechè le mosse loro fossero una sola mossa ed a tempo misurato. Fra uno scalmò e l'altro, vale a dire, tra il *piamero* dell'uno ed il *terlichio* del vicino, eranvi, lungo i due bordi, le aperture per collocar le *balestre* che si dicevano *balestriere*.

Le *antiche galeazze* portavano 150 remi, distribuiti metà per bordo, secondo la testimonianza dell'anzidetto *Pietro Martire*, che, appunto su d'una *galeazza da mercanzia*, nel 1501 passò da Venezia in Egitto, onde aveansi 25 banchi per lato cadauno di tre remi: in proposito alla lunghezza di codesti remi, varie erano le opinioni de' marinari, mercecchè taluno pensava essere più confacente al servizio aver remi che egualmente sporgessero in mare; mentre altri, come ad esempio Alessandro Contarini, procuratore di San Marco, tenevano pei remi disuguali, e le ragioni de' due partiti si trovano nella citata opera di *Cristoforo Canale*.

L'anzidetto frate Coronelli ci fa sapere, e ne troviamo conferma nelle così dette parti ossieno decreti di senato, che, negli ultimi tempi, il governo deliberava il partito delle *galeazze da mercanzia* non solamente ai patrizi, come ancora abbiamo ricordato, ma eziandio a' mercanti od a qualsiasi veneziano, che, alla gara, maggior somma offeriva, e fosse poi idoneo a bene e sicuramente condurle.

Crediamo, che quanto abbiain detto nel presente articolo, servir possa a schiarimento anco per ciò che riguarda la *fusta* del secolo XV, la *quinquereme di Vettor Fausto* e la *galeazza da guerra di Gio. Andrea Badoaro* del secolo XVI, de' quali navigli ai loro siti terremo ragionamento.

PONTONI.

Galleggianti piatti e robustissimi, i quali servivano, fra gli altri uffizi, anche a quello di escavare il fango dal fondo dei canali mediante l'impiego di grandi *cucchiai* o *badili* di ferro mossi da opportuni meccanismi. Nella citata opera dello Zandrini troviamo nominati i *pontoni* all'anno 1377.

MARANO.

Legno diverso dalla *nave marana*, di cui testè dicemmo; pare che il *marano* a noi pervenisse dalla Spagna, ed era nave atta al commercio. Nell'anno 1370, si decretò la fabbrica di alcuni *marani*, della portata di 150 a 200 migliaia, affinchè servissero a trasportare i sassi per difendere i lidi di Venezia dagli urti del mare, così accenna lo Zandrini. Nel 1499, per quanto lasciò scritto il Sanudo, eranvi *marani* della portata di 3000 staja; andavano a vele, e servivano, particolarmente, al commercio. Secondo il ripetuto Sanudo, in Venezia si dava nome di *marani* o *marrani*, a que' negozianti stranieri che nel loro mercanteggiare erano ingordi di guadagno. Dicesi ancora *canale de' marrani* quello