

L'ARAZZO DI BAYEUX



La flotta di Guglielmo duca di Normandia attraversa la Manica

Realizzato a **Canterbury** tra il **1066** e il **1082**, dopo la conquista normanna dell'Inghilterra, il celebre ricamo su lino raggiunge i 70 metri di lunghezza. Fu commissionato dal vescovo di **Bayeux**, Oddone familiare di Guglielmo il conquistatore, con intenti celebrativi. E' presumibile che, dopo essere stato ospitato a lungo nei palazzi del vescovo, il manufatto sia stato donato alla cattedrale di Bayeux, dove fu conservato per secoli fino al trasferimento nel museo ad esso dedicato.

La tecnica narrativa è memore di una tradizione epica e letteraria. Le scene sono raffigurate entro un unico registro, delimitato in alto e in basso da motivi ornamentali stilizzati e con animali, e accompagnate da iscrizioni con ruolo didascalico.

Il racconto della conquista dell'isola ha inizio dagli antefatti e prosegue fino alla battaglia di **Hastings 1066**, alla quale è dedicata una parte consistente. Guglielmo il Conquistatore, artefice in Normandia di uno stato feudale modello, era stato designato come successore da Edoardo il Confessore, anglosassone re di Inghilterra, privo di eredi. Alla morte di Edoardo però i nobili anglosassoni avevano nominati quale nuovo sovrano Aroldo, conte di Sussex; fece allora



seguito la spedizione di Guglielmo. La sconfitta di Aroldo e la conquista di Inghilterra.

Nella prima parte sono riconoscibili una serie di eventi ambientati in Normandia e precedenti la morte di Edoardo il Confessore, con scene legate alle consuetudini della vita di corte, come la caccia con il falcone e i banchetti: Seguono la cerimonia funebre per lo stesso Edoardo e la decisione di Guglielmo il conquistatore di attaccare l'Inghilterra. Il racconto si incentra allora sulla preparazione all'impresa, fornendo importanti dettagli relativi alle navi, dalla costruzione della flotta al momento della navigazione.

Culmina infine con lo sbarco, la preparazione alla battaglia, la rappresentazione di due eserciti, l'apparizione del vescovo Oddone e lo scontro finale, con numerose scene di battaglia dove lo scontro tra normanni e anglosassoni è reso efficacemente, ricorrendo a rappresentazioni movimentate e realistiche.

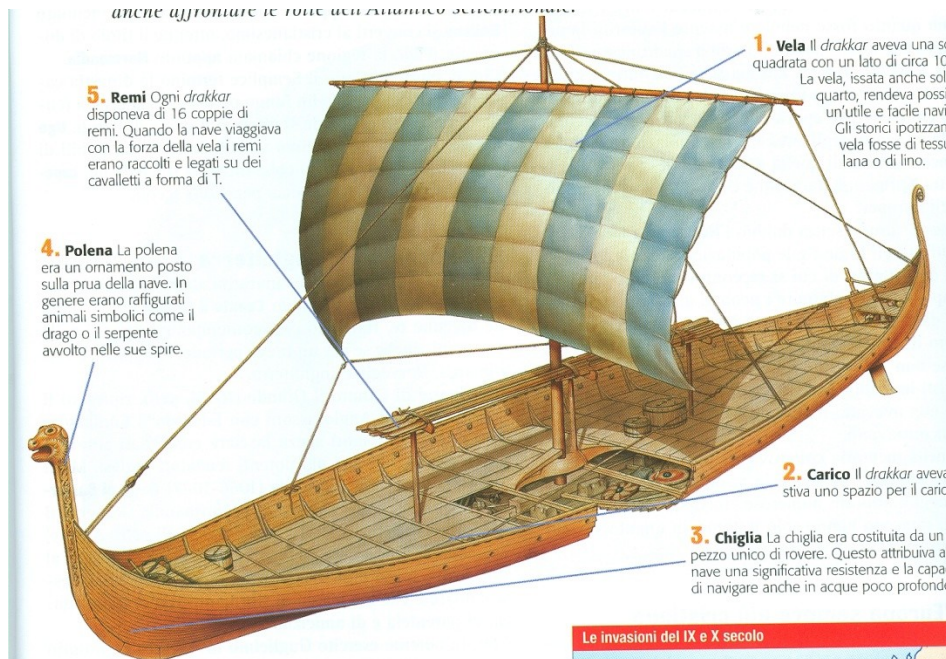
La sconfitta anglosassone è ovviamente vista nell'ottica dei Normanni vincitori, ma la rappresentazione di numerosi dettagli, consuetudini, oggetti, armi e mezzi di trasporto rende il manufatto una fonte storica unica, che certo offre un contributo alla conoscenza della vita quotidiana dell'epoca.¹



¹ *La grande storia dell'arte. Il medioevo*, Il sole24ore E-ducation.it Firenze 2005, pag. 238-239

IL DRAKKAR

LA NAVE CHE FACEVA PAURA



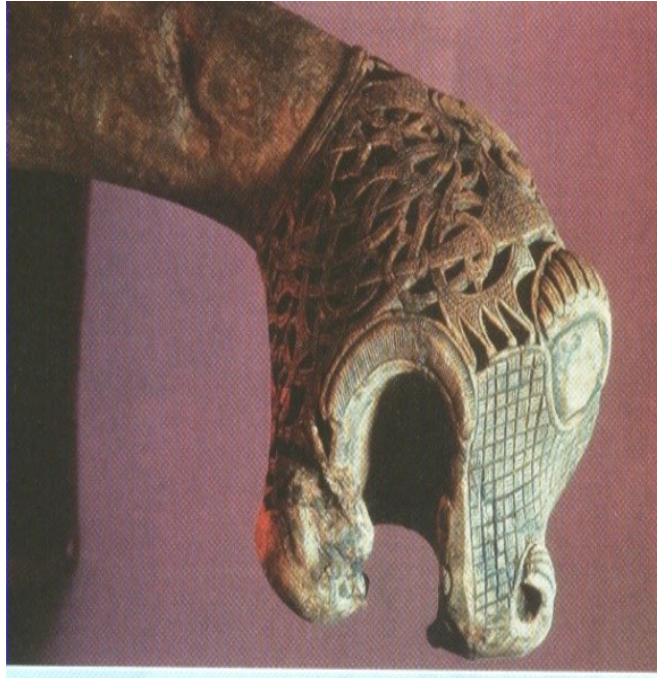
Protagonista delle scorrerie e degli avventurosi viaggi dei Normanni, il Drakkar era una nave, così chiamata **dalla testa di drago che ornava la prua**. Serviva a incutere paura ai nemici e a tenere lontani gli spiriti maligni.

Non si trattava di una imbarcazione molto grande, come risulta dai ritrovamenti archeologici.





La nave del **IX secolo** scoperta nel 1904 a **Oseberg** in Norvegia, non supera i ventidue metri di lunghezza per cinque di larghezza, ed è alta dal parapetto alla chiglia solo un metro e mezzo la nave di Gokstad, sempre in Norvegia, del X secolo, ha una lunghezza di 23 metri per una larghezza di quasi 5 metri e mezzo, e con tutte le attrezzature doveva pesare poco più di 20 tonnellate. Le navi vichinghe erano prive di ponte e avevano uno scafo poco profondo, che permetteva di avventurarsi anche in bassi fondali e di risalire i fiumi.



testa di drago sulla nave di Oseberg

La tecnica costruttiva era evoluta, ma non richiedeva particolare competenza: si basava essenzialmente sull'abilità manuale e sull'esperienza dei carpentieri normanni. La chiglia, che costituiva la spina dorsale della nave, era ricavata da un unico tronco, robusto e flessibile e terminata con una prua e una poppa perfettamente simmetriche. Le fiancate della nave, che formavano lo scafo, erano composte da tavole di quercia che si univano le une alle altre sovrapponendosi come le tegole di un tetto. Per alleggerire la nave le assi venivano scelte con cura, variandone lo spessore: quelle sommerse, sottoposte ad uno sforzo maggiore, erano più robuste, mentre sopra il bagnasciuga venivano poste tavole più sottili.

La spinta era fornita principalmente da una grande vela quadrata o triangolare, fatta di lana grezza o di lino e spesso tinta di rosso. Poteva essere orientata e



permetteva anche di navigare di traverso al vento, conferendo all'imbarcazione una maggiore stabilità e velocità. In genere il **drakkar** aveva da quindici a venti paia di remi, ma ad essi si faceva ricorso solo in caso di bonaccia, in ambienti ristretti come nei fiordi o lunghi fiumi, e durante i combattimenti per assicurare piena manovrabilità. Gran parte delle spedizioni di conquista lungo le coste dell'Europa furono organizzate con queste agili imbarcazioni. Tuttavia, per affrontare le pericolose traversate dell'Atlantico e per i traffici commerciali, i vichinghi si dotarono anche di navi più rotonde e larghe con uno scafo più profondo e maggior portata, chiamate Knorr. Le imbarcazioni commerciali vichinghe, ancor più della navi da guerra, privilegiavano le navigazioni a vela per ridurre il numero dei marinai a bordo e aumentare le possibilità di imbarco delle merci, in genere ammassate al centro della nave presso l'albero.

Fino alla comparsa nel XIII secolo della cocca (*Kog*) con il timone posteriore unico, le alte fiancate e il castello di poppa, le novi vichinghe rappresentarono un modello insuperato per tutta la marineria dell'Europa settentrionale.²



Raffigurazione di una nave vichinga da un manoscritto inglese del X secolo

² Gianluca Solfaroli Camillocci Mario Farina, *Chronostoria2* Edizione Blu Ed. SEI Torino 2010 Pag. 290-291
a.s. 2010/2011 classe 1A