

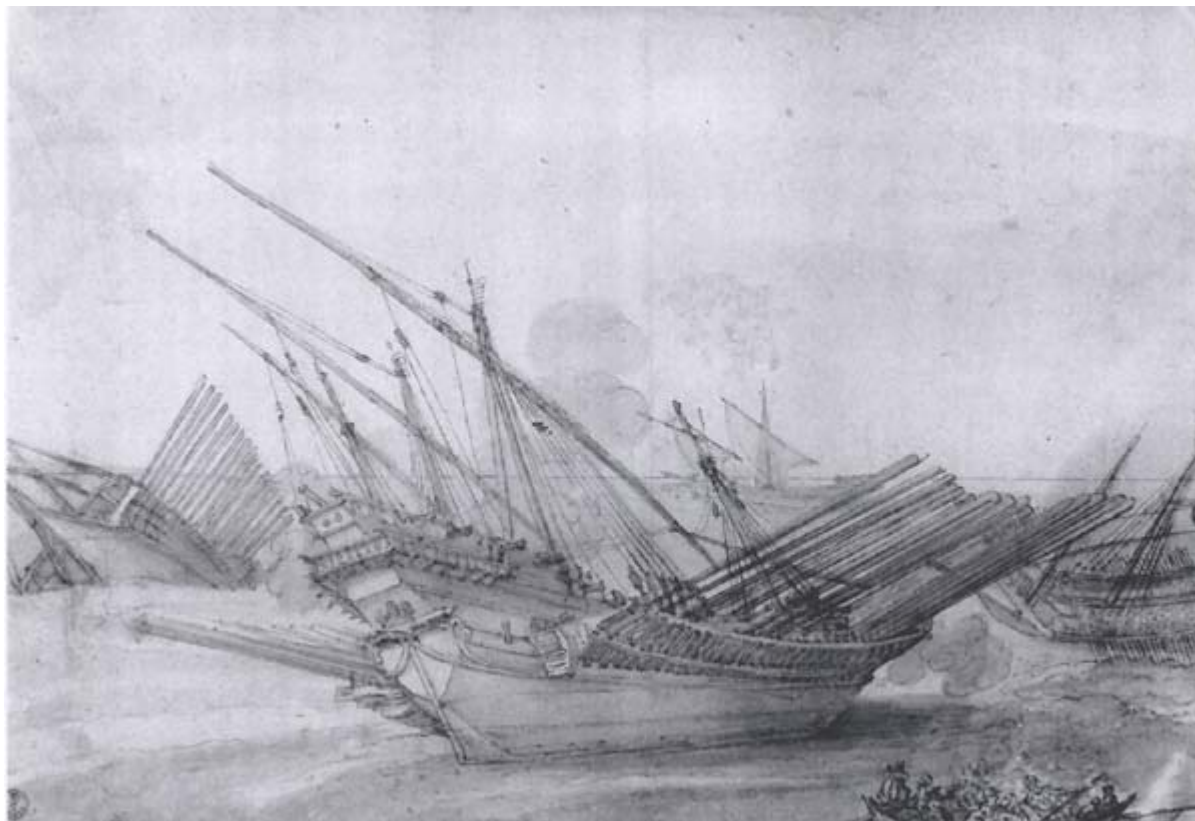


il primo modello di galeazza usato a Lepanto, con effetti devastanti

Oggi voglio onorare le migliaia di rematori, molti dei quali erano "forzati al remo" (quindi condannati a quella attività nelle galee venete e italiane) ma anche i rematori della parte avversa, quasi tutti schiavi europei, che si rivoltarono sulle navi, al culmine dello scontro, contribuendo anche essi al trionfo dell'Europa cristiana. Malgrado le strampalate teorie di storici moderni (Barbero e Cardini), secondo cui Venezia non vinse e poteva trattare cedendo Cipro (ma poi avrebbe dovuto cedere tutto il resto), noi Veneti fummo determinanti specie con le galeazze (le prime corazzate della storia) i cui cannoni scompagnarono subito lo schieramento avversario, nell'arrestare per sempre l'avanzamento dell'islam (mondo alieno all'Occidente) l'avanzamento sul mare del Turco.

Ecco come si svolgeva il loro lavoro a bordo.

Su uno stesso banco angolato verso poppa, come si è visto, sedevano tre vogatori che maneggiavano remi di lunghezza diversa affinché le pale non entrassero tutte nello stesso punto, diminuendo così il rendimento. Partendo dal vogatore seduto accanto alla corsia i remi erano distribuiti in questo modo: il pianero lungo 32 piedi, il **postizzo** di 30 piedi e il terzarolo 29 piedi.



galeazza

Gli scalmi erano ordinati sul posticcio in gruppi di tre, in corrispondenza di ogni banco. La funzione del posticcio per quanto riguardava i remi era quella di allontanare lo scalmo dal vogatore, aumentando la porzione di remo -il cosiddetto girone- che restava all'interno della galea; in questo modo il remo era meglio bilanciato e poteva essere agevolmente maneggiato da un uomo, purché ben addestrato e vigoroso, nonostante arrivasse a pesare circa mezzo quintale.



I remi si ricavavano dal legno di faggio giovane, per le sue caratteristiche di resistenza e flessibilità. Data la lunghezza, i remi non potevano essere ritirati completamente dentro

bordo; quando non erano utilizzati si legavano a ganci predisposti ai lati della corsia con le pale verso l'alto, formando due grandi ali; questo modo di portare i remi si chiamava *palamento*.

I banchi erano composti da una tavola di legno stretta e lunga più di due metri, ricoperta di cuoio imbottito di stracci; una tavola larga 25 cm chiamata banchetto e due assi in posizione sfalsata, la pedana e la contropedana, servivano al vogatore per appoggiare i piedi nelle due fasi della voga.



navi sottili, trireme

L'efficacia di questo sistema di propulsione dipendeva completamente dalla sincronizzazione dei colpi dei remi; per ottenere tale risultato, oltre a un buon addestramento, erano necessari dei vogatori guida al cui ritmo si conformassero tutti gli altri. Ogni banco aveva un capovoga, il **vogavanti**, che sedeva vicino alla corsia e marcava il ritmo ai due compagni.

Tra i migliori vogavanti, il comito ne sceglieva quattro, detti spallieri, che collocava come capivoga dei quattro primi banchi, sulle loro battute si regolavano gli altri vogavanti, determinando il ritmo del resto dei rematori. La voga poteva essere lenta o arrancata; la galea era in grado di passare da una velocità di due o tre nodi a cinque o sei e arrivare fino a sette; quest'ultima, però, era la velocità massima e non poteva essere mantenuta per oltre quindici minuti.



I vogatori dovevano possedere una notevole vigoria e capacità di resistenza alla fatica; nell'azione di remare, a lavorare erano fondamentalmente le gambe. La sequenza dei movimenti della voga cominciava con il rematore seduto, che poi si alzava e spingeva il remo in avanti con tutto il peso del corpo; successivamente saliva con un piede sulla contropedana, situata dietro il banco anteriore, e traendo a sé il remo si lasciava andare all'indietro tornando a sedere. Soltanto nelle parate o durante le battaglie, s'impiegava la totalità dei galeotti, normalmente si remava con la metà o i due terzi e con turni di un'ora e mezza.



la fusta Wan Wittel

Gladis Alicia Pereyra

Puoi sponsorizzare il nostro blog acquistando anche questo bel Leon de Traù, da me ricostruito costo euro 45, contattami per i dettagli.



Se l'articolo ti è piaciuto condividilo su:

- [Facebook](#)
- [Twitter](#)
- [Pinterest](#)
- [LinkedIn](#)
- [E-mail](#)
- [Stampa](#)
- [WhatsApp](#)
- [Telegram](#)