

COME ERANO LE GALEE E LE GALEAZZE A LEPANTO. UN GRUPPO DI AGGUERRITI MODELLISTI LO PRECISA | 1
DAL SITO DEI MODELLISTI DI TRENTO, segnalato da [Matteo Marcolin](#)



La galeazza di Francesco Duodo alla battaglia di Lepanto.

E' comparsa in un sito web, un po' di tempo fa, una critica alla nostra ricostruzione della "galeazza di Lepanto" che sostiene - a nostro avviso - idee fuorvianti. Sappiamo bene che il mondo di internet è popolato di strani personaggi che non meritano alcuna risposta però, a maggior documentazione per i nostri lettori, è corretto ricordare quanto segue.

Il primo punto che viene messo in discussione è quello del torrione ellittico a tronco di cono che compare a prua del nostro modello. Ebbene, questa particolare conformazione e' sostenuta da varie immagini d'epoca: due stampe e un quadro esistenti presso il Museo Storico Navale di Venezia e un affresco presente nella sala delle battaglie del Monastero di San Lorenzo, nella cittadina spagnola di El Escorial, vicino a Madrid. Tutte queste immagini sono pubblicate, a prova di ciò, nel nostro libro "Galeazze". Peraltro, una ricostruzione molto simile alla nostra e che, riteniamo, parta dagli stessi presupposti è stata fatta anche da Björn Landström nel suo celebre libro "La Nave".



la galeazza con il torrione "contestato"

COME ERANO LE GALEE E LE GALEAZZE A LEPANTO. UN

GRUPPO DI AGGUERRITI MODELLISTI LO PRECISA | 2

La conformazione di questa parte delle sovrastrutture dipese, secondo i nostri studi, da una particolarità che a molti sfugge. I veneziani si stavano preparando ad affrontare la flotta ottomana da diversi anni e stavano studiando un tipo di galea molto potente da armare con molte bocche da fuoco, in modo da guadagnare una indiscussa supremazia su quelle nemiche. Questi studi, condotti nella massima segretezza, erano iniziati perlomeno dall'inizio degli anni sessanta del sedicesimo secolo. Nel 1569, però, in Arsenale esplose il deposito delle polveri, distruggendo tutta

l'ala nord-ovest del cantiere, tra cui il reparto dove venivano costruite le galee. Non si venne mai a capo se era stato un incidente o un'azione dello spionaggio turco. Dopo aver sgomberato le macerie e aver ricostruito gli "squeri coperti" dove queste navi potevano essere costruite (erano scali molto più estesi di quelli delle comuni galee) si era giunti alla fine del 1570, quindi molto in ritardo sui tempi previsti.

Si presero allora sei "galee grosse da mercanzia" che vennero trasformate in "galee" modificando la remata di prua (che venne sostituita dal torrione), aggiungendo due passerelle laterali sopra ai remi (protette da impavesate oblique, su cui vennero installate le bocche da fuoco che sparavano lateralmente) e fu infine costruito un castello molto alto a poppa. Erano quindi navi "raffazzonate" nel miglior modo possibile all'ultimo momento e non particolarmente sofisticate come furono le galee successive, costruite in modo completamente diverso. Ma di tutti questi progressi successivi ne parliamo, ampiamente, nel nostro libro citato.

Un altro punto messo in discussione è il sistema di remaggio.

Tutte le immagini di cui sopra fanno vedere navi armate con remi "a scaloccio", cioè con un solo remo per banco, manovrato da più vogatori. Ebbene, il nostro critico dice che questo non è vero e che erano remate "alla sensile" con tre remi per banco, ognuno vogato da un solo uomo. Sarebbero state cioè delle "triremi".

Per "smontare" la nostra ricostruzione si dice inoltre che le immagini da noi proposte sono state disegnate alcuni anni dopo la battaglia e che a quella data questo particolare era stato dimenticato. Noi pensiamo, invece, che siano molto più credibili le immagini cinquecentesche, disegnate quando il ricordo della battaglia era ancora vivo, che un "revisionismo storico" formulato oltre cinque secoli dopo.

All'epoca, lo sappiamo, erano stati fatti vari esperimenti per capire qual'era il sistema di remaggio più efficiente, se quello "alla sensile" o quello "a scaloccio". Si era tentata anche una "quinqueremi" su progetto di Fausto Vettor nel 1529, che però non era andata a buon fine principalmente per la difficoltà di trovare personale addestrato a sufficienza per remare con cinque remi per banco. Tralasciando poi il progetto di Picheroni della Mirandola in quanto abortito sul nascere, possiamo comunque ricordare che alcune galee grosse da mercanzia avevano provato anche un sistema "ibrido" tra voga alla sensile e quella a scaloccio. Questo sistema è anche ricordato dall'ammiraglio Franco Gay nel suo libro "Le costruzioni navali dell'Arsenale di Venezia", edito dalla Rivista Marittima della Marina Militare Italiana nel 1989.

COME ERANO LE GALEE E LE GALEAZZE A LEPANTO. UN

GRUPPO DI AGGUERRITI MODELLISTI LO PRECISA | 3

Su uno stesso banco si erano cioè installati due remi, vogati uno da tre e uno da quattro rematori, ma il sistema "a scaloccio", con cinque rematori per banco che vogavano su un solo remo si rivelò da subito quello più idoneo.

A tal proposito, abbiamo una testimonianza dell'epoca che riferisce che la quinqueremi di Fausto Vettor, conservata in Arsenale a Venezia, venne modificata in galea vogata a scaloccio nel 1570 e regalata dalla Serenissima a Marcantonio Colonna, Luogotenente Generale della Sacra Lega.

Anche la "Reale di Spagna", Ammiraglia della flotta di Lepanto e di cui esiste una bellissima ricostruzione presso l'Arsenale di Barcellona, era equipaggiata in questo modo. Quindi, all'epoca di questa Battaglia, le galee più grandi erano armate con remi "a scaloccio".

Per smontare questa tesi, il nostro critico parla di una testimonianza di Francesco Duodo, Capitano delle galee veneziane a Lepanto, che - secondo lui - direbbe che le galee erano "triremi".

E' possibile, a nostro avviso, che per far prima si siano anche allestite alcune galee vogate col sistema "ibrido" più sopra richiamato (che era adottato da alcune galee grosse) in quanto non si era arrivati in tempo a praticare la modifica del remaggio in quella "a scaloccio" per i motivi di tempo più sopra ricordati. Ma che fossero "triremi" è, a nostro avviso, assolutamente improponibile.

La testimonianza del Duodo dice semplicemente questo: "tre homeni al pianer e quattro al postizzo vogavano meglio senza comparazione ma con un solo remo lungo 42 piedi e grosso di gola potevano vogar solo cinque uomini, col risparmio di due". Mette cioè in comparazione i due sistemi e dice che, se con il sistema "ibrido" molto probabilmente si remava meglio, con quello "a scaloccio" si risparmiavano ben due uomini per banco, fattore molto importante per la Serenissima che aveva sempre molte difficoltà a trovare le ciurme necessarie per armare le sue galee e galee.

Se mai vi fossero dubbi ricordiamo che, a chi sosteneva che le galee dovessero esser armate col sistema "ibrido", Duodo disse inoltre: "Et perché l'esperienza ha dimostrato quanto beneficio habbi apportato l'haver ridotto le galere sottili a vogar con un solo remo per banco, non ha metter in dubbio che non sia per apportar maggior beneficio alle galere grosse ridurle anch'esse a un remo medesimamente".

Un'ultima precisazione. Il nostro critico dice inoltre che "le galee da sole affondarono o misero fuori combattimento almeno 70 galee turche".

Sappiamo che, alla Battaglia di Lepanto parteciparono 6 galee e 208 galee della Sacra Lega, contro 222 galee e 60 galee ottomane.

Gerolamo Diedo riferisce, in una sua relazione datata Corfù dicembre 1571, che al termine della battaglia: "furono tolti ai nimici dugento ventiquattro legni, novantaquattro de' quali furono costretti a dare in terra e furono abbruciati dai nostri e cento trenta furono partiti".

COME ERANO LE GALEE E LE GALEAZZE A LEPANTO. UN

GRUPPO DI AGGUERRITI MODELLISTI LO PRECISA | 4

Durante lo scontro erano state affondate 20 unità turche e le restanti 42 erano riuscite a sganciarsi dalla morsa: una quindicina rientrò alla base di Lepanto e le altre (una trentina circa) fuggirono seguendo Huluy Alì Pascià verso Algeri. Certo, le galeazze diedero un grosso contributo alla battaglia rompendo l'impeto dell'attacco ottomano e decimando molti equipaggi delle galee avversarie passate loro vicino. Parlare di 70 galee affondate o messe fuori combattimento dalle galeazze "da sole" non pensiamo, però, che sia assolutamente credibile.

A chi ha definito la nostra ricostruzione come fatta da <"modellisti dilettanti">, restando in campo navale, ricordiamo comunque che l'Arca di Noè è stata costruita da un "dilettante" e che il Titanic è stato costruito da ingegneri.

Meditate gente, meditate

Il G.M.T.

ARTICOLO PUBBLICATO IL 22 MAGGIO 2011



Scrivi un commento...

Se l'articolo ti è piaciuto condividilo su:

- [Condividi su Facebook \(Si apre in una nuova finestra\) Facebook](#)
- [Condividi su X \(Si apre in una nuova finestra\) X](#)
- [Condividi su Pinterest \(Si apre in una nuova finestra\) Pinterest](#)
- [Condividi su LinkedIn \(Si apre in una nuova finestra\) LinkedIn](#)
- [Invia un link a un amico via e-mail \(Si apre in una nuova finestra\) E-mail](#)
- [Stampa \(Si apre in una nuova finestra\) Stampa](#)
- [Condividi su WhatsApp \(Si apre in una nuova finestra\) WhatsApp](#)
- [Condividi su Telegram \(Si apre in una nuova finestra\) Telegram](#)