Il Batavia

Nel 1985 ebbe inizio a Lelystad la ricostruzione del *Batavia*, un'imbarcazione commerciale del XVII secolo. Dieci anni dopo, la nave fu varata e, immediatamente, si diede inizio ad un altro ambizioso progetto: la ricostruzione della nave da guerra *Le Sette Province*. Il cantiere navale, chiamato *Batavia Werf*, è diventato un centro per la costruzione navale artigianale le cui attività principali riguardano la falegnameria, la scultura, la confezione delle vele e dei cordami. Qui vengono formati giovani che ottengono la qualifica di falegname - restauratore. Intanto la nave e gli atelier, compreso il nuovo cantiere, sono diventati una vera attrazione storico-culturale che richiama ogni anno più di 250.000 visitatori.

Il progetto di ricostruzione

Negli anni '70, Willem Vos, un costruttore olandese di imbarcazioni tradizionali in legno, accarezzava l'idea di ricostruire un vascello della Compagnia Olandese delle Indie Orientali. In quegli anni, in Australia, un'équipe di archeologi stava scavando il *Batavia* (che oggi è esposto nel Museo Marittimo di Fremantle). Venuto a conoscenza dello scavo, Vos decise di ricostruire proprio questa leggendaria imbarcazione. In primo luogo, furono effettuate approfondite ricerche storiche sulla costruzione in legno nei Paesi-Bassi e sulle caratteristiche delle imbarcazioni da carico della Compagnia delle Indie Orientali del XVII secolo.

Il Batavia: una nave commerciale della Compagnia delle Indie orientali

Da prua a poppa il *Batavia* misurava 160 piedi di Amsterdam (45,28 metri). Apparteneva, quindi, ai più grandi vascelli dell'epoca. La navigazione a fini commerciali della Compagnia delle Indie Orientali necessitava d'imbarcazioni marittime particolarmente adatte ai viaggi lunghi verso le Indie. Il *Batavia* faceva parte di quella classe chiamata delle 'navi di commercio o di baratto', destinata al trasporto di merci e personale tra i Paesi Bassi e l'Asia. Questo tipo di imbarcazioni doveva avere grandi dimensioni per ricevere grossi carichi e per intraprendere, in modo autonomo, un viaggio della durata di circa un anno. A bordo, per poter alloggiare e nutrire da 200 a 300 membri d'equipaggio, doveva prendere posto ogni tipo di equipaggiamento. Inoltre, era necessario che l'imbarcazione fosse in grado di difendersi: per questo motivo caricava un armamento relativamente pesante.

Archeologia sperimentale

Una volta presa la decisione di ricostruire il *Batavia*, era necessario affrontare un problema. I costruttori olandesi di navi del XVII secolo non seguivano un piano di costruzione dettagliato, ma operavano a occhio, basandosi sulla conoscenza e l'esperienza pratica. Quindi, non esistono praticamente documenti scritti o progetti. Volendo costruire una nave dell'epoca seguendo le regole dell'arte, bisognava dunque padroneggiare questa conoscenza artigianale del XVII secolo. Dal momento che ciò non è pienamente possibile, il *Batavia* non è una 'replica' ma una ricostruzione: il processo di lavoro così come la stessa nave sono un approccio alla versione reale del XVII secolo. Ciò ha portato ad una interazione unica tra scienza storica e artigianato, che potremmo a buon diritto definire di 'archeologia sperimentale'. Durante il processo di costruzione si sperimentano infatti costantemente tutte le soluzioni possibili a determinati problemi costruttivi. Talvolta la risposta risiede nelle fonti storiche o archeologiche, altre volte prevale la logica e l'esperienza del mestiere, ma la maggior parte delle volte il risultato scaturisce da una combinazione tra i due metodi.

I materiali

Il legno di quercia è stato largamente usato nella costruzione del *Batavia*. Willem Vos si è recato in Danimarca, dove si trovano sufficienti varietà di quercia europea di qualità eccellente, ed ha acquistato più di 1800 metri cubi di legno che, una volta segati, si sono ridotti a 800. Invece, per gli alberi e i ponti della nave fu utilizzato il pino silvestre della Russia e della Foresta Nera, cioè legno più leggero.

Il bompresso, lungo 19 metri, è stato confezionato a partire da un solo larice danese.

Oltre al legno, si utilizzarono 21 chilometri di corda di canapa, e 1180 metri quadri di tela proveniente dalla Scozia.

L'artiglieria

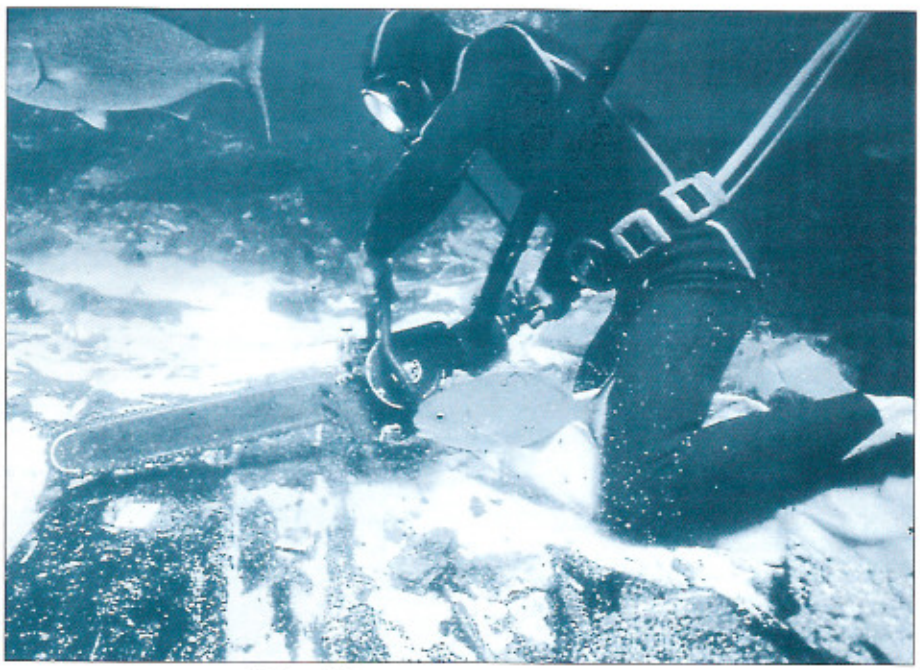
A bordo del *Batavia* c'erano trentadue cannoni, di cui ventiquattro di ghisa. In collaborazione con gli archeologi del Museo Marittimo di Fremantle, che hanno recuperato i cannoni originali, sono stati realizzati rilievi di precisione. Allo stesso modo, è stata documentata anche l'artiglieria di un'altra nave della Compagnia, la *Mauritius*. Infine, con la partecipazione di un'importante fonderia, sono state realizzate ventiquattro repliche, partendo da 8 modelli e 7 calibri differenti.

La forma della nave

Il problema più grave che dovevano risolvere i carpentieri del XVII secolo riguardava la solidità della costruzione. Le enormi forze esercitate durante la navigazione determinano che le navi di taglia considerevole abbiano dopo un certo tempo la tendenza a cedere a poppa e a prua, obbedendo a un processo che si chiama inarcamento. I costruttori olandesi del XVII secolo hanno saputo far fronte a questo problema rialzando i castelli di poppa e di prua e collegandoli con ponti dritti. In questo modo lo scafo era tenuto in tensione, cosa che permette una migliore rigidità della costruzione. Questa curvatura, o 'cavallino', è una caratteristica tipica delle navi olandesi come il *Batavia*.
Osservando la sezione trasversale si nota una seconda caratteristica tipica delle navi olandesi: il fondo piatto. In questo modo si ottiene una buona rigidità e si limita il pescaggio del vascello, cosa molto utile visti i fondali bassi delle acque olandesi.

Vita di bordo

A bordo della nave prendevano posto 241 persone. Non tutti erano membri dell'equipaggio. C'erano un battaglione di soldati, come anche 38 donne e bambini. Il conforto era molto scarso, la libertà di movimento molto limitata: i passeggeri erano praticamente ammassati gli uni sugli altri. Gli uomini dell'equipaggio vivevano separati dagli ufficiali e dai passeggeri ricchi. Questa élite mangiava e beveva su una tavola apparecchiata in cabina, mentre la massa sul ponte inferiore consumava i pasti su banconi di legno. Per la maggior parte del viaggio figuravano nel menu una minestra di semola con prugne, pane duro e carne salata. La mancanza di vitamine provocava lo scorbuto. L'acqua potabile era di cattiva qualità, l'igiene deplorevole. Non è sorprendente che più d'uno si ammalasse, talvolta morisse; la cosa eccezionale è che tanti sopravvivessero e raggiungessero sani e salvi le Indie.



Relitto del Batavia. Prelievo di sezioni di scafo

Breve storia del cantiere

Dopo la costituzione della Fondazione "I Paesi-Bassi costruiscono un vascello della Compagnia delle Indie Orientali", la costruzione del *Batavia* ha potuto iniziare nel 1985. Senza sovvenzioni statali, dal momento che il progetto è stato finanziato, e lo è tutt'oggi, grazie ai diritti d'entrata, alle donazioni e agli sponsor. Da un certo momento, il Fondo Sociale Europeo partecipa alle spese della formazione. Per lungo tempo il cantiere non offriva che il panorama della chiglia, della poppa e della prua poiché i fondi erano limitati. Si dovette attendere il 1988 perché le settantadue ordinate fossero posizionate sulla chiglia. Successivamente, si fissarono i ponti e si applicò il fasciame. Alla fine del 1991 la costruzione dell'insieme dello scafo era compiuta, gli alberi erano stati posizionati; la nave era insomma finita e pronta per essere messa in acqua. Dal 1992 si sono portati a termine numerosi lavori di finitura: dall'attrezzatura, alle sculture, alla sistemazione complessiva dell'imbarcazione. Nel 1985, l'équipe di costruzione si componeva di sei persone; nel 1994, ne contava cinquantacinque.

Il varo

Non era possibile varare l'imbarcazione come d'abitudine, cioè farla scivolare su cunei. Sono dovuti intervenire enormi camion del tipo di quelli utilizzati per il trasporto delle piattaforme di trivellazione per trasportare la nave su un pontone. Successivamente, il pontone è stato immerso in un cantiere a Amsterdam e finalmente l'imbarcazione è stata rimorchiata fino a Lelystad. Questa operazione ha avuto luogo nell'aprile del 1995. La regina Beatrice ha ufficialmente battezzato il vascello con acqua proveniente dall'Oceano Indiano, dallo stesso luogo dove nel 1629 il *Batavia* colò a picco.
Il *Batavia* non è stato costruito per essere una "nave museo", ma piuttosto come esperienza di costruzione navale e di navigazione. Questo vascello farà certamente un certo numero di viaggi di prova nel Mar del Nord e nel Mar Baltico.

Il cantiere dopo la costruzione del Batavia

Nel 1993, durante la fase finale dei lavori, per continuare ad assicurare i diversi compiti, si iniziò la costruzione di un'altra imbarcazione. Si trattava di una chiatta, un *Flevo-aak*, una versione moderna di uno yacht tradizionale lungo all'incirca 18 metri.

Batavia: alcune delle repliche dei cannoni

Lelystad: il cantiere di costruzione de Le Sette Province

Nel 1995, il mastro carpentiere Willem Vos ha intrapreso un secondo progetto ambizioso tanto quanto quello del *Batavia*. La costruzione, che richiederà dieci anni di lavoro, di una nave da guerra del XVII secolo: *Le Sette Province*.

Le Sette Province

Il vascello *Le Sette Province* fu costruito tra il 1664 e il 1665 per l'ammiragliato di Rotterdam. La costruzione faceva parte integrante di un vasto programma di costituzione di una flotta che doveva consolidare il potere marittimo olandese contro l'Inghilterra.

Tra il 1665 e il 1667, vennero varate sessanta nuove navi. L'iniziatore di questo programma fu Johan de Witt, il politico che dirigeva la Repubblica Olandese. La costruzione delle navi da guerra era una novità assoluta. All'epoca esse si differenziavano ben poco dalle navi da carico. Nel dicembre del 1664 una nuova imbarcazione venne messa in cantiere a Rotterdam, una nave destinata a servire quale nave ammiraglia. Misurava 163 piedi da poppa a prua, 43 piedi di larghezza e 16 piedi di profondità.

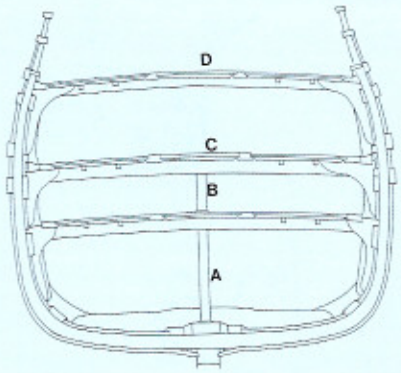
Dopo otto mesi, la nave fu battezzata *Le Sette Province* e fu designata ufficialmente quale nave-ammiraglia dell'Ufficiale di grado maggiore: l'Ammiraglio Michiel Adriaensz De Ruyter. Nel luglio 1666 la nave prese parte alla Battaglia dei Quattro Giorni nella guerra contro l'Inghilterra. Fino al 1674, fu la nave dell'Ammiraglio De Ruyter. In seguito, servì per molti anni sotto il comando di altri Ufficiali dell'Ammiragliato di Rotterdam. L'ultima grande battaglia cui partecipò fu quella di La Hogue nel 1692, dove subì gravi danni. Pochi anni dopo venne smantellata.

Rispetto al *Batavia*, *Le Sette Province* rappresenta un altro momento nella storia olandese. Costruito all'apogeo del potere marittimo dei Paesi Bassi del XVII secolo, la nave è caratteristica della più alta tradizione della costruzione navale del paese.

G.B.

L'ingresso del Batavia in Amsterdam dopo il varo nel 1995

Sezione trasversale del Batavia



A. La stiva - **B.** Falso Ponte
C. Ponte di sparo - **D.** Ponte superiore

Batavia-werf

Oostvaardersdijk 01-09
Postbus 119
8200 AC Lelystad
Tel (+39) 320 261409 - Fax (+39) 320 261360
E-mail: batavia@flnet.nl
Internet: http://www.flnet.nl/~batavia
Orario di apertura: tutti i giorni dalle 10.00 alle 17.00. In Luglio, Agosto e Settembre anche di sera. Chiuso il 1 Gennaio e il 25 Dicembre.

Visita al Batavia Werf:

Nel centro di accoglienza, i visitatori sono ricevuti dai membri dell'équipe di promozione del *Batavia*, composta da 250 volontari. Sono loro a guidarli, dopo la proiezione di diapositive, attraverso il cantiere e ad informarli sui dettagli costruttivi del *Batavia* e sul suo contesto storico. Durante la settimana si lavora alla costruzione dell'imbarcazione