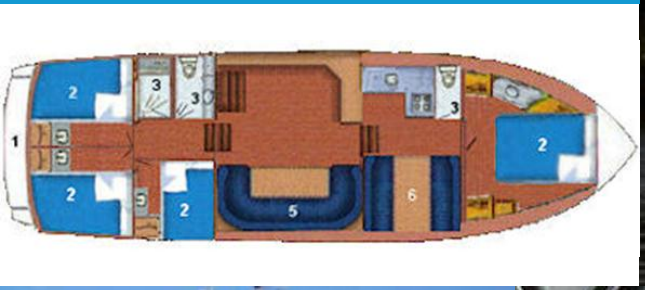
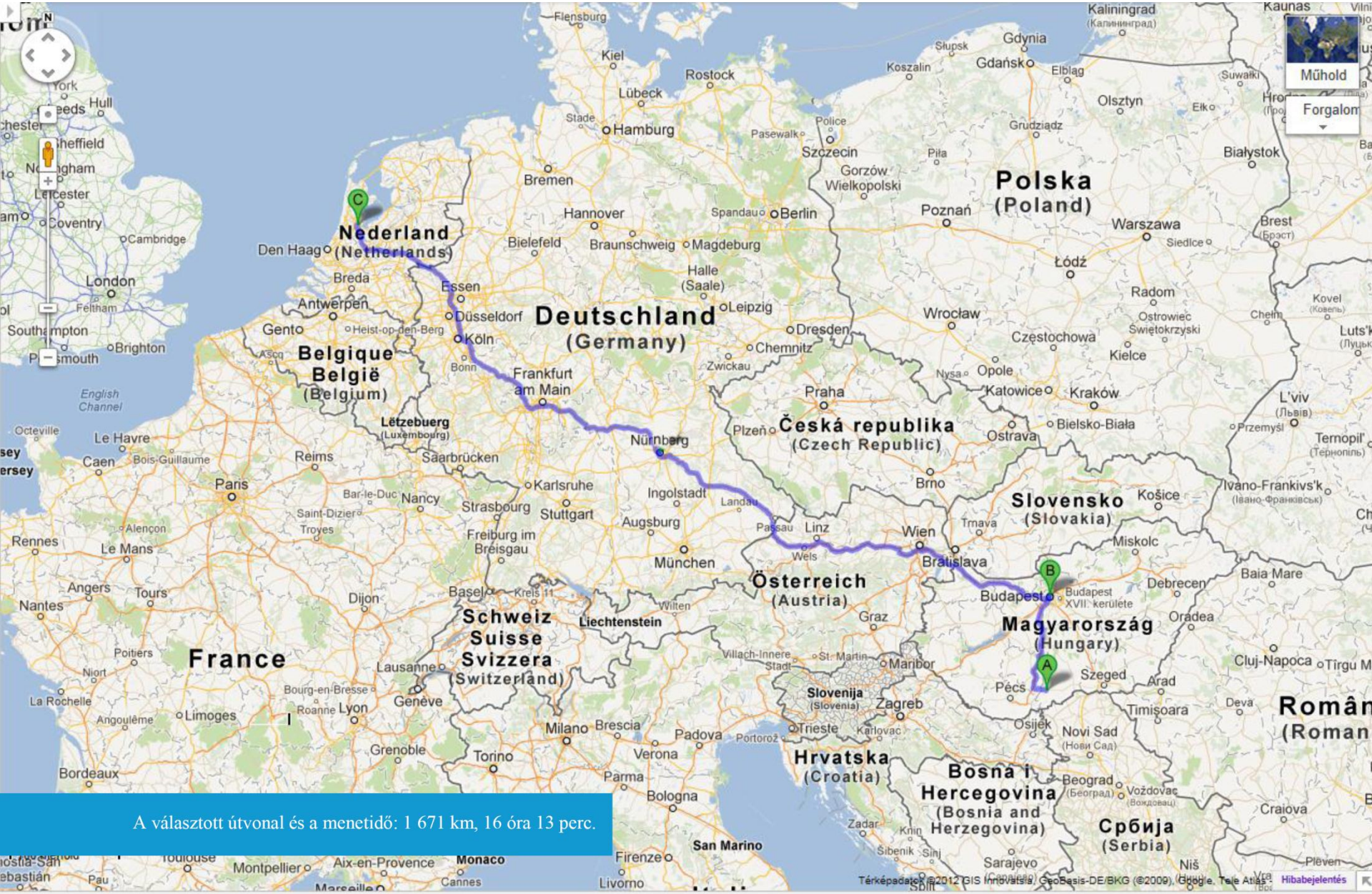
Irány Frízföld !

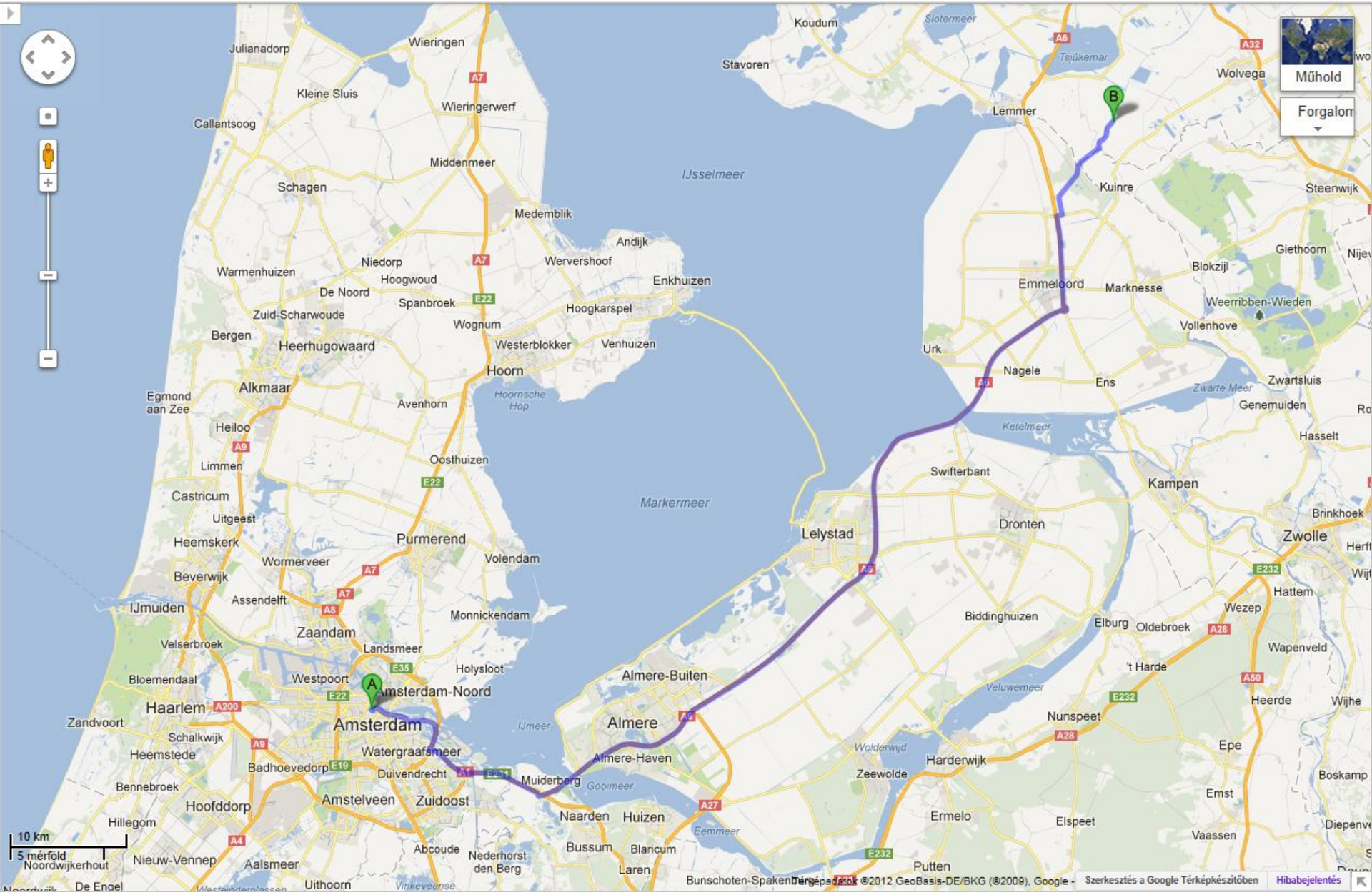
Bevezetés

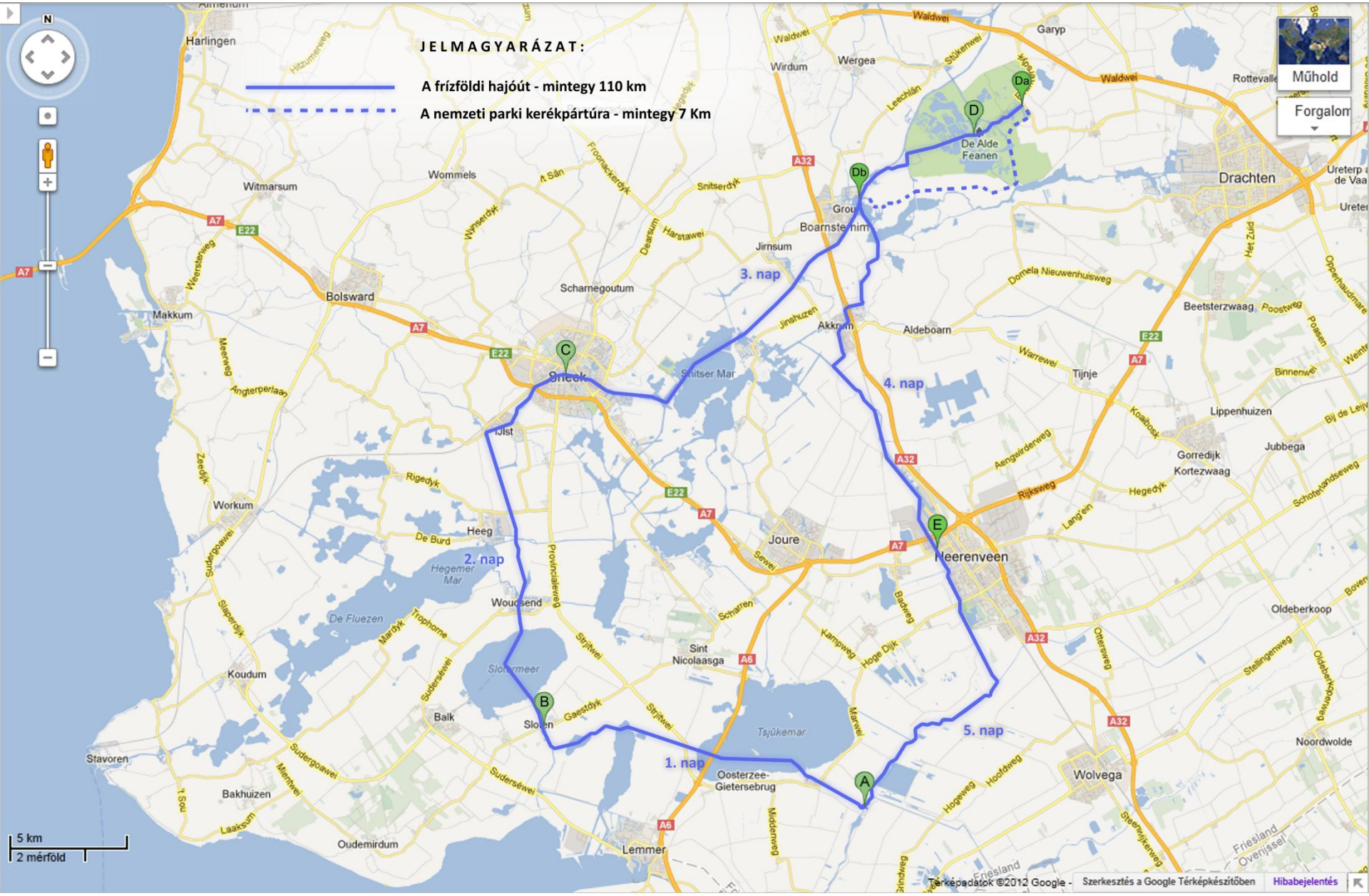
Hajó:	Linda (10 fős).
Időpont:	2012.08.20.,16:00 – 08.24., 10:00
Website:	www.yachts4u.co.uk.
Kikötő:	Langelille.
Bérleti díj:	1 200 EUR. Nem tartalmazza az út végi takarítási költségét (50 EUR), a híd- és kikötési díjakat, az étkezést.





A választott útvonal és a menetidő: 1 671 km, 16 óra 13 perc.


Műhold
Forgalom
A
B
Amsterdam
Amsterdam-Noord
Almere
Almere-Buiten
Almere-Haven
Lelystad
Emmeloord
Kuinre
Lemmer
Kampen
Zwolle
Hoorn
Alkmaar
Haarlem
Purmerend
Zaandam
Muiderberg
IJsselmeer
Markermeer
Ketelmeer
Veluwemeer
Wolderwijd
Zwarte Meer
Slotermeer
Tjeukemeer
Hoornsche Hop
IJmeer
Gooimeer
Eemmeer
10 km
5 mérföld
Térképadatok ©2012 GeoBasis-DE/BKG (©2009), Google -
Szerkesztés a Google Térképkészítőben
Hibabejelentés


JELMAGYARÁZAT:
A frízföldi hajóút - mintegy 110 km
A nemzeti parki kerékpártúra - mintegy 7 Km
1. nap
2. nap
3. nap
4. nap
5. nap
A
B
C
D
E
Harlingen
Wommels
Witmarsum
Bolsward
Makkum
Scharnegoutum
Sneek
IJlst
Workum
Heeg
Hegemer Mar
De Fluezen
Woudsend
Slotermeer
Koudum
Balk
Slooten
Stavoren
Bakhuizen
Oudemirdum
Lemmer
Oosterzee-Gietersebrug
Tsjûkemar
Sint Nicolaasga
Joure
Heerenveen
Wolvega
Noordwolde
Oldeberkoop
Gorredijk
Kortezwaag
Lippenhuizen
Jubbega
Tijnje
Aldeboarn
Akkrum
Jirnsum
Boarnsterhim
Wirdum
Wergea
Garyp
De Alde Feanen
Drachten
Beetsterzwaag
Snitser Mar
Friesland
Overijssel
Műhold
Forgalom
5 km
2 mérföld
Térképadatok ©2012 Google -
Szerkesztés a Google Térképkészítőben
Hibabejelentés

Polderek és csatornák

Hollandia az Északnémet-alföld nyugati folytatása. Kialakulása folyamán az óidei kéregdarabok a mélybe süllyedtek, csak délen, az Ardennekhez tartozó dombok vannak a felszínen. Az ország területének többségét kitevő Holland-alföldön a mai felszínt pleisztocén és holocén képződmények borítják. A süllyedés mindmáig tart, az ország területének harmada már a tengerszint alatt van. A Holland-alföldet a mai felszínt kialakító erők – a szél, a folyók és a jég munkája – három, jól elkülöníthető részre osztja:

A **parti dűnék** végigkísérik az Északi-tenger partját. A 3–5 km széles, helyenként az 50–60 m magasságot is elérő dűnesort délnyugaton és északon a vihardagályok szétrombolták. Az egykori dűnevonulat maradványai a Nyugati Fríz-szigetek. Mögöttük a Watt-tenger húzódik. A dűnék sivár, sós homokja terméketlen.

Marsch – a dűnesor mögött szélesedő sávban a folyami eredetű 'marsch' helyezkedik el (anyaga főleg agyag és tőzeg). Ezt a területet a Schelde, a Maas és főként a Rajna egykori deltái töltötték fel. Jellemző e tájra a folyóágak és az azokat összekötő csatornák hálózata. A terület legnagyobb része mára a tenger szintje alá süllyedt. Legmélyebb pontja (-6,7 m) Rotterdamtól északra található. A hollandok a vihardagályok ellen először magaslatokat emeltek, majd gátakat építettek, és szélmalmokkal szivattyúzták vissza a tengerbe a vizet. A tengertől visszahódított területek neve polder. A 'marsch' Hollandia legtermékenyebb és legsűrűbben lakott része, de az ott élőket folyamatosan veszélyeztetik a vihardagályok. Védelmükre a 20. században két nagy létesítményt építettek:

- A *Zuiderzee program*: A területnyerés legszemléletesebb példája a Zuiderzee lezárása volt a harmincas években. Frízföld és Észak-Holland tartományok között egy 30 km hosszú gátat, az úgynevezett zárógátat építettek. A Zuiderzee ezzel beltengerré vált, és ettől kezdve Ijsselmeer (Ijssel-tó) a neve. Mivel a tengervizet a gát elzárta, ez a beltenger lassan édesvizűvé vált. Az Ijssel-tóban négy nagy poldert építettek, és ezzel 1 650 km² területet nyertek. Ez a terület a mezőgazdaság, a pihenés, valamint a lakó- és munkahely célját szolgáló övezetekre oszlik.

- A *Delta-projekt*: 1953. február 1-jén a tenger pusztító rohamot intézett a szárazföld ellen. A vihardagály miatt Délnyugat-Hollandia nagy része víz alá került. A katasztrófában sok száz ember vesztette életét. Világossá vált, hogy a lehető leggyorsabban megvalósítható védelmi tervre van szükség. Ez a terv volt a délnyugati tengeröblök (a Schelde) elzárása. Mára minden tengeröböl zárt, kivéve az Új Víziutat és a Nyugati-Scheldét, amelyek Rotterdam, illetve Antwerpen (Belgium) kikötőinek elérését teszik lehetővé. A Keleti-Scheldét egy 3200 méter hosszú, 65 betonoszlop között elhelyezkedő 62 acélkapuból álló zsiliprendszerrel zárták le. Ez a rendszer Hollandia tengeri kapja. Rendesen ez a kapu nyitva van, viharban azonban lezárják, hogy a dühöngő tengert kívül tartsák. Azért választották ezt a nyitható megoldást, hogy ne veszélyeztessék a Keleti-Scheldében a kagylók halászatát, ami a dagály áramlásától függ. 1986. október 4-én Beatrix királynő avatta fel a gátat.

A '**geest'** az ország magasabban fekvő déli és keleti része (anyaga főleg: homok és kavics). A területet a Rajna és a Maas egy északi és egy déli részre bontja. A területen található végmorénák magassága helyenként eléri az 50-60 métert. A mélyebb területek lefolyása sokszor nagyon rossz, ezért gyakoriak a mocsarak, lápok. A mezőgazdasági művelés alatt álló poldereken már egy ásónyom mélyről víz tör elő. Ezért a szántóföld kevés, sok a rét és a legelő (vagyis növénytermesztés helyett az állattenyésztés dívik).

Az alacsonyan fekvő területek vízmentesítését már a legkorábbi időktől különböző leleményes műszaki megoldásokkal végezték el, amelyek közül sokat – lényegében máig változatlan formában - használnak. Ezek közül a leglátványosabb a szélmalmokkal történő vízemelés. Eszköze az ókorból ismert (eredetileg a Nílus mentés fekvő ültetvények vízellátására használt) archimedesi csavar. Ezt Hollandiában a következő módon alkalmazzák: Először a lecsapolni kívánt területen kisebb medencét ásnak, hogy a hajszálcsövességet és a kúthatást kihasználva a környező földréteg belsejéből egy helyre gyűjtsék össze a talajvizet (a talajréteg súlya által kifejtett nyomásának engedelmes-kedve a víz a talajrétegtől megfosztott medence felé áramlik és ott összegyűlik mindaddig, amíg a talaj súlya által kifejtett nyomás nagyobb, mint a medencében összegyűlt víz hidrosztatikus nyomása). Ezután mintegy 45 fokos szögben a medence partján leássák az archimedesi csavar tengelyének egyik végét, a föld fölé emelkedő másik – szabadon maradt végére – pedig egy vitorlákkal ellátott (a szélmalmoknál használtakkal megegyező csak kisebb) szél-kereket rögzítenek. Ezzel kész a szél hajtotta vízemelőkerék (frízül Tjasker). Működése során a szél ereje által mozgásba hozott archimedesi csavar végül felfelé hajtja, a medencéből kiemeli a vizet, amelyet így a kívánt helyre vezethetnek.

A kiterjedt és folyamatos vízmenetesítés ellenére Hollandia vízhálózata rendkívül gazdag: egyáltalán nem akarnak minden vizet lecsapolni. Ennek több oka van: egyrészt a már bemutatott hajszálcsövesség jelensége (a csatornák segítenek a talajvíz elvezetésében), másrészt maguk a hollandok: tudniillik erős földműves vénájuk ellenére ízig-vérig hajós népről van szó.

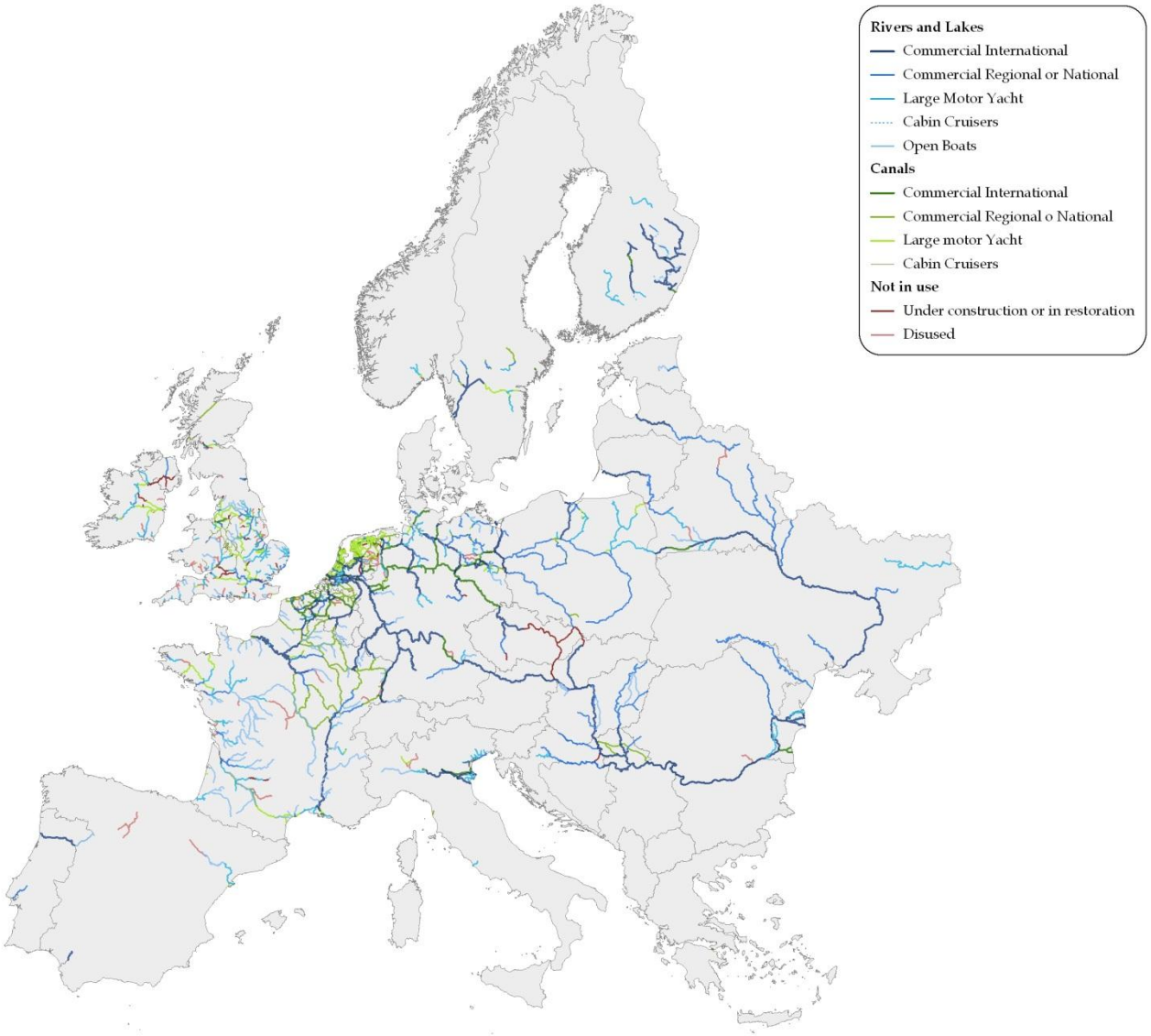
A hajózás útvonalait az ország természetes vizei és csatornái jelentik. Az országba érkező folyók mind az Északi-tengerbe ömlenek. A Maas csak közvetlenül a torkolat előtt ágazik szét, míg a Rajna már az országba lépése előtt több ágra bomlik. Egyik ága délen a Waal, ami a Maassal közös tölcsértorkolatba ömlik. A főág nyugat felé Lek néven folytatja útját. Jelentős folyó még az IJssel is (amely egy ideig a Germania felé terjeszkedő Római Birodalom határfolyója volt – németországi szakaszai mentén egyes helyeken, a Dämmerwaldban ma is láthatók a limes maradványai).

A folyóhálózatot összesen mintegy 6 000 km hosszú csatornarendszer egészíti ki. A hajók teherbírását és a vízi út hajózhatóságának egy éven belüli időtartamát rendszerező ENSZ EGB osztályozás szerint IV. és annál magasabb osztályozású (vagyis a legfontosabb) kereskedelmi utak teljes hossza 2 200 km (ezzel Hollandiában a legsűrűbb a belvízi hálózat egész Európában). A vízjárás egyenletes, ami kedvez a vízi közlekedésnek.

A csatornák a kiterjed belvízi hajózás főútvonalai. A holland csatornahálózat egésze (a frízföldi is) közvetlen összeköttetésben van a szomszéd országok belvízi víziút-hálózatával. Így a holland hajók – a német Mittelland- és Elba-Havel csatorna, a lengyelországi Netze és a Visztula folyó, majd a fehérorosz és ukrán belvizekre vezető Dnyeper-Bug csatorna segítségével – átrakás nélkül képesek eljuttatni az áruikat akár a Fekete-tengerre is!

Sehol sem akkora a vízi áruszállítás részesedése az összes áruszállításból, mint Hollandiában: az összes forgalom 40%-a nemzetközi, 20%-a belföldi áruszállítás. Családok sora él a vízi fuvarozásból: egy-egy közepes vagy nagyobb (kisparthajózás keretében tengeri áruszállításra is alkalmas) önjáró motoros bárka – ma a legelterjedtebb típus a BAVARIA – egy család komplett megélhetését biztosítja. Sőt a családok nem ritkán egy-egy fuvar idejére beköltöznek a hajóra, amiről a lakásukként szolgáló hátsó felépítményre felvett személyautóik tanúskodnak. (Ez majdnem olyan, mintha nálunk a kamionsofőr magával vinné a feleségét is az útra…)

A legforgalmasabb útvonalakon több mint 50 000 hajó halad évente. A csatornákat és parti infrastruktúrájukat különös gonddal úgy tervezik, hogy mindenütt folyamatosan a legjobb és a legátfogóbb szolgáltatást nyújtsák mind a kereskedelmi, mind a szabadidős felhasználók számára.



Source: Own computation from: Voies Navigables d'Europe, Carte et notice descriptive (Euromapping 2001)

A tervezés, a fejlesztés és a karbantartás külön a vízi utakért felelős hatóságok feladata. A fő hálózat állami tulajdonban van és a Rijkswaterstraat (Királyi Vízi Utak) működteti (http://www.verkeerenwaterstaat.nl), az elsősorban a sporthajózási célú kisebb utak kezelését viszont a különböző tartományi hatóságokra bízzák. A csatornák partját mindenütt trapéz keresztmetszetű (nagy teherbírású) szádlemezekkel erősítik (a kisebb forgalmú vízi utak esetében kőszórással vagy beton- illetve fagerendákkal).

A hajózó út kijelölése mind a térképeken, mind a vízi utakon példás (bójákkal, irányfényekkel, stb.). A turistahajózás csatornatérképei mondjuk nem minden esetben tűntetik fel a hidak magasságát és az időszakosan üzemelő hidak és kompok nyitva tartását (így előfordulhat, hogy valaki olyan csatornába hajt be, ahonnan végül vissza kell fordulnia, vagy hiába vár a kompra), de ez ritkán okoz problémát, mert mindig van egy készséges helybeli akit megkérdezhetünk, hogy mit tegyünk.

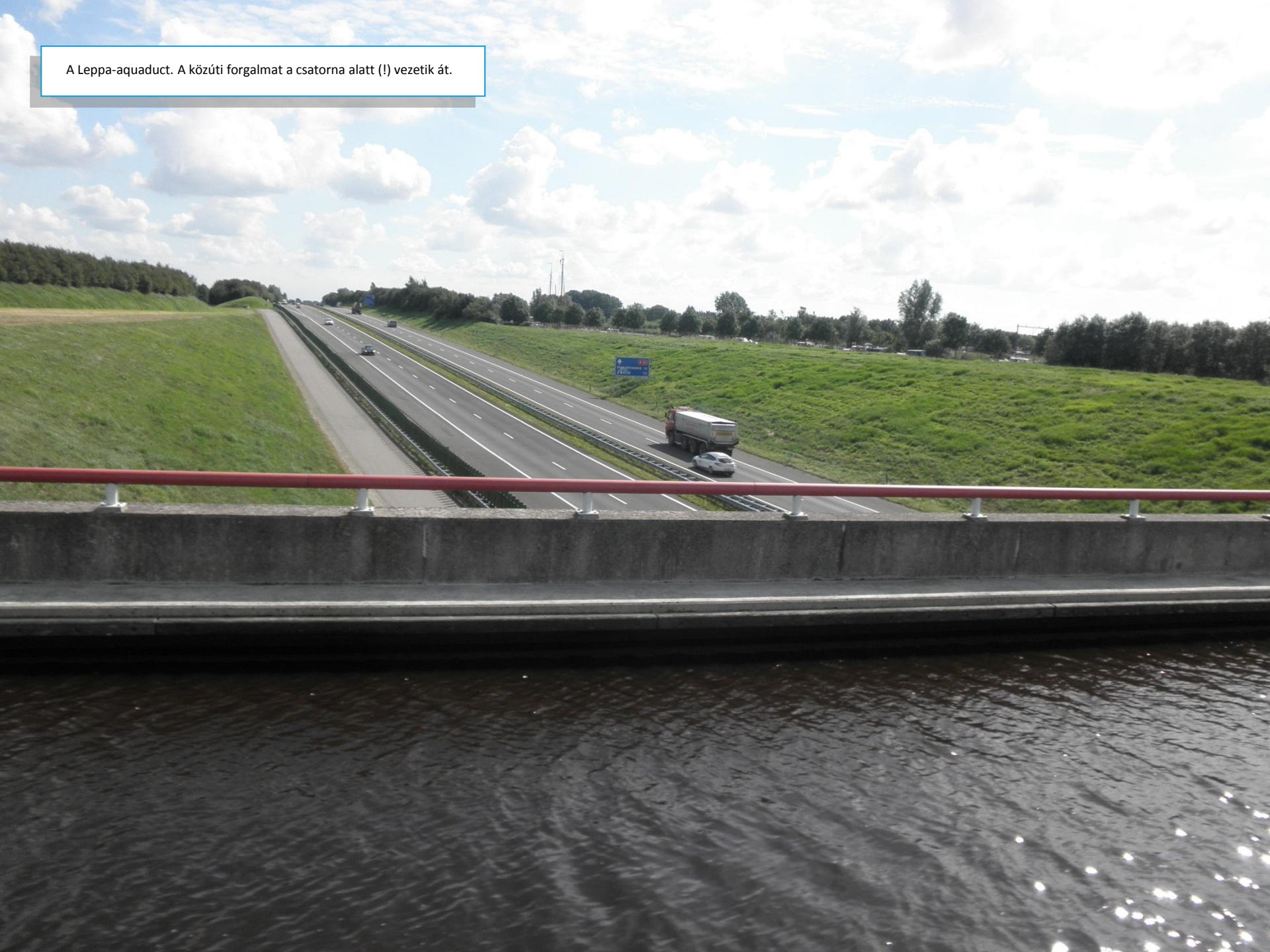
A vízi utat keresztező nagyobb közúti és vasúti műtárgyak (billenő- vagy a vasút esetén forgóhidak) működtetése, nyitása „önkiszolgáló" rendszerben történik: a csatornaparton elhelyezett kapcsolóval jelezhet a hídhoz érkező hajó a központnak, amely elvégzi a híd nyitását és zárását. A kisebb közúti hidak nyitását helyben posztoló hídőr végzi (többnyire családi vállalkozásban). Az 1,00, 1,50, illetve 2,00 Eurós hídpénz a hídőr bevétele. Beszedése sajátosan holland módon – egy hosszú kötélen horgászbotra emlékeztető pálca végéhez rögzített parányi holland fapapuccsal történik: a hídőr kilendíti a papucsot, a híd alatt áthaladó hajón elkapják, belecsúsztatják a pénz és már küldik is vissza.

A csatornákon mind az áthidalások, mind az egyéb átkelési lehetőségek száma igen magas. Még a kisebb csatornákon is külön speciális kompok segítik a gyalogosok és a kerékpárosok átkelését. A közúti-vizi úti keresztezések legérdekesebb példái azok, amikor a kocsiút átvezetésére a csatorna alatt (!) kerül sor, mélyépítési technológiával.

A csatornaparti kiszolgáló infrastruktúra fejlettségéről általánosságban már esett szó. Az azonban valami lenyűgöző, hogy mit jelent mindez a gyakorlatban: a kikötés után (amit a csatornapart majd' minden szakaszán sűrűn kiépített kikötő- és horgonyzóhelyek, bakok és stégek segítenek) azonnal a hajó mellett, a szó szoros értelmében karnyújtásnyira találjuk az egész vízi út mellett szabványos édesvíz- és áramtöltő állomásokat (a kutakon gondosan feltekert 10-20 m hosszú gumitömlővel – slaggal -, illetve partiáram-csatlakozónként 4-6 kiállással).

Magasfeszültségű távvezetéktartó-oszlopok a tengeren!

Gyalogos- és biciklis-szállító komp a csatornákon!



A Leppa-aquaduct. A közúti forgalmat a csatorna alatt (!) vezetik át.

Bruggeld
€ 2,00

A Leeuwarden-Heerenveen vasút hídja. Igen érdekes szerkezet (üzemeltetése egy távoli központból történik, ahová a hajókról kiszállás nélkül is elérhető elektromos kapcsolóval lehet bejelentkezni). Az áthidalt hossz megegyezik a csatorna teljes szélességével, ezért a pályatestet (mivel túl hosszú és nehéz) nem az ellensúlyos billenőhidak elvén nyitják, hanem vízszintesen fordul el egy, a csatorna medrébe középre épített pilléren: Amikor működésbe hozzák a hidat, a pillérre állított középső forgóponton elhelyezett hidraulikus emelőszerkezet mintegy 60 cm-nyire felemeli a pályalemezt az elfordításhoz és behúzza (függőleges helyzetbe állítja) a járdákat. A nyitáskor a csatorna a kétirányú forgalom szánára egyszerre válik átjárhatóvá (az egyik irányba haladó hajók a pillér egyik, az ellenirányba haladók a másik oldalán közlekedhetnek).

A vitorlások átkelésére tekintettel – az árbocok miatt – a hídpálya szélén a járdák felhajthatók.

Víz- és áramvételi helyek a kikötőkben.

További leleményes megoldások hajótulajdonosoknak: „Csónakgarázs”

Hajózás mindennel...

Személy- és teherhajók, régiek és újak, kicsik és nagyok.
Hajózás mindennel, mindenhol, mindenhogy, mindegy hogy…

A szemlélőnek az a benyomása támad, hogy Hollandiában több a vízi út, mint a közút, több a hajó, mint az autó. Akárhogy is: a hollandok többet hajóznak szűk csatornáikon, mint mi a Dunán…

ATHERINA

11
OF

Hein van Gronn

A híres tradicionális fríz hajótípus, a ’skûtsje’ egy tjalk-típusú helyi vitorlás, eredetileg hagyományos teherszállító hajó, amely mára kedvelt verseny-hajó, sőt a Frízföld egyik ikonja lett. A skûtsje-k a XVIII. századtól kezdve az 1930-as évekig épültek. Hosszuk átlagosan 12-20 m, a szélességük 3,5-4,0 m között mozgott (ez a fríz hidak és zsilipek méreteihez igazított szabvány méret volt). Az 1920-as és 1930-as években számos skûtsje-t motorral is felszereltek, a második világháború után gyakran még a vitorláikat is eltávolították. Amikor a vízi szállítás feladatát más, sokkal nagyobb motoros hajók vették át (pl.: a BAVARIA típusú önjáró bárkák, stb.), akkor sok skûtsje-t lakóhajóvá vagy luxus vitorlás jachttá építettek át. Idővel egyre többet állítottak helyre az eredeti állapotában. Híres frízföldi éves versenyük a „Skûtsjesilen”. Már a XIX. század elején is megrendezték, de a szabályokat teljes körűen csak 1945 óta dolgozták ki.

NOOITGEDACHT
PEND

"Energie" Marten

A CLASINA 1914-es építésű exkluzív motoros jacht.

Az 1928-ban épült ARNOLD POPPEN vontató.

FRISIAN QUEEN
AKKRUM

HONDA

WWW. PEAN.NL

-VT-FT

Egy kis történelem...

Sneek-ben találkoztunk a PRINSES CHRISTINA iskolahajóval (http://www.epimare.nl/nl/Schepen/Prinses-Christiana-02005966.htm), amelyet a Scheepwart en Logistic College (http://www.stc-r.nl/index.htm) – a hajóépítő, hajózási, kikötő-üzemeltető és logisztikai vállalkozásokból álló STC-csoport tagja – és a Rotterdami Egyetem közösen üzemeltet. Az általuk kínált hajósképzés magában foglalja a matróz- és hajóstiszt-képzést, a hajógyártást, a kikötők üzemeltetését és a logisztikát. A képzéshez a regisztrációs folyamatot és a minőségbiztosítást a Rotterdami Egyetem, a gyakorlati tudást és tapasztalatot pedig az STC-csoport biztosítja. A korszerű hajóüzemi, szállítási és logisztikai ismereteket innovatív elméleti oktatási eszközök, szimulátorok, a gyakorlatokon pedig iskolahajók segítségével sajátíthatják el a képzésben részt vevők.

A gyönyörű állapotban tartott öreg hajót (a PRINSES CHRISTINA két testvérével – a PRINSES BEATRIX-szal és a PRINSES IRENE-vel együtt – 1962-ben épült) fájdalmas volt látni. Különösen a magyarországi hajósképzés jelen állapotát ismerve (ma otthon nincs akkreditált, a világ más országai által is elismert képzést, végzettséget nyújtó hajósképzés) és tudva, hogy nem is olyan régen még nekünk is volt iskolahajónk, amely sok mindenben kifejezetten hasonlított a PRINSES CHRISTINA-ra. Ő volt a BUDA, amelyet egyesületünk szeretne megmenteni és felújítani (http://hajosnep.hu/a-buda-aruszallito-hajo-megmentese) eddig azonban csak annyit sikerült elérni, hogy a Kulturális Örökségvédelmi Hivatal ideiglenes védelembe vette, így most nem lehet lebontani. Az 1937-ben épült hajó további sorsa azonban egyelőre bizonytalan, hiszen a fenntartható hasznosítást lehetővé tevő felújításhoz szükséges források egyelőre hiányoznak…

OPLEIDINGSSCHIP
friso
PRINSES CHRISTINA

CHRISTINA
DAM N
friso

S, hogy mivel ütik el az időt az unatkozó hollandok? Sosem találnánk ki: hajóvontatással! Bár a műfaj ismerős lehet Ilja Repin híres festményéről, az ott bemutatott módszertől eltérően a holland változat nem csapatsport! Az egyéni indulók magukat fogják egy tekintélyes méretű bárka elé és a saját testsúlyukkal – mindenféle segítség nélkül – igyekeznek adott távon minél rövidebb idő alatt megmozdítani és végighúzni a hajót. Az indulás a legnehezebb. A megerőltető pillanatok alatt sokan elestek, vagy négykézláb tudtak csak némi erőt kifejteni, míg végül megmozdult a hajó. Ám, ha végül sikerült elindulni vele, akkor a többi már simán ment. Legfeljebb a megállás okozhatott volna némi gondot – a hajóvontatók fékezni ugyebár nem tudtak – ám ezt megtette helyettük egy gépész, aki a megfelelő pillanatban beindította a bárka motorját és hátrafelé járatva segített megakadályozni a bárka túlfutását. A sajátos verseny látható izgalomba hozta a résztvevő hollandokat, akik másküllönben igencsak tartózkodtak a látható érzelemnyilvánítástól. Míg a szomszédságunkban, a LINDA mellett horgonyzó hajón ücsörgő holland házaspár szenvtelen arccal olvasgatott egymással szemben, de úgy, mintha a másik ott sem lenne, addig a csatorna túlpartján széles taglejtéssel kísért hangos bíztatás közepette zajlott a hajóvontatók versenye.

Ma ez már csak egy látványos erősport (mint a skótoknál a szálfahajigálás), ám volt idő, nem is oly' rég, amikor az emberi hajóvontatás Hollandiában hétköznapi jelenség volt! A második világháborút követő felfutásig az ország nem volt igazán gazdag, s a nagyhatalmak közé sem tartozott. Roppant kiterjedésű indonéziai (Holland-Indiai) gyarmatai ellenére véleménye a nemzetközi politikában nem sokat számított (nagyhatalmiságát tisztán történeti kategóriaként kezelték), s az ország mezőgazdaságát sem befolyásolta. A holland parasztok ugyanúgy élték mindennapjaikat, mint sok évszázaddal korábban. A gépesítettség viszonylag alacsony szintet ért el, így gyakran előfordult, hogy a családtagok – ha mezőgazdasági terményeiket piacra akarták vinni – magukat fogták a hajóik elé.

TWEE GEBROEDERS
TOP EN TWEL

A „Batavia” hajótörése

A frízföldi hajóút (2012. augusztus 20-24.) végén Langelille-ből Amszterdam felé elhaladtunk a Flevoland tartományban fekvő Lelystad mellett, ahol az 1628-ban épült híres Keletindia-járó BATAVIA és De Ruyter admirális zászlóshajója, a két ütegfedélzetes De ZEVEN PROVINCIEN vitorlás rekonstrukciója található.

A BATAVIA története különösen szomorú: 1628-as első útján egy csődbe ment gyógyszerész – Jeronimusz Cornelis – aki új élet reményében vágott neki a tengeri útnak, a hajó első tisztjével Ariaen Jacobsz-szal összeszövetkezett a fedélzeten szállított arany elrablására és a hajó eltérítésére. Fokváros elhagyása után a magas rangú nő utasok molesztálásával az erőszakoskodó legénység elleni fellépésre kényszerítették Francisco Pelsaert kapitányt, akinek az intézkedését utólag túl szigorúnak állították be a legénység előtt. A kitört lázadásban a hajó kivált a keletre tartó karavánból, ám a lázadók rossz irányba kormányozták, s 1629. június 4-én a hajó megfeneklett Ausztrália nyugati partjainál a mai Morning homokpadnál a Beacon-sziget közelében. A fedélzeten tartózkodó 322 fő – nagyrészt telepes asszony és gyermek (a hajótörésben elpusztult 40 fő kivételével) a hajó csónakjain a roncsról a közeli, ámde teljesen lapos és kopár szigetre menekült, ahol azonban egyáltalán nem volt víz és csak nagyon kevés élelem (fókák és madarak). A hajó parancsnoka, Francisco Pelsaert kapitány és az első tiszt Ariaen Jacobsz, megkísérelt vizet keresni a közeli kontinensen, ahová a hajó 9,1 m hosszú nagycsónakjával keltek át. Eredménytelen kutatásaik után a szigeten rekedteket hátrahagyva – de az ő érdekükben is – úgy döntöttek, hogy nekivágnak a Batáviába (a mai Jakartába) vezető útnak.

Ez akkor történelmi rekord – a nyitott csónakon megtett leghosszabb utazás rekordja – volt. A 33 napig tartó utat mégis mindannyian túlélték és épségben megérkeztek, ami a navigációs tudás szép teljesítménye. Batáviában aztán Jan Evertsz matrózt és Jakobsz első tisztet lefogták és bíróság elé állították a lázadásban játszott szerepe miatt (előbbit ki is végezték), Jan Coen kormányzó pedig a SAARDAM vitorlással útnak indította Pelsaert kapitányt a szigeten rekedt túlélőkért és a BATAVIA roncsainak (illetve értékes rakományának) megmentéséért. Nem egész két hónappal azután tértek vissza, hogy elhagyták a szigetet, ám ott a remélt 300 túlélő helyett alig 100 élő embert találtak. A történtekről a szigeten véghezvitt borzalmas vérengzés nyomai árulkodtak. Jeronimusz Cornelisz jól tudta, hogyha Pelsaert kapitány sikerrel jár, eljut Batáviába és visszatér, gyorsan kiderül az ő lázadásban játszott szerepe is. Éppen ezért azt tervezte, hogy birtokába keríti és eltéríti az első hajót, amely a megmentésükre érkezik, s a BATAVIA roncsaiból kiemelt arannyal és ezüsttel új királyságot alapít. Ehhez azonban előbb le kellett törnie az esetleges ellentábor ellenállását a túlélők csoportján belül.

Cornelisz ekkor a túlélők vezetőjévé nyilvánította magát, elrendelte az összes fegyver és a készletek részére történő átadását, majd a katonákat a szomszédos szigetekre küldte, hogy úgymond vizet keressenek (valójában azért, hogy eltávolítsa őket). Még azt is a lelkükre kötötte, hogy rakjanak nagy tüzeket, ha vízre bukkannának, meg hogy észrevegyék őket az arra járó hajók. Cornelisz a teljes ellenőrzés megszerzése után hozzálátott, hogy a hozzá hű emberek támogatásával szisztematikusan kivégezzen mindenkit, akit veszélyesnek gondolt későbbi terveire nézve. Végül már azért gyilkoltak, hogy 45-re szorítsák a szigetlakók számát, hogy a készletek minél tovább kitartsanak. Ironikus módon a szomszédos szigetekre küldött kutatócsapat eközben kiváló minőségű ivóvízre és bőséges táplálékforrásra bukkant a Nyugati Wallabi-szigeten, mire a megbeszélt füstjelekkel üzentek, mit sem tudva a vérengzésről, amelyből csak az elmenekült túlélők elmondásából később értesültek. Ekkor terméskövekből és korallokból egy kis erődöt építettek (ez Nyugat-Ausztrália legelső Európaiak által épített épülete, amelynek maradványai máig láthatók) és a BATAVIA roncsaiból igyekeztek kiemelni a fegyvereket, hogy felkészülten nézhessenek szembe a lázadókkal, ha megjelennének.

A Wiebbe Hayes vezette képzett katonák kicsiny erődjükben a lázadók számos ostromát kiállták, az utolsót épp akkor verték vissza, amikor Pelsaert kapitány visszatért. Rövid tusa után az egyesült csapatok az összes lázadót lefegyverezték. A rövid tárgyalást követően a lázadók egy részét felakasztották, a legmegátalkodottabbak – köztük Cornelisz – kezeit azonban előbb lecsapták. Két kisebb vétkekkel gyanúsított lázadót pedig kitettek és a sorsára hagytak Ausztrália nyugati partjain. A későbbi brit telepesek szokatlanul világos bőrű bennszülöttekről számoltak be, ami talán azt bizonyítja, hogy a helyi törzsek befogadták őket. Az amangu törzs tagjainak vérvizsgálata pedig azóta bebizonyította, hogy vércsoportjuk a speciálisan a hollandiai Leydenre jellemző. A Batáviába szállított többi lázadó közül 5-öt kivégeztek, Jacop Pieterszt – Cornelisz alvezérét – kerékbe törték, Jacobsz első tiszt ellen azonban még a kínvallatása után sem volt elég bizonyíték, ő a börtönben halt meg. A bíróság Pelsaert kapitányt is elmarasztalta a kellő vezetői erély hiánya miatt és vagyonelkobzásra ítélték. Egy évvel később, megtört emberként halt meg. Wiebbe Hayest azonban hősként magasztalták, s őrnaggyá léptették elő. A BATAVIA 341 utasából 68-an érkeztek meg Batáviába…

Az események helyszíne, a Wallabi-csoport

Az Abrolhos-szigetcsoportot a jelenlegi ismereteink szerint először a portugálok ábrázolták a térképeiken 1550-ben. A csoport neve is tőlük ered: „abre os olhos” portugálul annyit tesz, hogy „jól figyelj” (szó szerint: „tartsd nyitva a szemed”)! 1606-ban a Holland Keletindiai Társaság DUYFKEN nevű hajójának parancsnoka, Houtman is jelentést tett róluk: *„Három órával pirkadat előtt váratlanul mindenfelől korallzátonyokkal övezett, alacsonyan fekvő, szaggatott földterületet pillantottunk meg, amely vagy tíz mérföld hosszúságban terült el előttünk. Magasabb partokat, vagy a kontinenst nem láttuk a közelben, úgyhogy ezt a helyett, mint a hajókra igen veszedelmes zátonyt, ajánlatos messze elkerülni…”*

A „Hayes-erőd” maradványai

A szigeteken ezután hosszú ideig nem járt senki (a hollandoknak nem kellettek, ugyanis annyira alacsony fekvésűek, hogy a vihardagályok rendszeresen végigsöpörnek rajtuk és időszakosan vízzel borítják őket), ezért csak, mint hajózási akadályt tartották számon őket. A brit Admiralitás azonban 1840 áprilisában az HMS BEAGLE-t küldte ki az akkor már Abrolhos-szigeteknek nevezett csoport alaposabb felmérésére. A szigetek észak-nyugati partjai előtt Stokes kapitány – a BEAGLE és az expedíció parancsnoka – az alábbiakról számolt be: „*A sziget dél-nyugati pontján egy nagy hajó gerendáit fedeztük fel, és mivel az 1728-ban elveszett ZEEWYK legénysége is arról számolt be, hogy itt egy hajó roncsait látta, aligha kétséges, hogy ezek a BATAVIA, Pelsart Commodore 1629-ben elveszett hajójának maradványai. Erre tekintettel a szigetcsoportot Pelsartról, a szigetek közötti vízi utat pedig a BATAVIA-ról Batavia-átjárónak neveztük el.*”

A terület szisztematikus régészeti feltárását Henrietta Drake-Brockman történész kezdte meg az 1950-es években, amikor az Abrolhos-szigetek madártelepein guanókitermeléssel és –kereskedelemmel foglalkozó Charles Edward Broadhurst helyszíni tapasztalatai és kiterjedt levéltári kutatások után Ed Drok azzal érvelt neki, hogy a roncsnak a csoport egyik tagján, a Wallabi-szigeten kell lennie. Drake-Brockman ekkor Bruce Melrose búvárral és Hugh Edwards újságíróval együtt expedíciót szervezett a

Beacon-sziget közelében az 1960-as évek elején. Az eredménytelen kutatásokat végül Dave Johnson langusztahalász tanácsai nyomán koronázta siker, aki elmondta Edwardsnak, hogy az Abrolhos-csoportnál egy horgonyt és több edényt talált a sekély tengerfeneken.

Végül 1963. június 4-én Max és Graham Cramer, valamint Greg Allen búvárok megtalálták a roncsot. A helyszín igazi hajótemető: A közelében két további roncs, a VERGULDE DRAECK (ARANY SÁRKÁNY) VOC hajó, valamint, az angol Kelet-indiai Társaság TYRAL nevű hajóját is felfedezték. A helyszínen talált gazdag roncsleleltek a tengeri régészeti leletek és anyagok megőrzése és helyreállítása szolgáló Nyugat-ausztráliai Múzeum megalakulásához vezettek az 1960-as évek elején.

1970-1974 között a Nyugat-Ausztrál Múzeum Jeremy Green búvárrégész vezetésével kiemelt néhány ágyút, egy horgonyt és sok érdekes leletet a BATAVIA roncsából, a hajószerkezet különböző gerendáit és a hajótest jobb oldalán a tat egy nagyobb összefüggő részét is beleértve. Ezeket azután a múzeum természetvédelmi laboratóriumában Colin Pearson és utódai – Neil North és Ian MacLeod, illetve Ian Godfrey és Vicki Richards – vezetésével elvégzett konzerválást követően a múzeumban állították ki, ahol ma is megtekinthetők.

Annak érdekében, hogy a hajótestből kiemelt gerendákat egységesen és intakt módon mutathassák be, Geoff Kimpton egy acélvázat tervezett és épített, amelyet egy boltíves oszlopcsarnokban helyeztek el, amelyben a tengerfenékről kiemelt többi tárgyat is úgy lehet kiállítani, hogy azokat a kiállítás egészének megbontása nélkül folyamatosan eltávolíthatók (vándorkiállítások, vagy a szükséges restaurálás, stb. céljából).

1972-ben Hollandia minden, az ausztrál partok mentén fekvő holland hajóroncsokon fennálló jogáról lemondott Ausztrália javára. Az ennek nyomán megindult nagy feltárás-hullám eredményeként a felszínre került leleteket – beleértve a BATAVIA túlélői között lefolyt mészárlás emberi maradványait is – a Nyugat-Ausztrál Múzeum „Hajótörések" galériájában helyezték el, Fremantle-ben. A leletek további része a Nyugat-Ausztrál Múzeum geraldton-i részlegében nyertek bemutatást. Jelenleg ez a két múzeumi helyszín osztozik a BATAVIA maradványain.

Az eredetileg a BATAVIA-n szállított és a roncsból kiemelt faragott kövekből készült boltíves kapu másolata például Fremantle-ben, az eredeti boltív viszont Geraldtonban látható, a hajótest eredeti gerendái viszont Fremantle-ben vannak. A feltárt anyagok nagy része (a kiemelés, a konzerválás és a bemutatás magas költségei miatt) egyelőre nagyrészt a roncsmezőn maradt, az ágyúk többségét és a horgonyokat 'in situ' hagyták. Ennek eredményeként a roncs továbbra is az egyik elsődleges merülőhely a Nyugatausztrál tengerparton, és – mint védett víz alatti emlékhely – a „falak nélküli múzeum" program része. Nos, ezt a hajót akartuk mi megnézni Lelystadban. A szerencsétlenül járt vitorlás mását ugyanis a lelystadi Bataviawerf-ben (Batavia-hajógyár) felépítették.

A projektet a Willem Vos hajógyár hajtotta végre azzal a céllal, hogy fiatalokat foglalkoztasson és tanítson meg a XVII. századi hajógyártásban egykor alkalmazott szakmák művelésére. Erre tekintettel a BATAVIA replikája kizárólag hagyományos anyagokból épült, mint például a tölgy és a kender, és a felépítése során ugyanazokat az eszközöket és módszereket használták, mint az eredeti hajó felépítése idején. Az újratervezéshez a nyugat-ausztrál partok előtt talált és az eredeti hajóból kiemelt, Fremantle-ben őrzött maradványokat, a Stockholmban őrzött VASA hadihajó szerkezeti megoldásait, valamint egyéb történeti forrásokat (korabeli leírásokat és ábrázolásokat) használták fel.

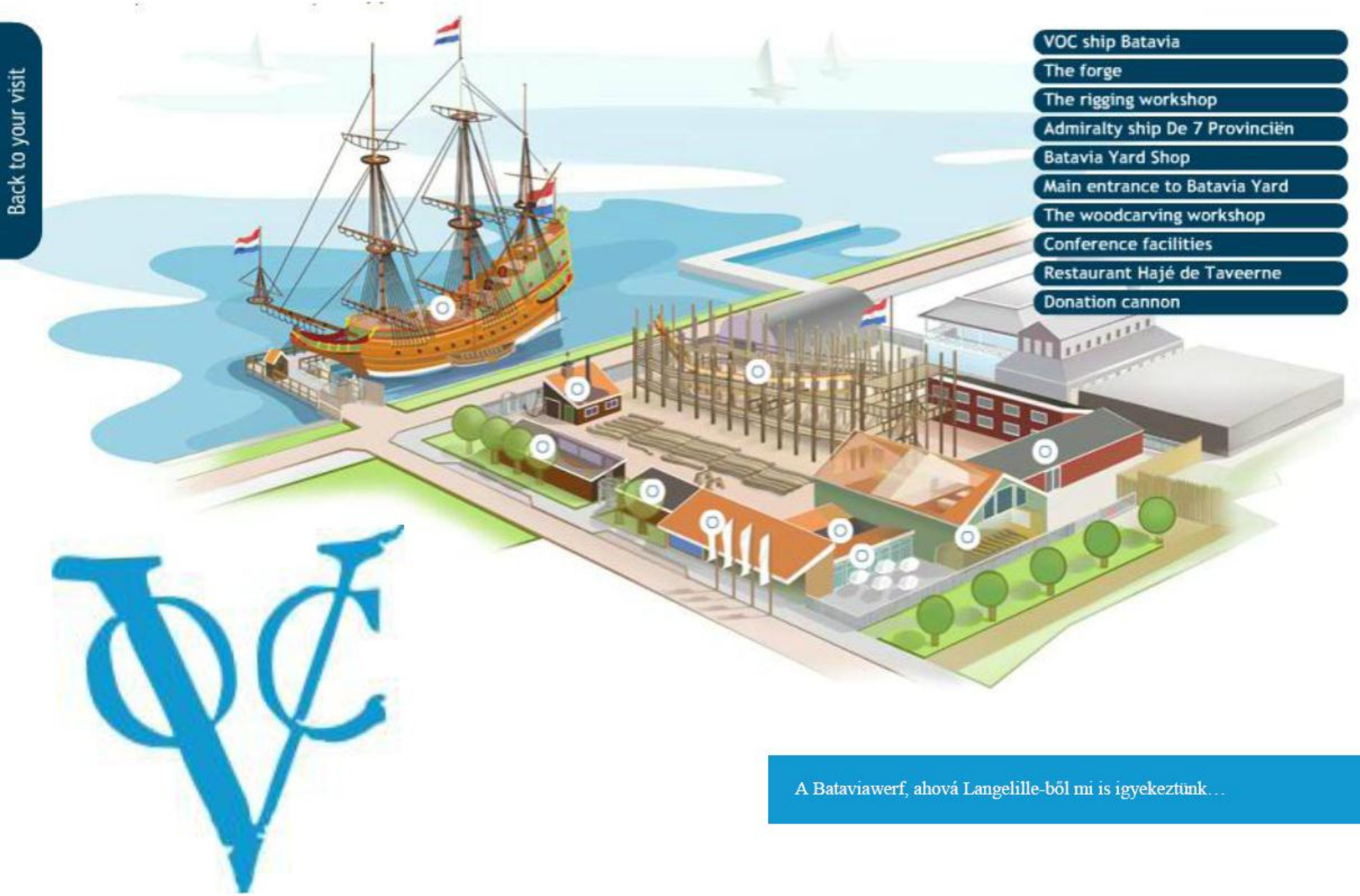
Az eredetileg kétévesre tervezett munka (1985-1987) végül egészen 1995-ig tartott (a XVII. században egy ilyen hajót átlagosan hat hónap (!) alatt építettek fel) és 1999. szeptember 25-én adták át. 2000. október 4-én az új BATAVIA Ausztráliába érkezett és kikötött a Nemzeti Tengerészeti Múzeum előtt Sydney-ben (a hajó a holland olimpiai csapat zászlóshajója volt a 2000-es sydney-i olimpián). A hajó vontatva tette meg az óceáni utat, a saját vitorláit csupán egyszer használta, a visszaúton 2001. június 12-én. Azóta a Bataviawerfben látogatható Lelystadban, ahol mi is felkerestük. 2008 október 13-án este tűz ütött ki a szomszédos hajógyári telepen, a múzeum műhelyekben. A széltől sodort szikráktól lángra kapott a raktárakban elhelyezett kötélzet és az összes kézzel varrott vitorla. Maga a BATAVIA azonban szerencsére sértetlen maradt.

A „Batavia Yard" látogathatósága: Cím: Oostvaardersdijk 01-09 (Voor navigatie toets: Bataviaplein 2), 8244 PA Lelystad. Nyitva tartás: az év folyamán karácsony és újév kivételével minden nap 10:00 órától délután 17:00 óráig tart nyitva (December 5-én, 24-én és 31-én azonban zárás 15:00 órakor). Belépők ára: A belépés díja felnőtteknek 11 Euro/fő. 20 fő fölötti csoportokat előzetesen regisztrálni szükséges a következő elérhetőségeken: tel. +31 (0)320-261409, email reservering@bataviawerf.nl. Web: http://www.bataviawerf.nl/who-are-we.html T. 0320-261409, info@bataviawerf.nl.

A mészárlás kisebb bűnöseinek emlékköve és –táblája Ausztráliában: „*A jelentések szerint ezen a helyen, a Witecarra-patak torkolatánál került sor a fehér ember első állandó letelepedésére Ausztráliában, amikor Wouter Loos-t és Jan Pelgrom-ot Francisco Pelaert kapitány parancsára itt hagyták magára a holland BATAVIA Kelet-Indiajáró kereskedelmi hajónak az Abrolhos-szigetek északi csoportján bekövetkezett megfeneklését követő hajótörése után 1629-ben.*”

További információk:

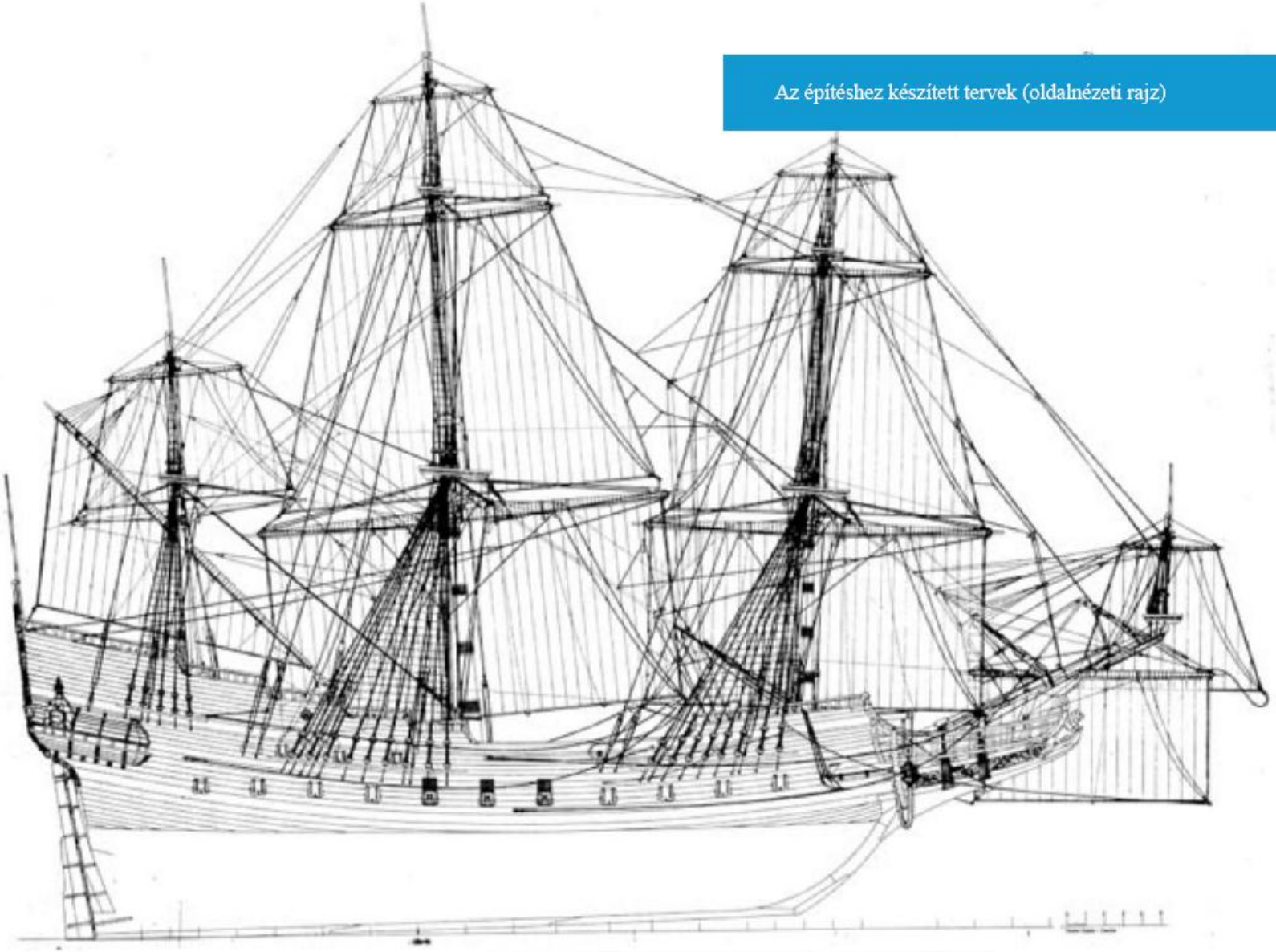
http://www.bataviaphotos.com/gallery.html
http://www.heritage-activities.nl/ancods/voc-bt.html
http://www.nfsa.gov.au/digitallearning/heritage/batavia.html
http://museum.wa.gov.au/explore/galleries/moving-batavia-cannon
http://aso.gov.au/titles/documentaries/wreck-batavia/clip1/#
http://aso.gov.au/titles/documentaries/wreck-batavia/
http://www.environment.gov.au/heritage/laws/publicdocuments/pubs/105887_02.pdf
http://www.environment.gov.au/heritage/places/national/batavia/information.html
http://www.environment.gov.au/cgi-bin/ahdb/search.pl?mode=place_detail;place_id=10588
http://www.heritage-activities.nl/ancods/voc-bt.html
http://www.lifeonperth.com/dutchshipwrecks.htm
http://www.adventurerob.com/2009/10/shipwreck-museum/
http://rosemaryhayes.co.uk/news.php



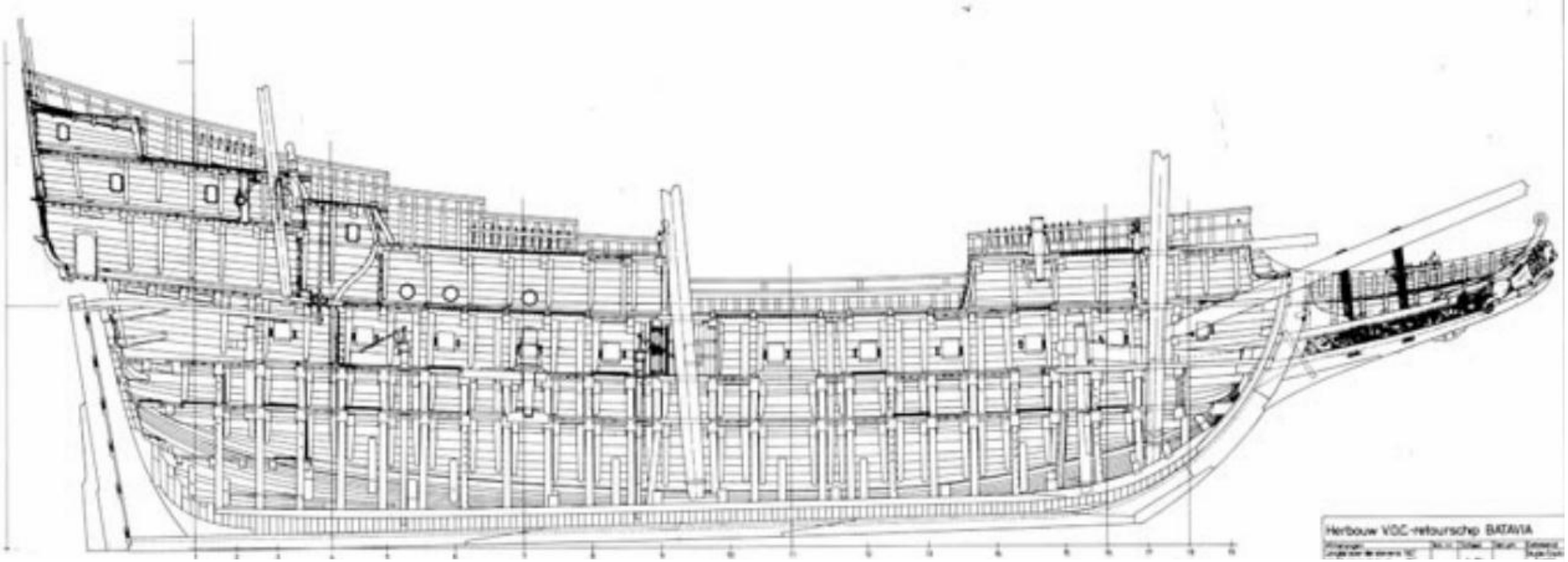
A Bataviawerf, ahová Langelille-ből mi is igyekeztünk…

Az 1987-1995-ös rekonstrukció látványterve

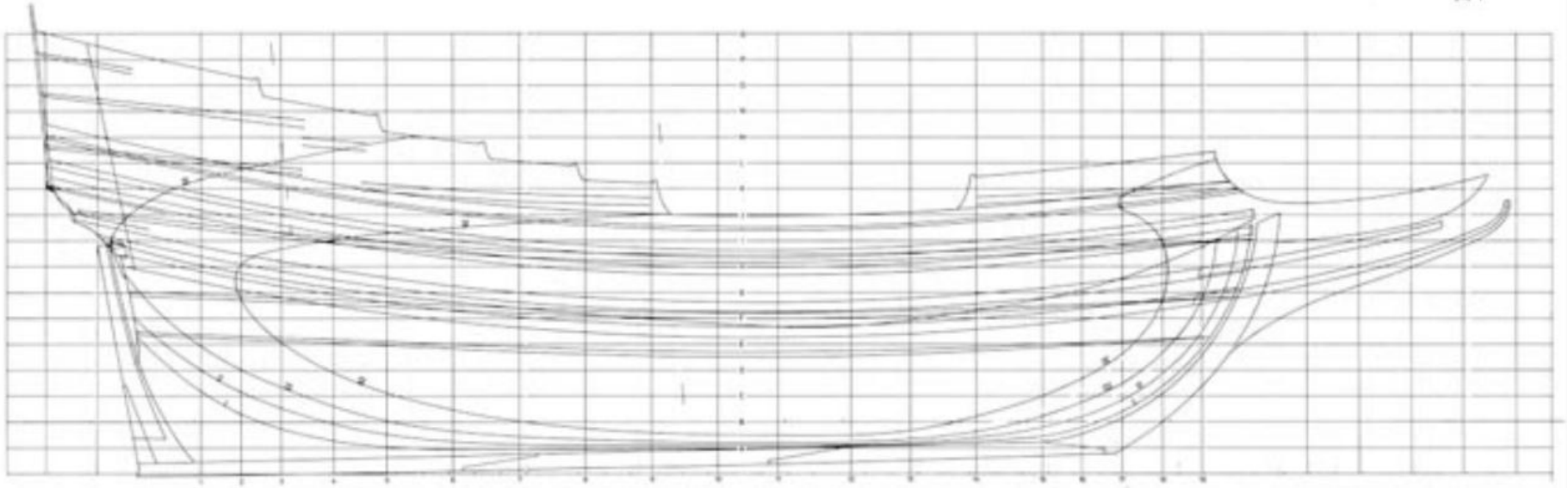
Az építéshez készített tervek (oldalnézeti rajz)



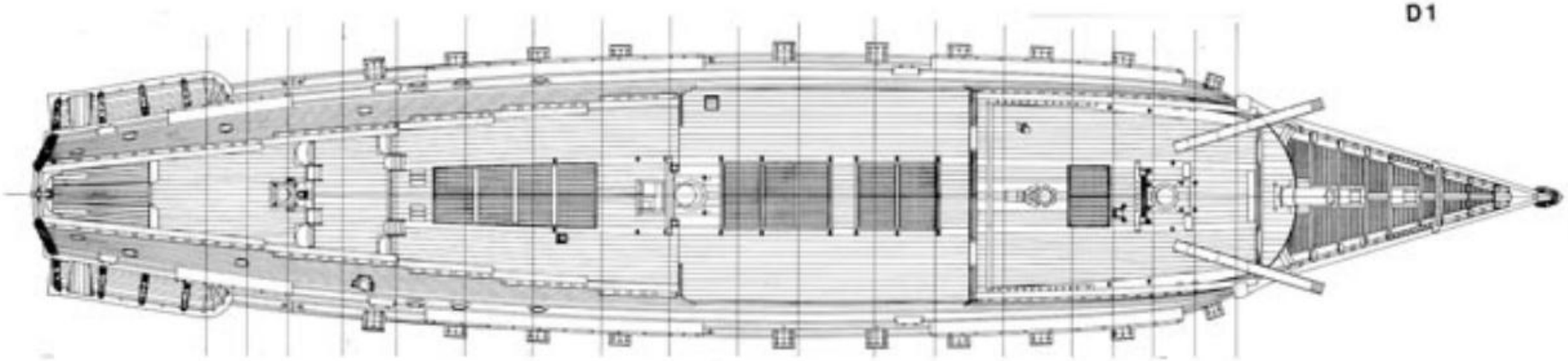
B



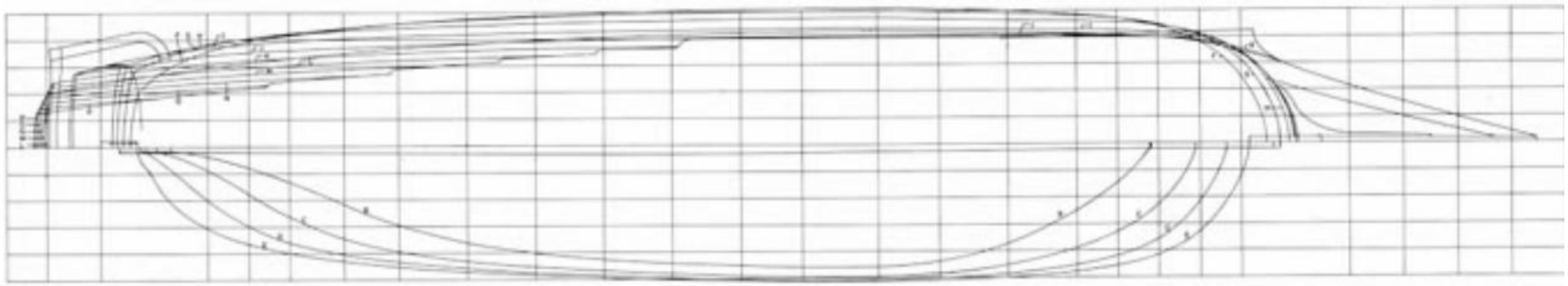
A1

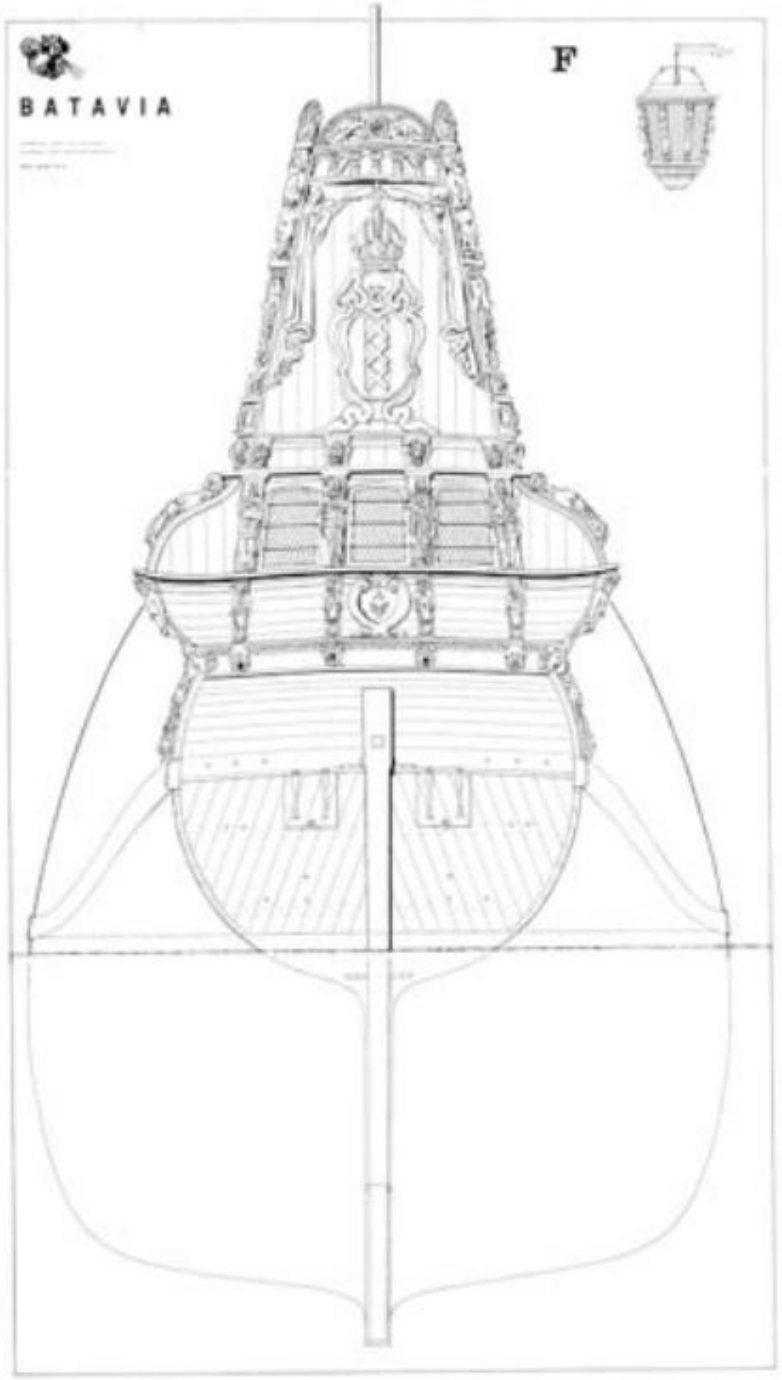


D1

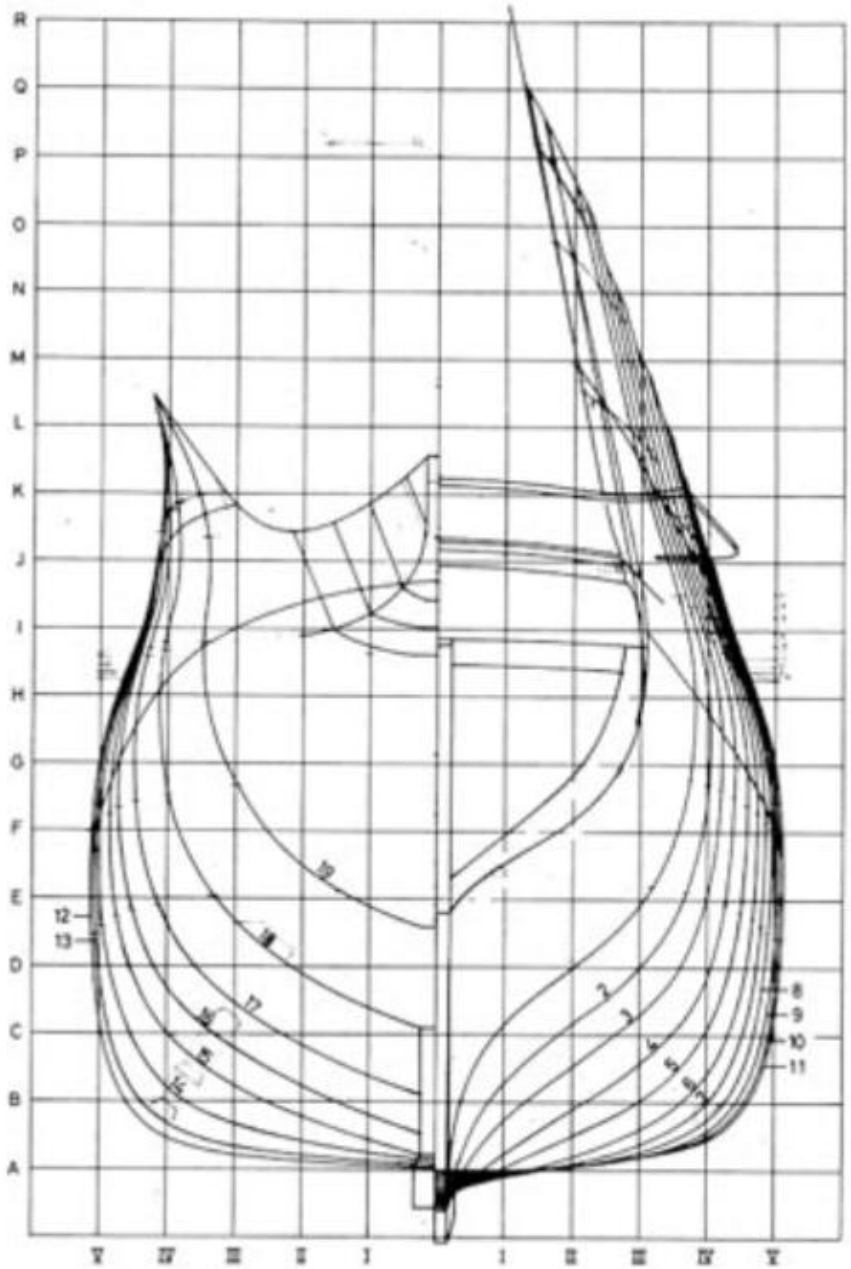


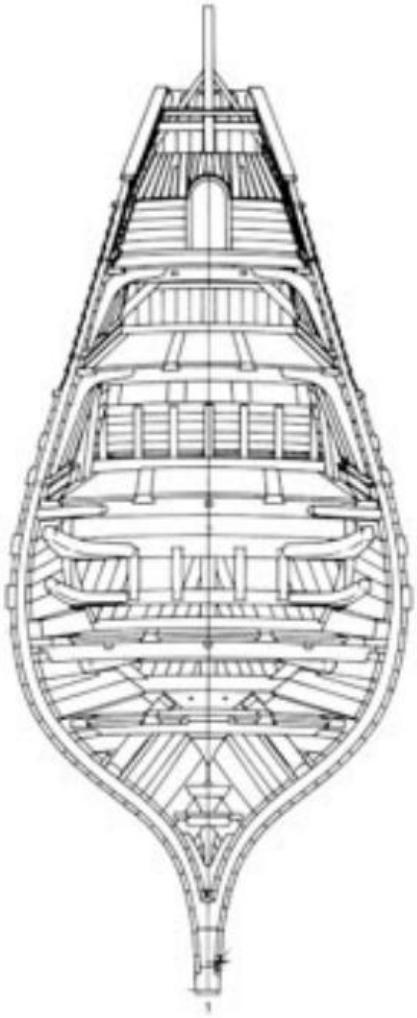
A2

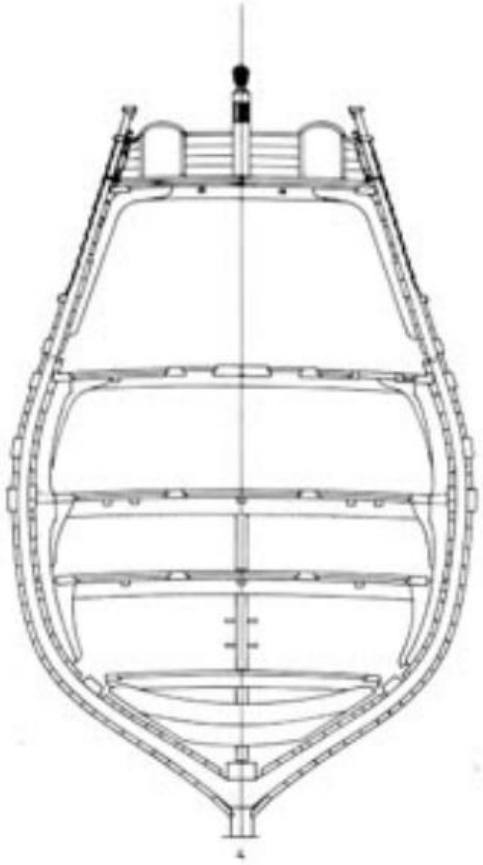


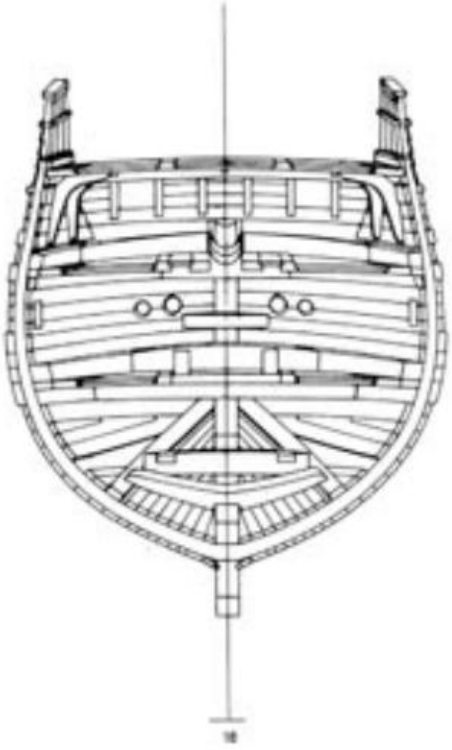


A3





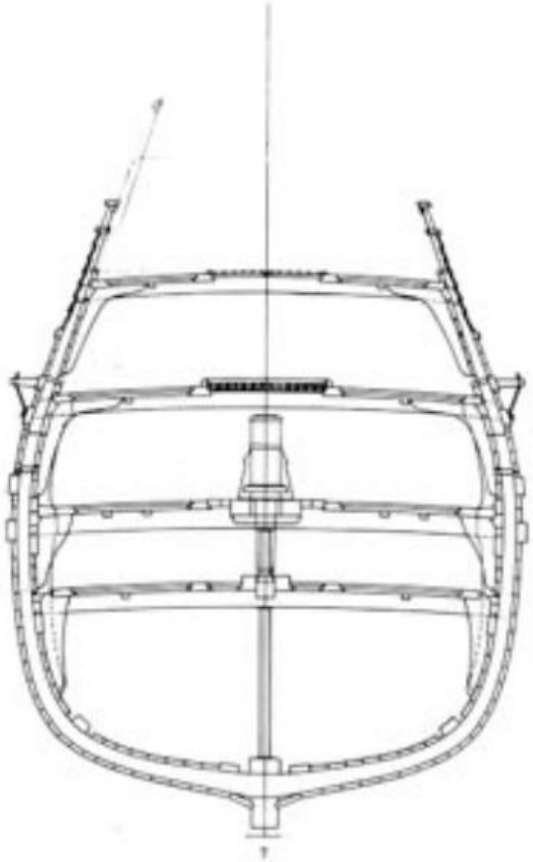


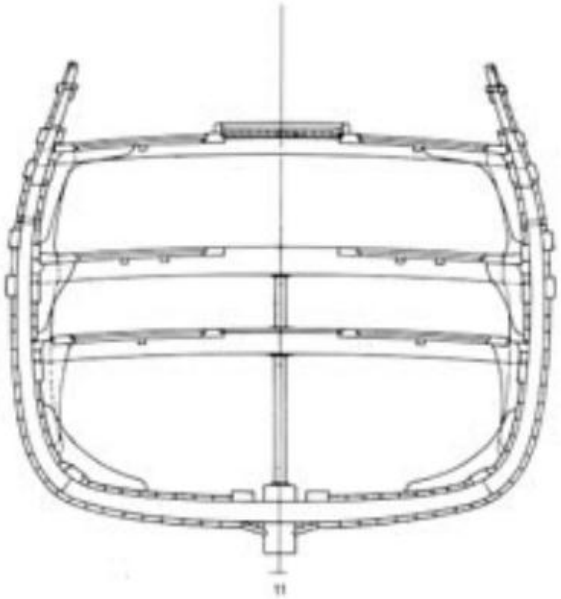


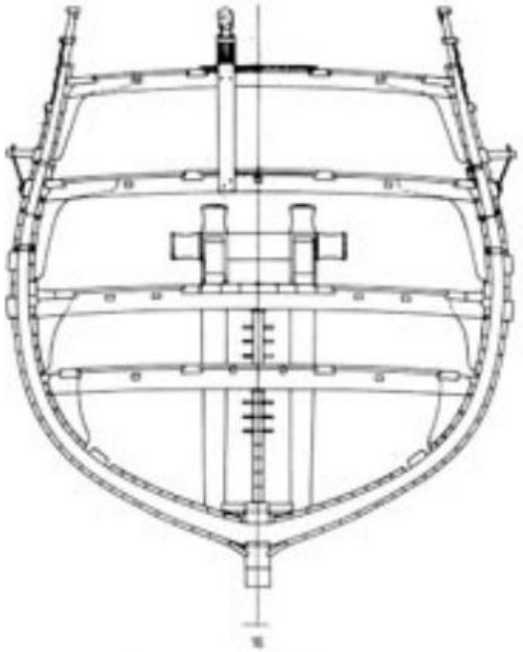
C1

Herbouw V.O.C.-retourschip BATAVIA				
Afmetingen	Tek. nr.	Schaal	Datum	Gebouwd
Lengte over de stevens 160' Wijd binnen de huid 36' Hol op de overloop 17½'		1:50		Studio Exploro Zaanse Werf
Benaming Dwarsdoorsnede constructie Spanten: 1 - 4 - 18		Ontwerp W. Vos St. tot bouwt VOC-retourschip		

C2







Herbouw V.O.C.-retourschip BATAVIA

Afmetingen	Tek. nr.	Schaal	Datum	Getekend
Lengte over de steven: 160' Wijd binnen de huid: 36' Hoogte op de overdeep: 17 2/3'		1:50		Claudio Caprio Zwolle 90-91
Benaming Dwarsdoorsnede constructie Spanten 7 - 11 - 16		Ontwerp W. Vos Bij het bouwt VOC retourschip		

A hajó építése (az előző oldalon) és átadása 1999-ben

Az első és eddig egyetlen utazás…

…Ausztráliába, 2000-ben

Vitorlák alatt hazafelé…

A BATAVIA kizárólag ekkor hajózott saját erőből

Lelystadba érve konstatálhattuk, hogy egész komoly szolgáltató ipar épült a BATAVIA köré. Ne feledjük: Lelystad 1967 előtt nem létezett (a polderesítés eredményeként létrehozott új szárazföld, Flevoland része). Vagyis a Hollandia-szerte és a Frízföldön is megszokott tradicionális épületeket errefelé hiába is keresnénk. Az egyetlen dolog, ami közel és távol a történelmet felidézi az maga a BATAVIA és a hajógyári telephelyen mellette épülő De ZEVEN PROVINCIEN váza.

Mégis: annak érdekében, hogy az idelátogatók számára megfelelő – tartalmas és főleg hosszas (a fogyasztásra bőven alkalmat adó) időtöltést garantáló – programokat biztosítsanak, lényegében egy szállodákból, bevásárló- és szórakoztató központokból álló kisvárost építettek: ez a BATAVIA Stad. Formája és a benne álló épületek kivitelezése az 1610-ben Batávia néven az indonéz szigetvilágban alapított holland kereskedőtelepet idézi. Szomszédságában hatalmas ízléstelen szálloda és egy Mexx Outlet áll, hölgyeink nagy örömére, akiken látszott, hogy egy hét hajózás (vagy ki tudja, lehet, hogy az AMSTERDAM legutóbbi bemutatása) után már semmivel sem lehetne rávenni őket, hogy újra egy hajó fedélzetére lépjenek.

A BATAVIA tehát férfiprogram maradt (Jutkát – aki a szebbik nem képviseletében személyesen gondoskodott róla, hogy ne rendüljön meg a nők hajózás iránti lelkesedésébe vetett hitünk – erre az időre fiúsítottuk).

Maga a Bataviawerf két részből áll: Nagyobb része egy XVII. századi hajóépítő telepet idéző műhelycsoport, amely az épülő De ZEVEN PROVINCIEN hatalmas, dinoszaurusz-csontvázra emlékeztető, lassan alakot öltő bordaváza köré települt. Asztalos-, fafaragó-, bognár-, kötélverő- és kovácsműhelyek, vitorlaraktárak, stb. találhatók itt, ahol megannyi lelkes önkéntes mind azon szorgoskodik, hogy felépítsék a híres történelmi hajó másolatát. Sajnos a munka a BATAVIA-hoz hasonló csigalassúsággal halad. A hajó gerincét 1995. május 17-én, egy szerdai napon fektették le, ám azóta – mivel a hajót szinte kizárólag adományokból építik – a világgazdasági válság hatására jelentősen lelassult a munka (míg a XVII. században egy ilyen hajót 6 hónap alatt felépítettek, a De ZEVEN PROVINCIEN építési munkálatai lassan már két évtizede tartanak).

A terület másik része maga a BATAVIA, amely a tengerpart felé lejtő terület végén, a parti sétány túloldalán lévő móló mellett áll kikötve. Azóta, hogy Ausztráliából visszatért, nem mozdult, vagyis 12 éve áll egy helyben (néha azért megfordítják, hogy ne mindig ugyanazt az oldalát érje a hullámverés).

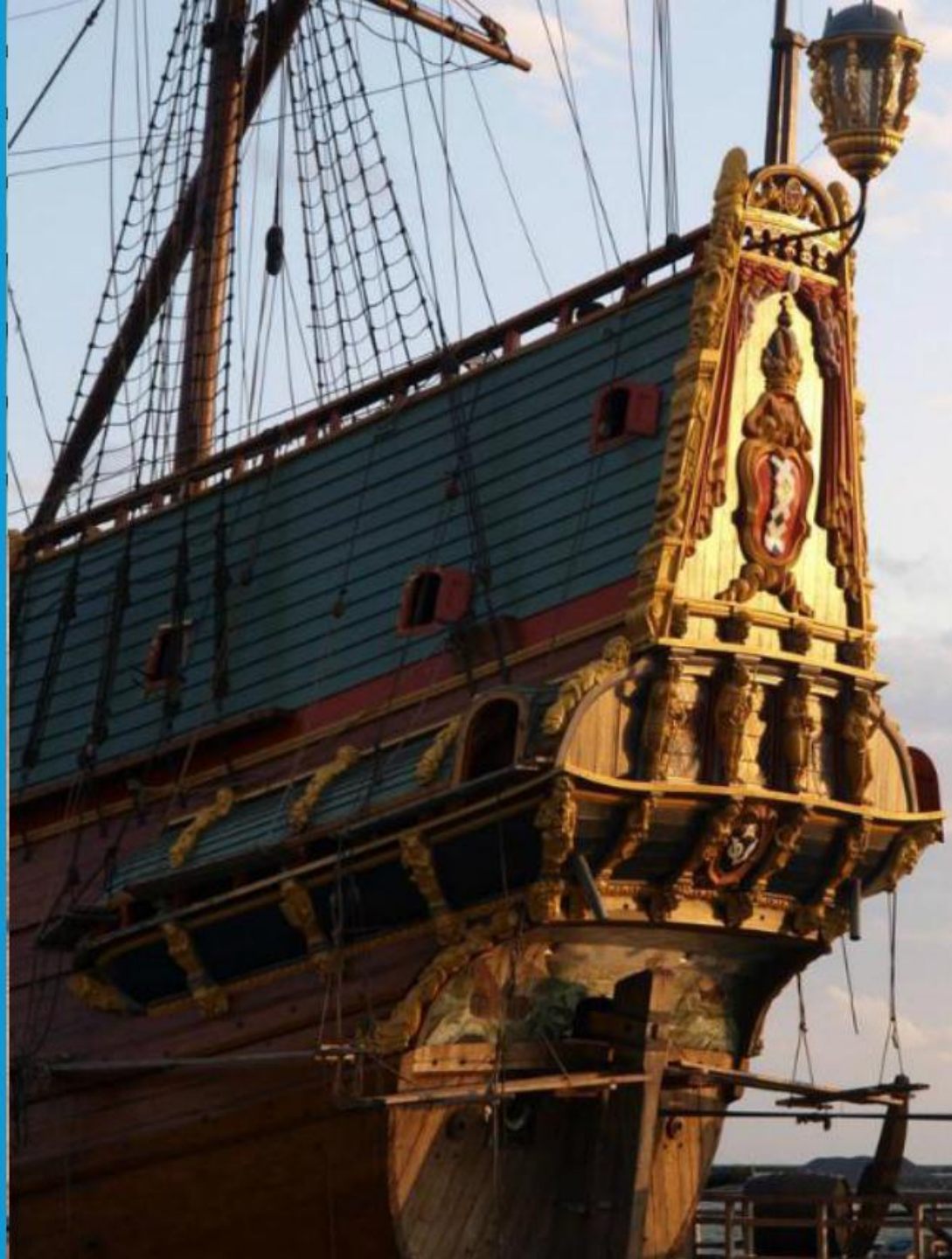
A hajóépítő telepről és a BATAVIA-ról rengeteg fotót készítettünk. Ezek önmagukért beszélnek, úgyhogy a továbbiakban a képek segítségével mutatjuk be a helyszíneket. Először jöjjön a BATAVIA!

SCHIPBREUK
DE NOODLOTTIGE REIS VAN DE BATAVIA
BATAVIAPLEIN, LELYSTAD
BATAVIA werf

A történelmi Batávia (ma: Jakarta) holland gyarmatvárost idéző outlet

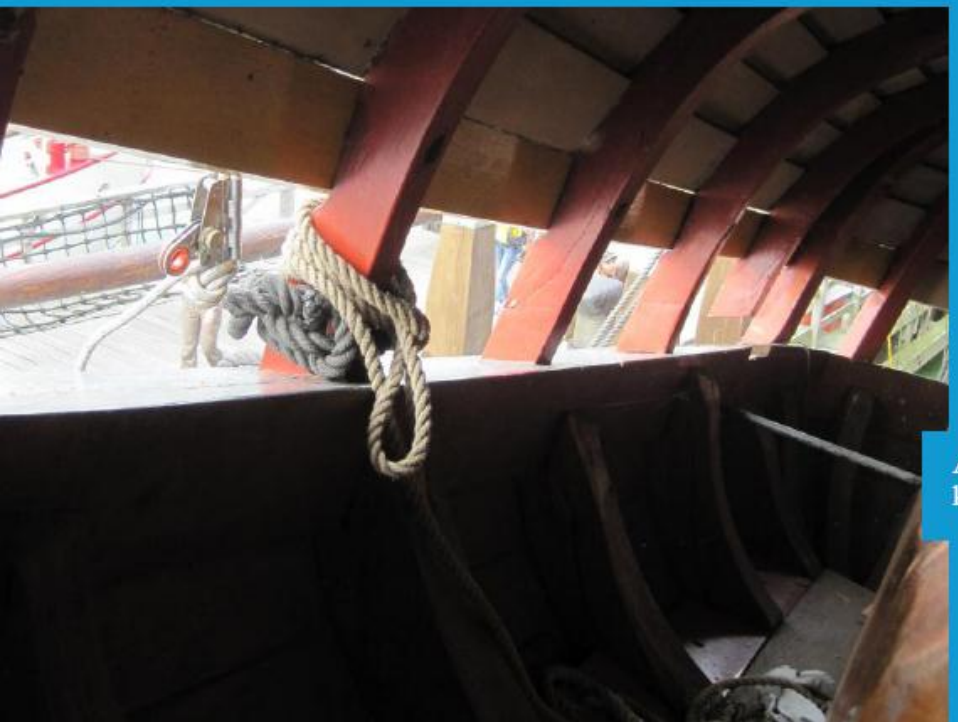
Bár már mindannyian nagyon vártuk a találkozást – Szatya már az odaúton is többször lelkesen kérdezett róla – a hajót sajnos nem a legjobb állapotban találtuk: Már csaknem 20 éves, s ez jóval meghaladja egy fahajó átlagos „üzemi élettartamát". A BATAVIA karbantartásán is egy egész csapat dolgozik folyamatosan. Van is mit tenni: 2012. január 4-én egy különösen heves szélvihar megbillentette a főárboc derék- és sudárszárát, amelyeket le kellett szerelni. A szél nyomása alatt a derékszárat az árboctörzshöz rögzítő járomfa eltört! A derékszár most ott látható leszerelve a BATAVIA melletti mólón. A 20 év ezen a darabon sem múlt el nyomtalanul: akkora hosszanti repedés vonul végig rajta, hogy egy felnőtt férfi akadálytalanul belecsúsztathatja a tenyerét! A hajóra nem volt egyszerű bejutni: a hajóépítő telepről ki- és a tengerparti sétány túloldalán a BATAVIA-mólóra bejutni egy-egy forgóajtón keresztül lehet, amelyek egy vonalkód-olvasó segítségével nyithatók, amit a belépőjegy szélére nyomtatott vonalkód hoz működésbe. A kapuk kizárólag egy irányba forognak, vagyis, ha egyszer átmentünk rajtuk, akkor nincs visszaút (csak egy másik irányba járó forgóajtón keresztül, amelyet szintén vonalkód-olvasó működtet). A mi vonalkódjaink azonban sehogyan sem működtek. Szerencsénkre a magyarok olyanok, mint Ábrahám népe: mindenütt van belőlünk a világon, s csalódik, aki azt hiszi, hogy épp' a BATAVIA-ra nem jutott magyar! Még nem is érzékeltük a problémát – a forgóajtó felé tartva Tamás javában magyarázott a hajóról – amikor az ajtó melletti nagykaput felújító munkások egyike, egy nyílt tekintetű fiatalember hitetlenkedve dugta ki szakállas ábrázatát a kapu nyílásán: „*Ti is magyarok vagytok?*" Ő volt s székely Kolumbán Csongor, aki feljuttatott minket a BATAVIA-ra, miután a jegyeink befuccsoltak, s később rokonszenves kísérőnkké szegődött a hajón.

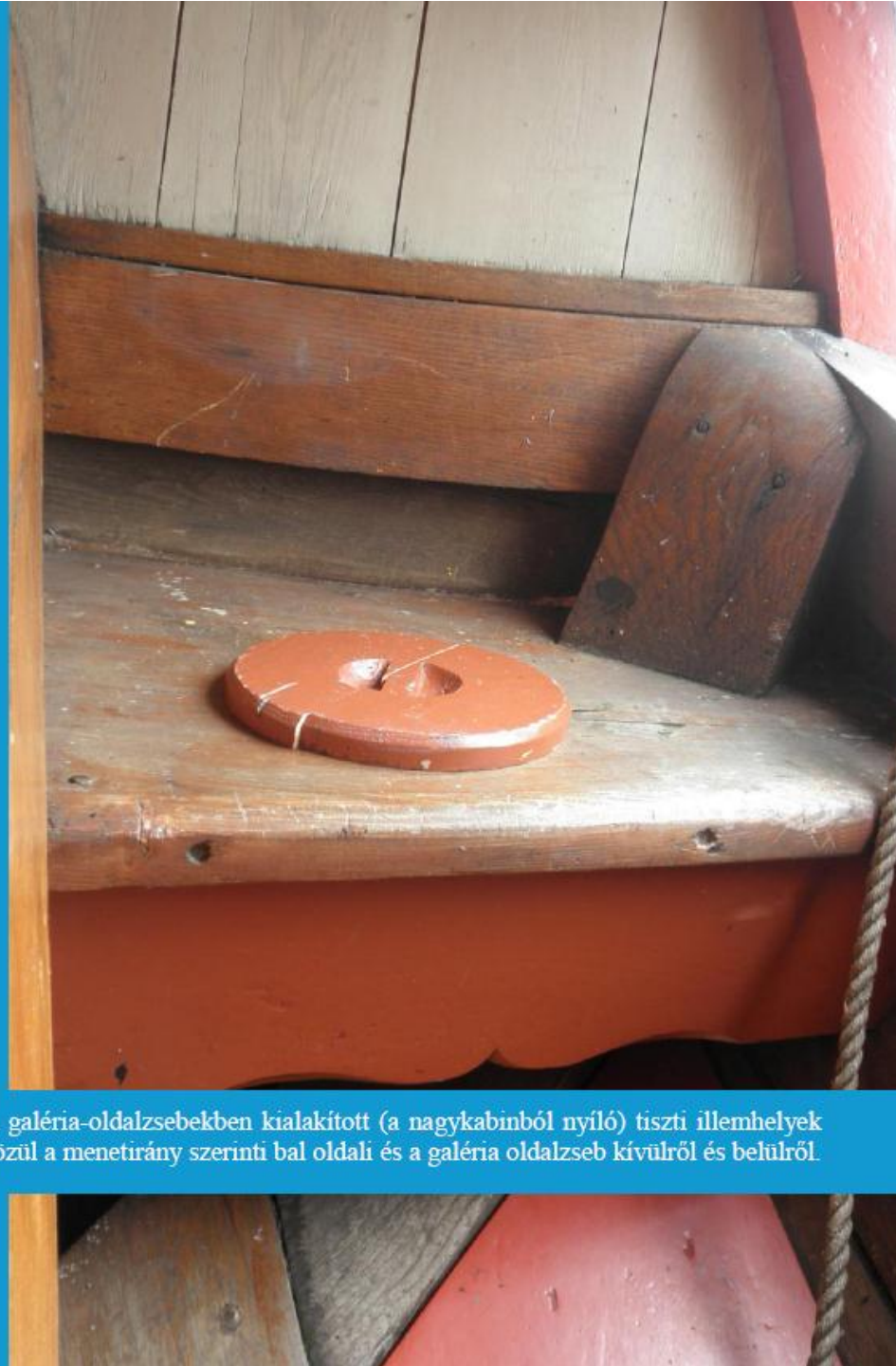
Kezdjük az elején! A faragott orrszobor és az orrtőke fölötti ácsolat (a legénységi WC)



A BATAVIA kormányműve: egy rudas (vagy ún.: „emeltyűs”) kormány. A kormánylapátot a kormányrúdnak a hajótestbe benyúló végéhez rögzített függőleges helyzetű rúd segítségével lehet elfordítani. A rudas kormányok a későbbi kormánykerékhez képest igen csekély kitérést tettek csak lehetővé, ezért a XVIII. században már nem alkalmazták őket. A kormányállásban a BATAVIA eredeti harangja.

A tatgaléria belülről: a tisztek étkező- és tanácsterme, a „nagykabin” (fent az orr-, lent a tat irányába fényképezve).



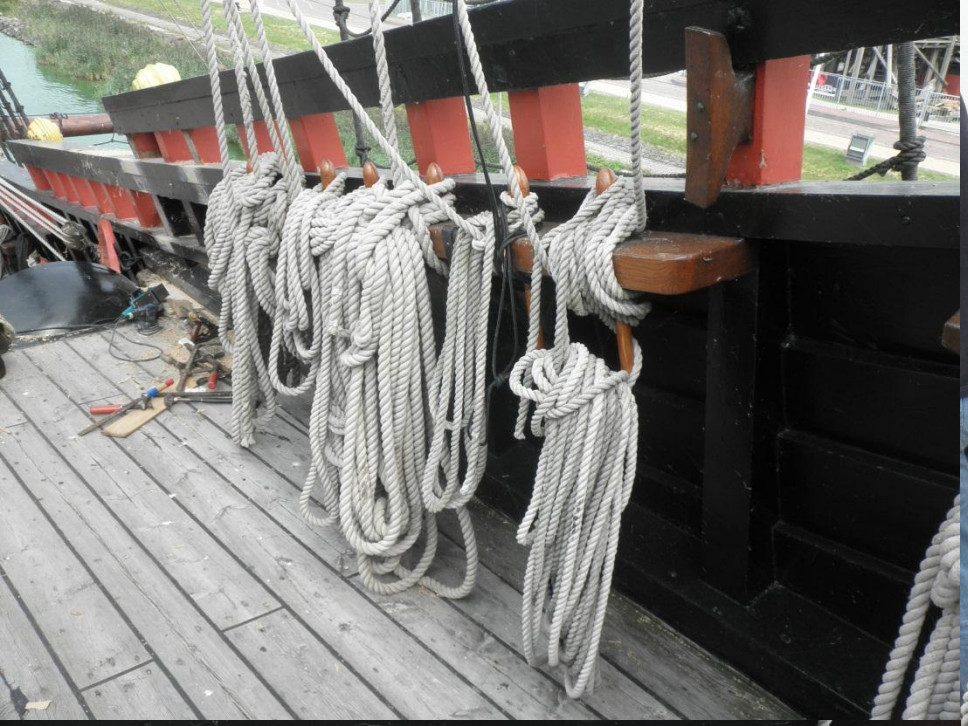


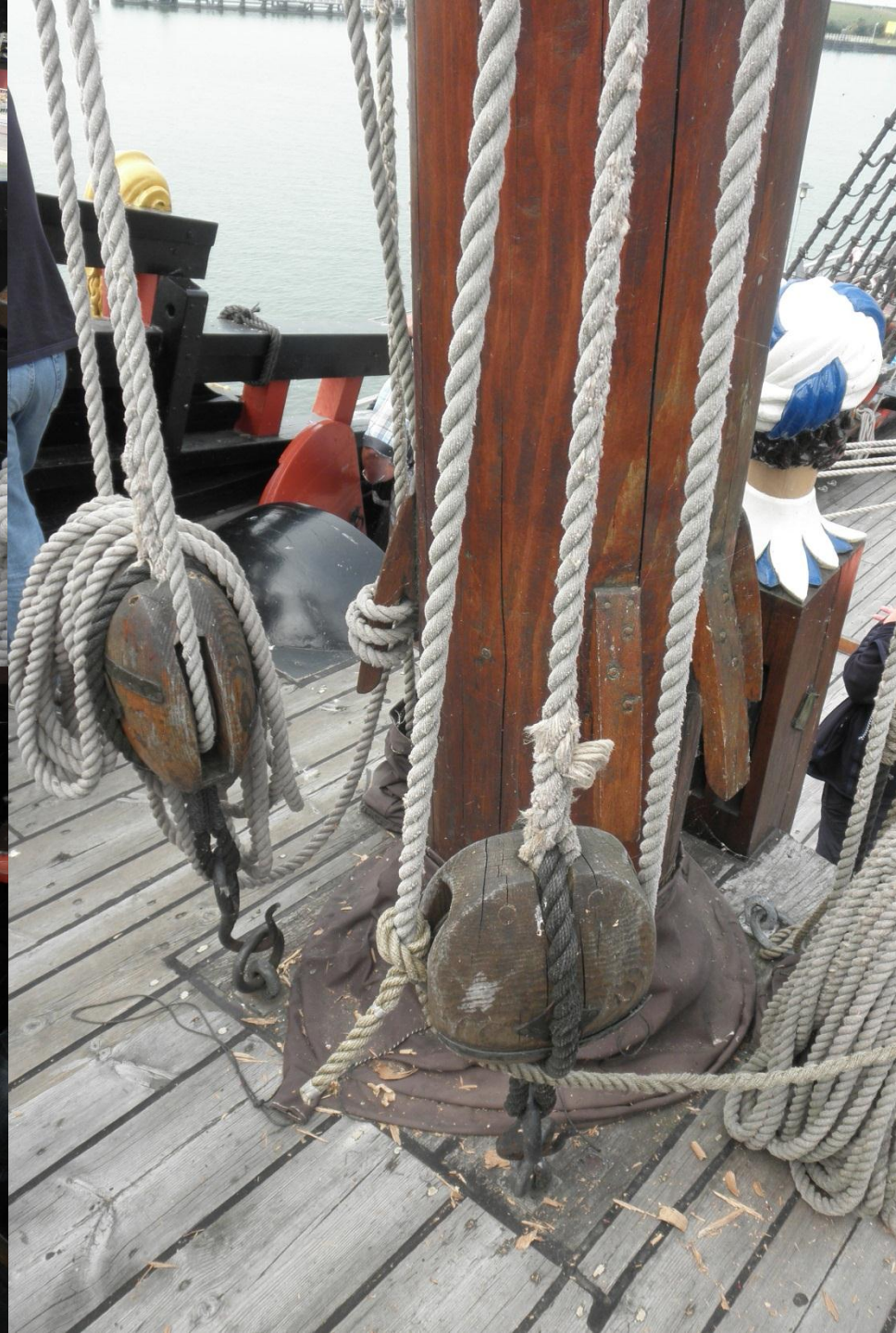
A galéria-oldalzsebekben kialakított (a nagykabinból nyíló) tiszti illemhelyek közül a menetirány szerinti bal oldali és a galéria oldalzseb kívülről és belülről.

Kolumbán Csongor (balra), a BATAVIA-n dolgozó egyik önkéntes Székelyudvarhelyről. Nélküle aligha juthattunk volna fel a hajóra…

A BATAVIA mellett Pelsaert parancsnok 9,1 méteres „hosszúcsónakjának” a másolata is megtekinthető, amelyen segítségért ment Batáviába

GEEN TOEGANG





A hajógyárban jelenleg egy másik történelmi hajó rekonstrukciója is folyik. Míg a BATAVIA egy kereskedelmi hajó volt, vele pontosan szemközt Michiel Adriaanszon de Ruyter (ejtsd: Reüter) admirális zászlóshajója, a De ZEVEN PROVINCIEN két ütegfedélzetes hadihajó felépítése zajlik.

A De ZEVEN PROVINCIEN *(*HÉT TARTOMÁNY*)* nevét az tette híressé, hogy a második és a harmadik angol-holland háborúban (1665-1667, illetve 1672-1674) ez volt de Ruyter admirális zászlóshajója. A klasszikus holland két ütegfedélzetes, háromárbocos vitorlást 1665-ben építették Delfshavenben.

Egyedi sajátosságként alsó ütegfedélzete a szokásosnál magasabban volt a vízvonal fölött, ezért a lőréseket akkor sem kellett lezárni, ha a tenger erősen hullámzott. 1692-ben a második francia-holland háborúban a francia flottával vívott barfleuri ütközetben annyira súlyos károkat szenvedett, hogy 1694-ben lebontották, azonban De Ruyterre emlékezve a holland hajóhadban azóta is rendszeresen egy-egy hajót a De ZEVEN PROVINCIEN névre keresztelnek.

Az eredeti hajó főbb adatai a következők: vízkiszorítása mintegy 1 600 t; hossza 46,14 m; szélessége 12,14 m; merülése 4,74 m; vitorla: 18 db; a vitorlák összesített felülete 2250 m^2;legénysége: 420 fő; fegyverzete: 80 bronzágyú.

Mielőtt a hajót bemutatnánk, érdemes kicsit alaposabban megismerkedni a híres holland tengernaggyal: Michiel Adriaenszoon de Ruyter (1607-1676) tengernagy, nemzeti hős, a történelem legnagyobb tengernagyainak egyike. Eredetileg csak Michiel Adrianszoon-nak hívták. A *Ruyter* nevet 1663-ban használta először anyai nagyapja után (aki *ruiter*, azaz lovas katona volt a hadseregben), a "de" szócskát pedig csak néhány évvel utóbb biggyesztette eléje.

Rövid ideig a szárazföldi tüzérségnél szolgált. A tengerész-mesterséget vitorlamester-tanoncként kezdte, így járta végig a ranglétrát. Johan de Witt mellett a holland flotta újjászervezője; 1673-tól a parancsnoka. Leghíresebb győzelmét a négynapos csatában az angolok ellen aratta. Számos esetben sikerekkel harcolt a franciák, az angolok és a svédek ellen; a magyar történelemben a protestáns prédikátorok kiszabadításával szerzett érdemeket.

Érdemes átnézni a de Ruyterről készített, könyvekben, interneten elérhető festményeket és metszeteket. Csak egy festmény készült róla, amelyen mell- és karvérttel, heroikus pózba merevedve ábrázolták, az összes többi ábrázolása jóval emberközelibb. A legjellemzőbb talán a Rijksmuseumban őrzött az a festmény, amelyen minden pátosztól mentesen, szája szögletében egy kis mosollyal ábrázolta a művész, úgy, hogy az az ember érzése, hogy ha marsallbot helyett egy krigli jófajta holland sörrel ábrázolták volna a kezében, az sem lett volna szentségtörés.

Gerrard Brandt lelkész barátjaként ismerte a tengernagyot, s életrajzi írásában sok emberi vonását említi. De Ruyternek két nagy szerelme volt: a hazája és a flotta. 1641-ben a hiúságára apellálva próbálták felkérni parancsnoki beosztásra, melyet azonban visszautasított. Ezt követően a hazaszeretetére hivatkoztak. Erre az érvre már elfogadta a felajánlott beosztást az alábbi válaszlevéllel: „*Becsületes kapitányként, igaz emberként fogok eljárni és remélem, Isten áldása lesz azon a munkán, amelynek elvégzésére kiküldtek bennünket drága Hazánk becsületének védelmében.*"

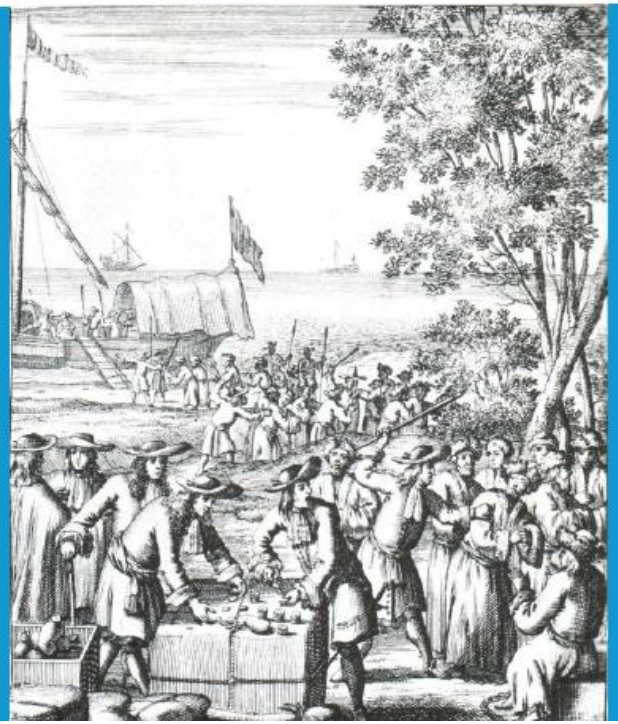
Tengeri hadvezérként is kiválónak bizonyult. Hadműveletei végrehajtása során az összes számba jöhető tényezőt – ár, apály, széljárás, időjárás, felderítési adatok, ellenség ismerete – számba vett. Gyakori flottagyakorlatokat rendelt el, melyeken a különféle harcászati elemeket, manővereket sajátíttatta el az alárendelt hajókkal. Rövid ideig szolgált a szárazföldi hadseregben, mint tüzér, így jól megismerte a fegyvernem lehetőségeit. Tapasztalatai nyomán kiemelt fontosságot tulajdonított a hajótüzérségnek, így a hajótüzérek lőgyakorlatainak. Azon kevés tengeri hadvezérek egyike volt, aki ha az ütközet vereséggel fenyegetett, mesteri módon tudta azt megszakítani és hajóit abból elenyésző veszteségekkel kivonni. Gyakorlatilag elérte, hogy az ütközet döntetlenül érjen véget.

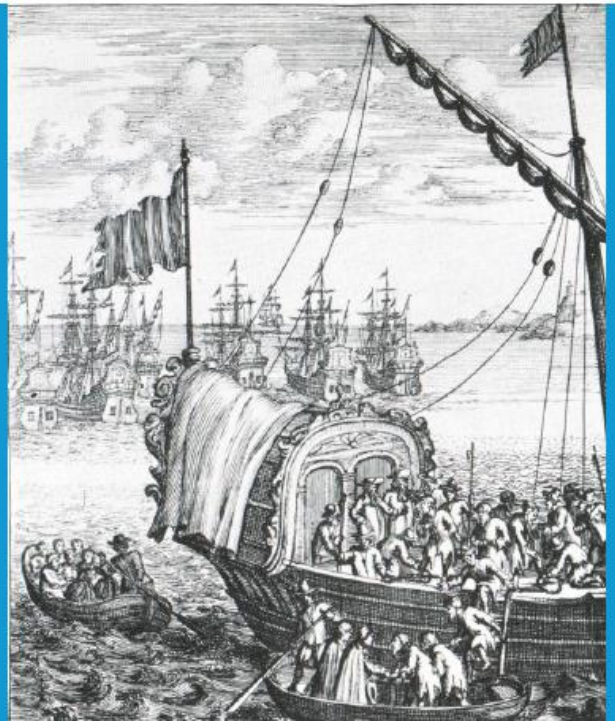
De Ruyter ráadásul ösztönző típusú parancsnok volt, megbízott az általa kiképzett tisztikarban, önállóságot biztosítva számukra a feladatok végrehajtásakor. Sok nemzet haditengerész tisztjei önként jelentkeztek nála szolgálattételre, hogy tanulhassanak tőle. Tromp tengernagy után egyedül ő volt, akit az egyszerű tengerészek „Bestevaer" (drága apa) névvel tiszteltek meg. Colbert, XIV Lajos francia király haditengerészeti minisztere így jellemezte: „*a legnagyobb kapitány, aki valaha a tengereket járta*". Jack Sweeman „Admirálisok" című nemzetközileg is elismert könyvében a hadtörténelem kilenc legkiválóbb tengernagya közé helyezi.

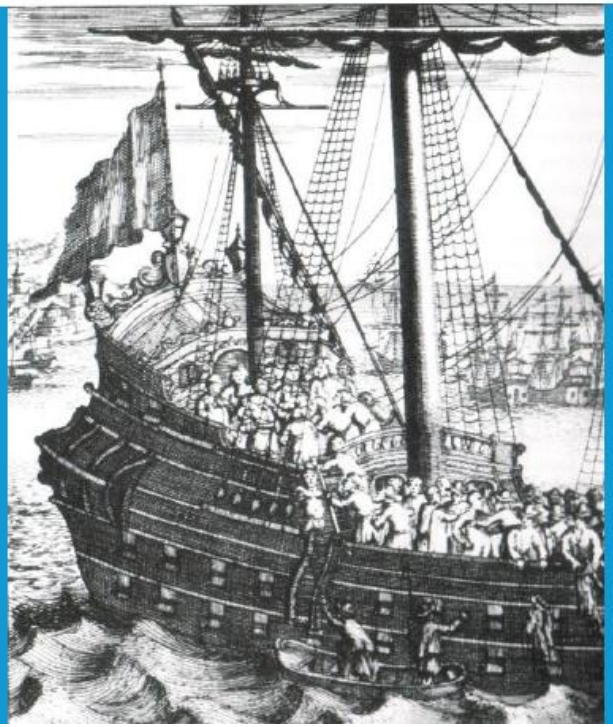
De Ruyter közismerten egyenes, becsületes, hazáját végtelenül szerető, mélyen vallásos ember volt. azonban szerény ember volt. Az 1673 évi texteli ütközetben aratott hatalmas győzelme után csak annyit mondott: „*Mit is mondhatnék? Szánk és nyelvünk cserbenhagy bennünket, hogy hirdessük Isten irántunk való jóságát. Nagy az áldás rajtunk. Csak remélhetjük, olyan szerencsések leszünk, hogy ki tudjuk mutatni, mennyire hálásak vagyunk Neki.*" Amikor hamis vádakkal börtönbe vetették az ország politikai életében jelentős szerepet játszó Comelis de Wittet, testvére, Johan de Witt levélben kérte az admirálist, hogy cáfolja meg rágalmakat, amit ő természetesen meg is tett. Később az egyik állami főtisztviselő megkérdezte, hogy miért fogta pártját de Wittnek, mire de Ruyter ezt válaszolta: "*Ha itt a hazában olyan a helyzet, hogy az igazságot nem lehet kimondani, akkor szánalmasan, nyomorúságosan érzem magam, mindamellett mégis mondani fogom, míg szemeimet le nem hunyom.*" Sohasem függött a közvéleménytől, és nem hajszolta a népszerűséget. Soha, egyetlen pártnak sem volt tagja. Szívesen hajózott együtt és szívesen beszélgetett a flotta lelkészeivel. Életrajzírója, Gerhardt Brandt (1626-1685) tiszteletes szerint: "*Az admirális megvetette a nagy megosztottságot a keresztények között, és vallási békére vágyott. Gyűlölte azt, ha elítélték, üldözték a másként gondolkodó hívőket és azokat, akik a keresztyén hiten kívül álltak.*" Három házasságából négy gyermeke született; közülük Engel fia maga is tengernagy lett a holland flottánál.

1673-ban kapta meg az elérhető legmagasabb rangot és beosztást (Luitenant Admiral-Generaal van Holland en West-Friesland). A hollandok ebben az időben a spanyolok szövetségesei voltak, akik a messinai felkelés leveréséhez holland flottatámogatást kértek a Földközitengeren azzal, hogy a hajóraj parancsnoka de Ruyter legyen. A hollandok csak 15 hajót küldtek, de beleegyeztek, hogy ezeket ő vezesse (egyes történészek szerint azért, mert a politikusok féltékenyek voltak tekintélyére és népszerűségére, ezért szerették volna minél távolabb látni).

De Ruyter a stromboli csatában legyőzte az Abraham Duquesne vezette franciákat, majd kiszabadította a gályarabságra ítélt magyar protestáns prédikátorokat. 1674-ben a háromfelé szakított Magyarország királyi részén az ellenreformáció jegyében Kollonich püspök március 5-re Pozsonyba idéztetett mintegy háromszáz protestáns prédikátort és tanárt, akik közül 167-en meg is jelentek. Zendülésben való részvétellel vádolták őket, ami akkor főbenjáró bűn volt. Közülük 42 főt nemes egyszerűséggel és a többi protestáns számára elrettentő példaként gályarabságra ítéltek és eladták őket Nápolyba. A Dél-Itáliába vezető viszontagságos utat csak 32-en élték túl, őket a gályák evezőpadjaihoz láncolták. Itt szerzett tudomást rabságukról a protestáns Hollandia Nápolyban állomásozó földközi-tengeri flottájának parancsnoka, de Ruyter admirális, aki azzal írta be a nevét a magyar történelembe és az egyetemes protestáns históriába, hogy 1676-ban kiszabadította a fogságból a még élő 26 prédikátort és ellátta őket holland útlevelekkel, amelyekkel Svájcban és Hollandiában telepedtek le.







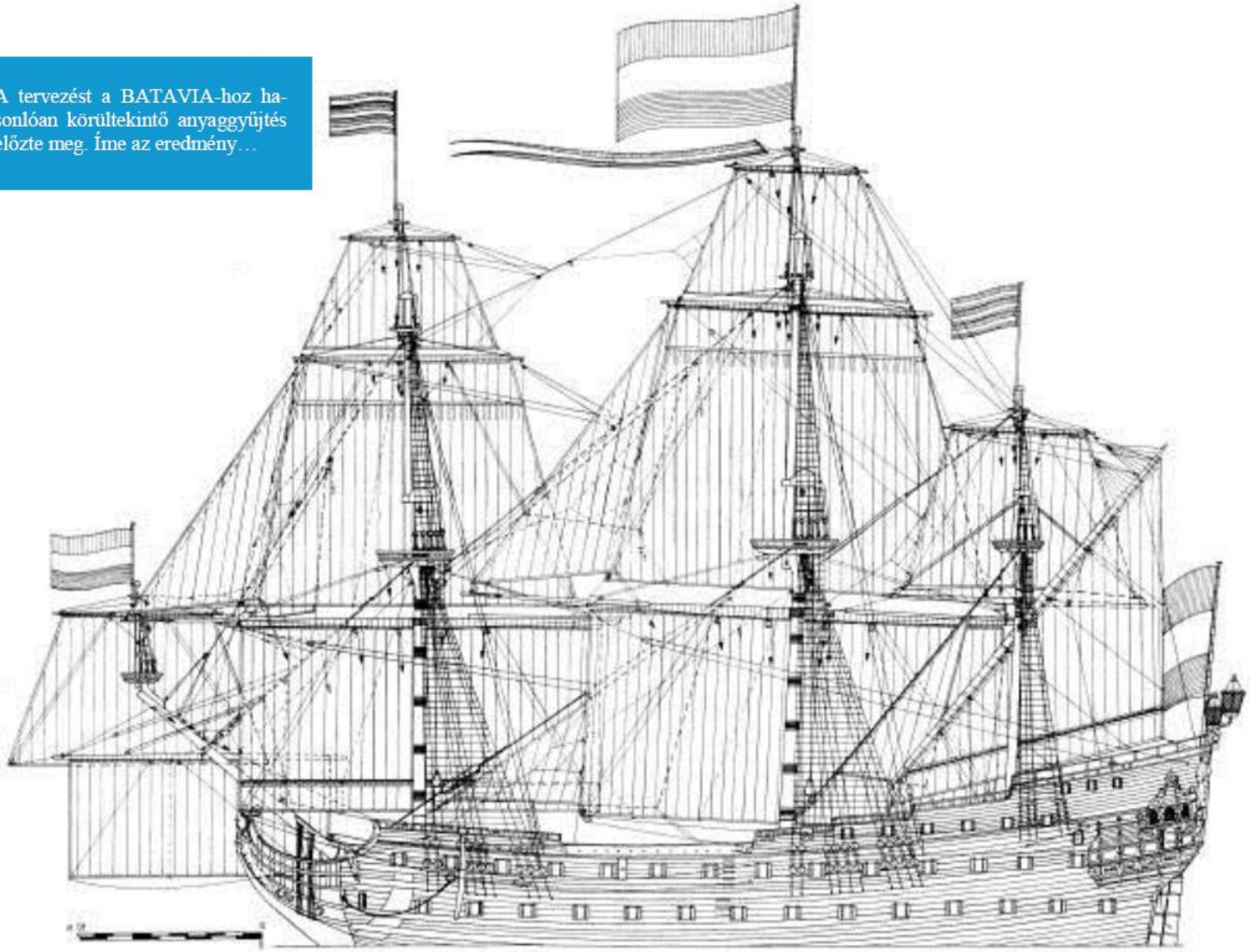
De Ruyter admirális síremléke a Nieuwe Kerk-ben.

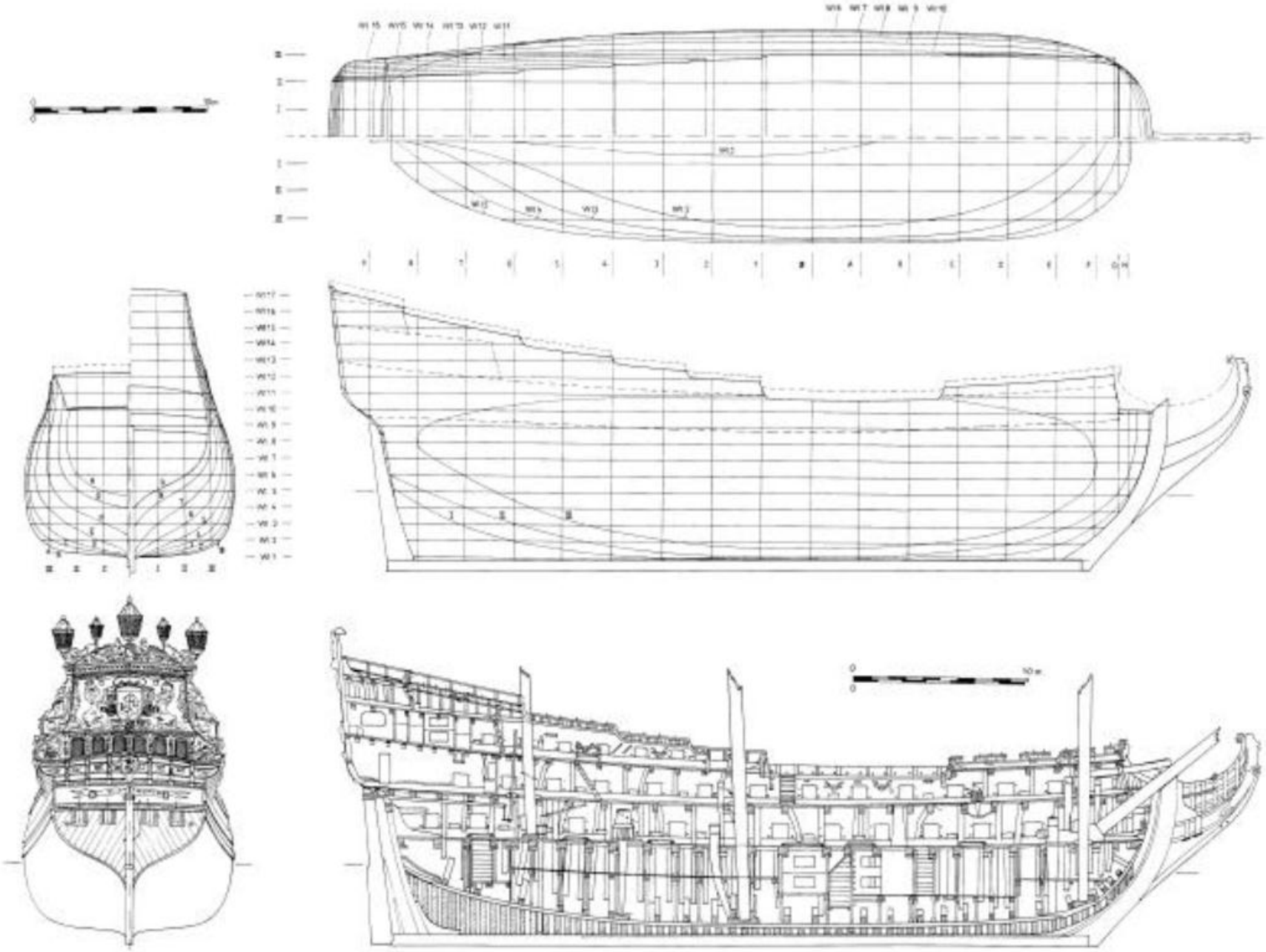
Nem sokkal később, 1676. április 22-én de Ruyter Augustánál újra összecsapott Duquesne hajóhadával. Egy ágyúgolyó azonban mindkét lábszárát térd alatt szétroncsolta, s az admirális hat nap múlva Siracusa kikötőjében zászlóshajója, az EENDRACHT fedélzetén belehalt a seblázba. Holttestét hajón szállították haza. Bár a két ország hadban állt, XIV. Lajos francia király elrendelte, hogy minden olyan francia kikötőben, amely előtt a de Ruyter holttestét szállító hajó elhalad, tiszteletére adjanak le díszsortüzeket.

De Ruytert 1677. március 18-án Amszterdamban, a Nieuwe Kerkben (Újtemplomban) temették el. Síremlékén a következő felirat: „Intarminus fulget honoribus" — azaz: „Makulátlan becsülettel tündököl". Emlékére 1895-ben a debreceni Református Nagytemplom parkjában gályarab-emlékoszlopot állítottak, 1907-ben pedig a Magyar Református Egyház De Ruyter születésének 300 éves évfordulójára az amszterdami Református Koronázó nagytemplomban az admirális koporsója fölé ezüstkoszorút helyezett, melynek leveleire rávésték a 26 kiszabadított gályarab lelkész nevét.

A „de Zeven Provincien" rekonstrukciója

A tervezést a BATAVIA-hoz hasonlóan körültekintő anyaggyűjtés előzte meg. Íme az eredmény…





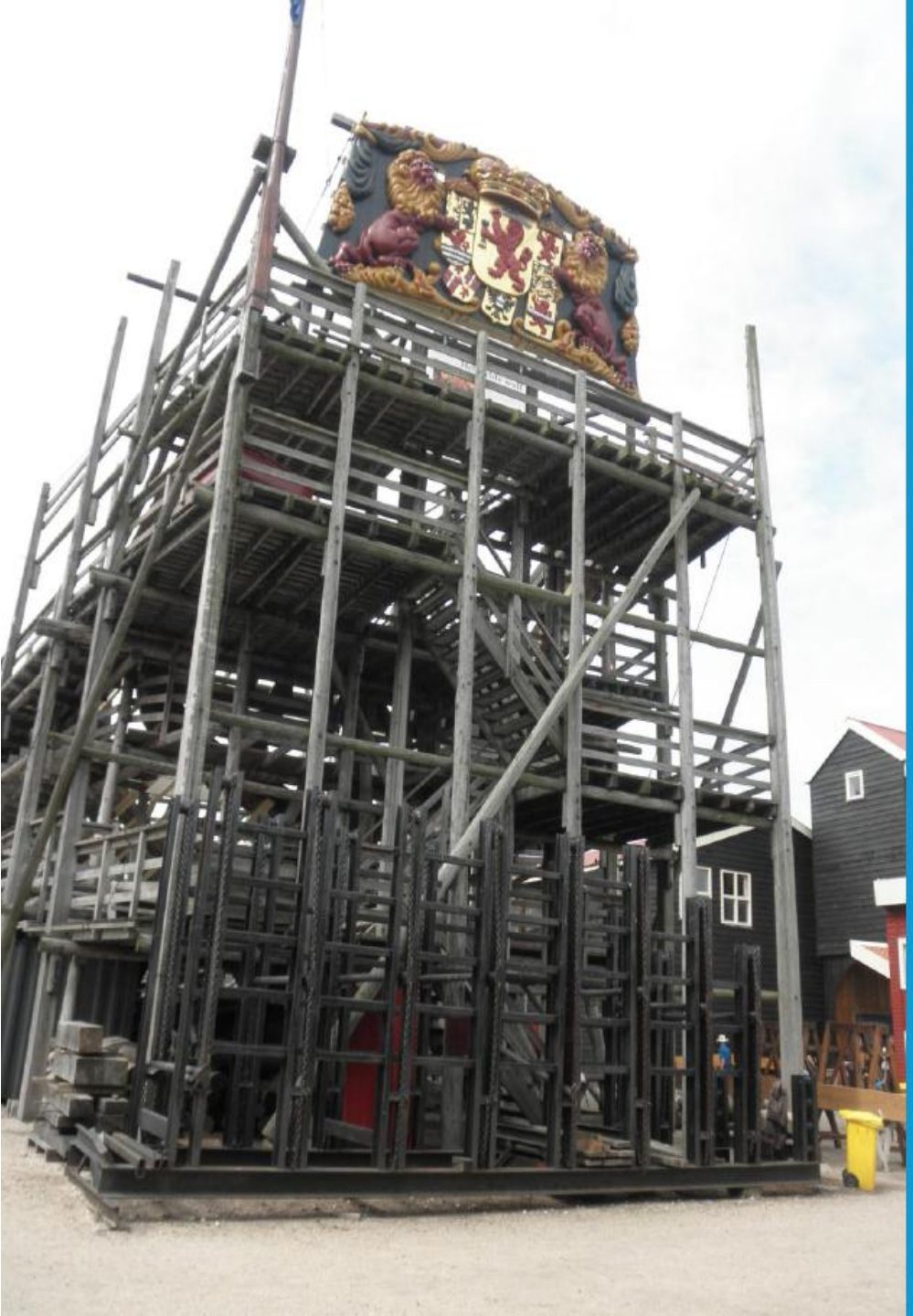
A De ZEVEN PROVINCIEN a Bataviawerf másik meghatározó jelentőségű látványossága. Az iránta megnyilvánuló érdeklődés talán azért olyan általános, mert a csupasz hajóváz lehetőséget teremt arra, hogy úgy lássunk egy fából készült vitorlást, ahogyan csak az építés ideje alatt láthatjuk: ha elkészült, többé már sosem lesz ilyen világosan áttekinthető a konstrukció, amely most viszont még olyan, akár a halcsontváz. A gerinc és a bordák egyértelmű rendje, az orr- és a fartőke magasba lendülő ívei lélegzetelállító közelségbe hozzák a fa hajó lényegét: hogy tudniillik a természetes anyagokból készült organikus szerkezet – az élő fából ácsolt hajó – évszázadokon át az életben maradás egyetlen záloga volt a tengeren, az ember egyetlen társa és utolsó esélye a bajban. Nem véletlen a régi tengerészmondás: „*Egyik kezeddel magadért, a másikkal a hajóért!*"

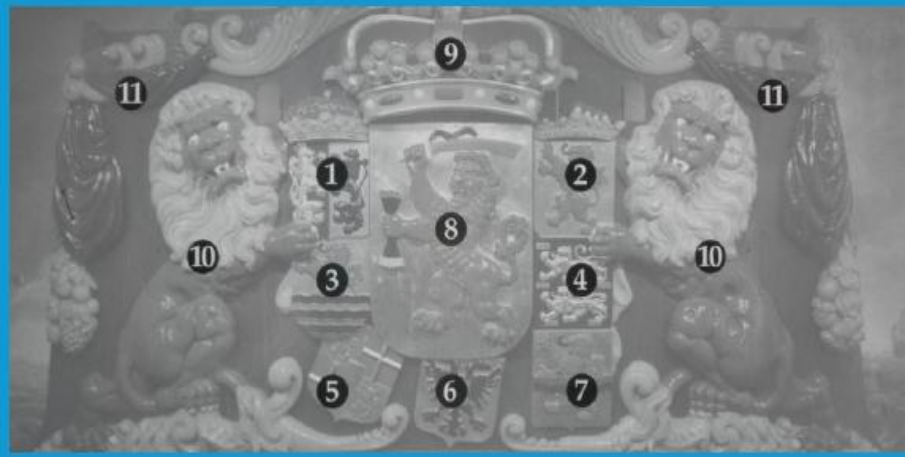
Ettől az ember egy kicsit talán saját magával, és a természet erőihez képest csekély mivoltával is jobban szembesülhet, s ehhez képest kezdi jobban, illetve többre értékelni ezeket a fából készült úszó városokat. Lassan még a laikus látogató is kezdi átérezni, hogy a régi tengerészek miért ragaszkodtak szinte babonás tisztelettel és szeretettel a hajóikhoz, annyira, mintha azok is élőlények volnának. Az emberi vázrendszerhez hasonló gerincen és bordák között állva érthetőbbé válhat, hogy a tengerészek miért és hogyan személyesítették meg, s ruházták fel szinte emberi tulajdonságokkal a hajóikat. (Gondoljunk csak arra, hogy a tengerész számára a viharban hányódó hajó nyikorgása „nyögés", a süllyedő fa hajó utolsó hangja „sírás", stb.). A De ZEVEN PROVINCIEN közelében mindez szinte magától, minden különösebb magyarázat nélkül, hamar értelmet nyer.

A híres hajó- és rakománybiztosító társaság, az angol Lloyd's a XIX. században többek között aszerint sorolta különböző kockázati fokozatokba az épülő hajókat, hogy milyen az a telephely, ahol épültek. Ebből a szempontból különösen fontos volt, hogy hol – milyen körülmények között – tárolják a hajóépítéshez a telephelyre szállított faanyagot, illetve, hogy fedett helyen épül-e a hajó vagy a szabad ég alatt. Ezen szempontok alapján a Bataviawerf és a De ZEVEN PRO-VINCIEN bizony alighanem csak igen rossz besorolást kaphatna. A hajó ugyanis a szabad ég alatt épül – kitéve az időjárás minden viszontagságának (amíg egy hajó a XVII. században 6 hónap alatt felépült, addig ez nyilvánvalóan sokkal kisebb gondot okozott, mint manapság, amikor a De ZEVEN PROVINCIEN már csaknem 20 éve áll ugyanazon a helyen).

Az 1995 óta épülő hajó legrégebben beépített alkatrészei már 17 esztendeje dacolnak a nap, a szél, az eső és a hó jelentette kihívással és nem biztos, hogy kibírják, míg elkészül a hajó. Több helyen már most nyilvánvalóan látszik, hogy cserére szorulnak. Kísérőnk, Csongor – aki igencsak ért a fához – meg is erősíti: a De ZEVEN PROVINCIEN-t, illetve az eddig elkészült részeit (már ha tényleg vízre akarják bocsátani egyszer), lényegében az elejétől kezdve újra kell építeni. Igen lehangoló! Ennek ellenére – ha lassan is, de jó láthatóan – folytatódik a hajó építése: az asztalos- és a fafaragó műhelyben szorgoskodnak a mesterek, s a kezük munkája nyomán mind több szerkezeti elem és faragott dísz kerül a helyére. A kovácsok keze alatt szintén ég a munka: elkészültek a horgonyok és készen van már több ágyúcső is. A hajóácsok sem tétlenkednek: egyre magasabb a bordaváz és lassan kész a hajó nagycsónakja.

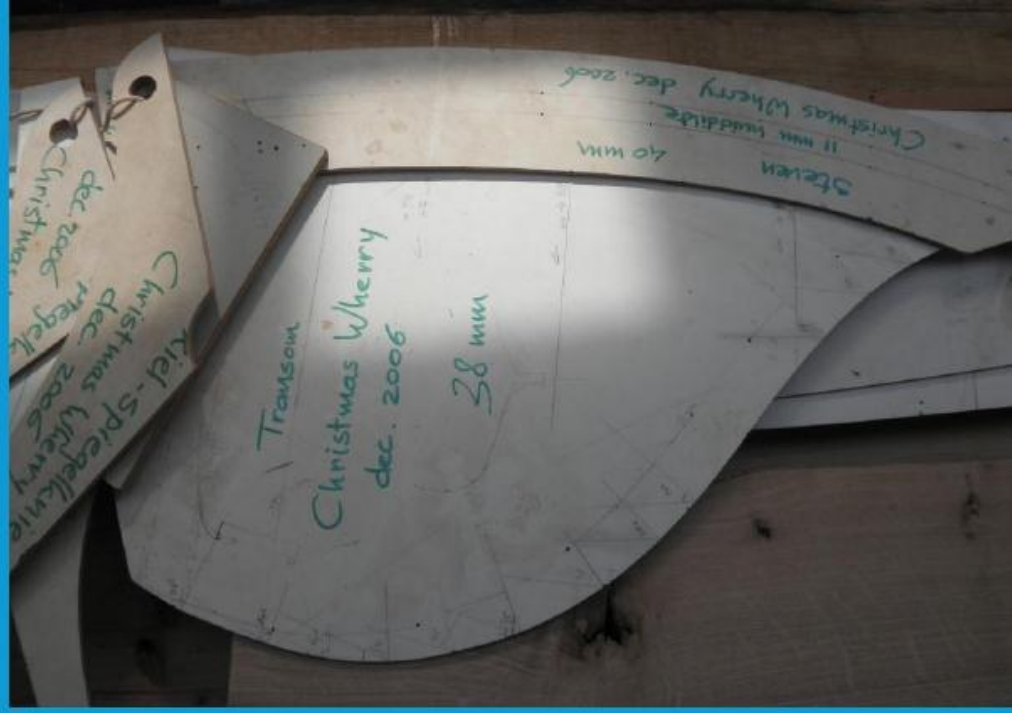
Azóta, hogy a kész BATAVIA helyét 1995-ben átvette a hajóépítő telepen, a De ZEVEN PROVINCIEN építése csak igen vontatottan halad. Ennek ellenére az eltelt 17 esztendőben lassanként formát öltött a bordaváz.

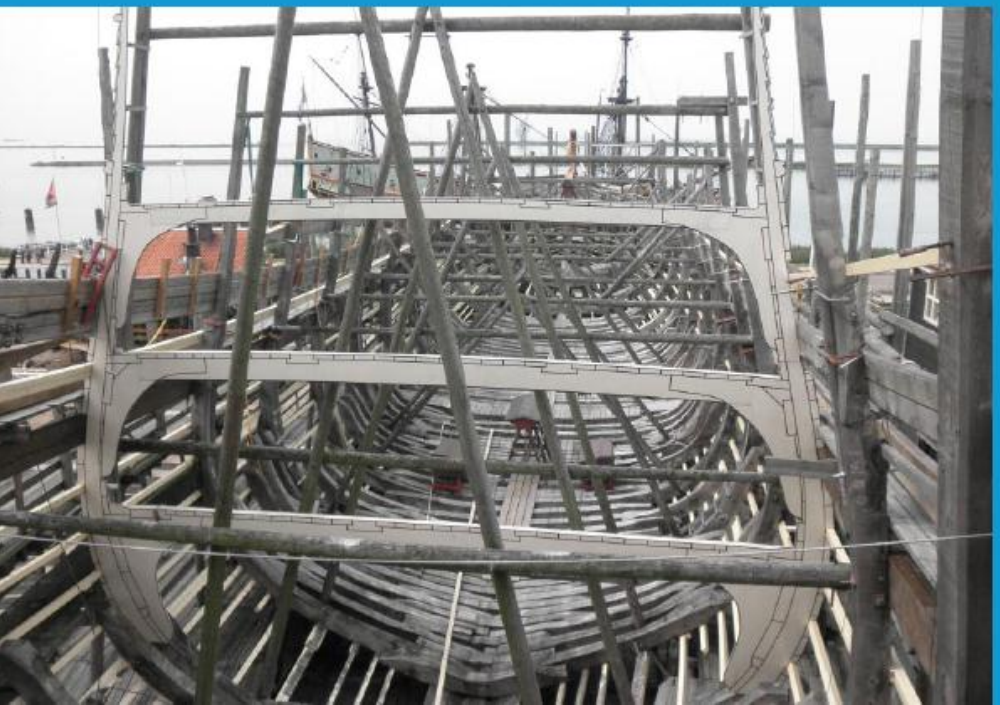


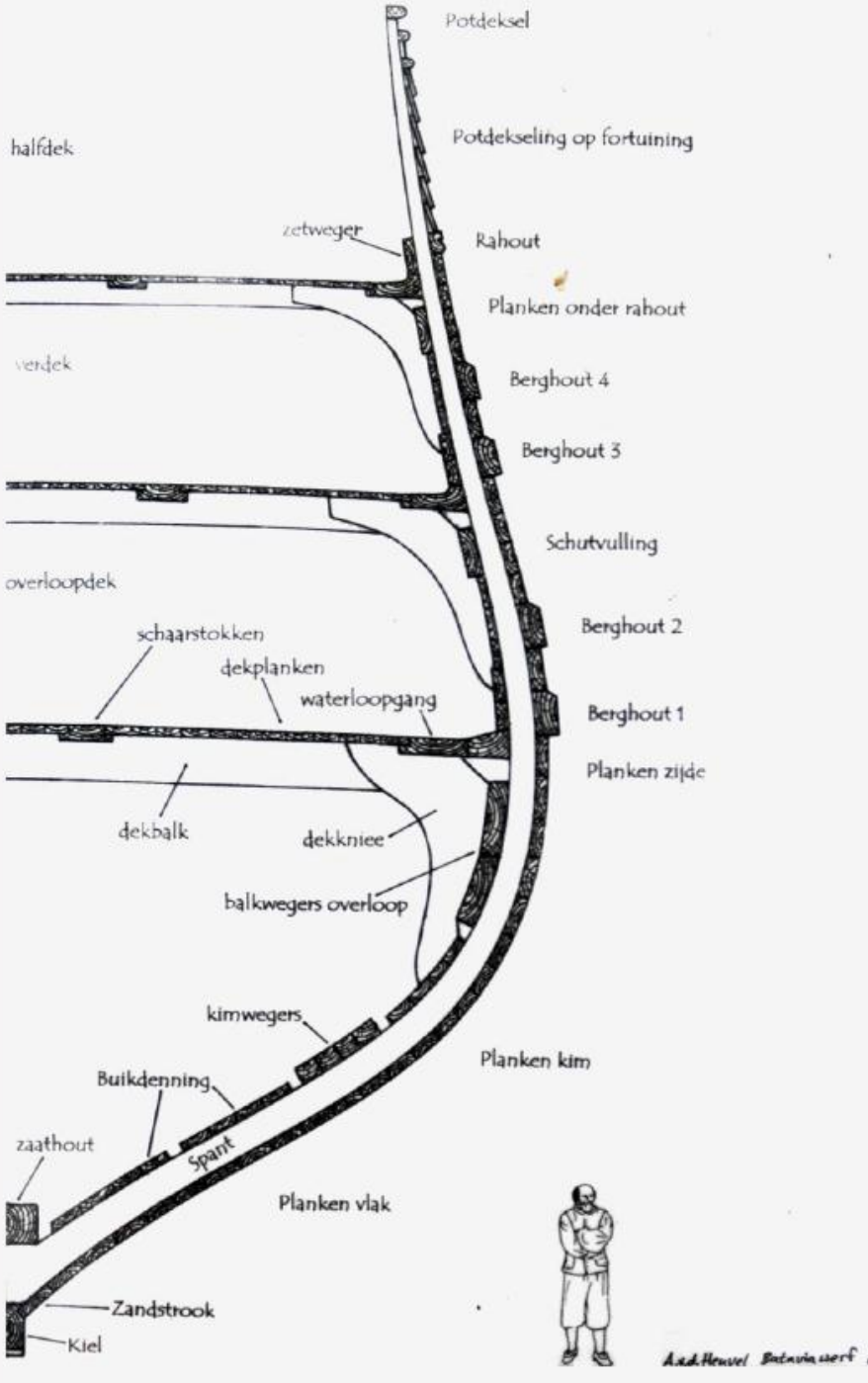


Wapens in hiërarchische volgorde:

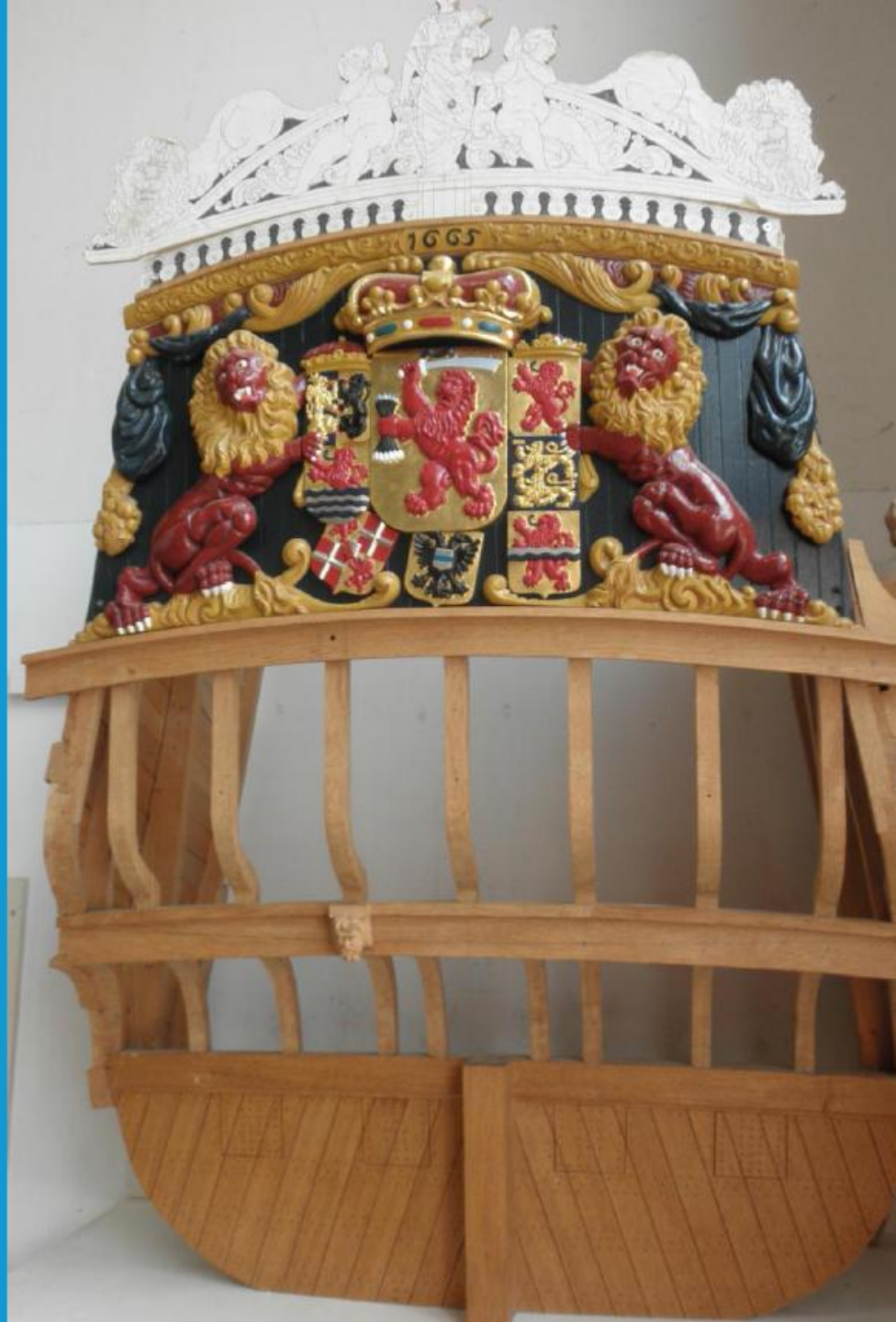
1. Wapenschild van het soevereine gewest Gelderland.
   Dit schild staat bovenaan, omdat in de formele hiërarchie Gelderland een hogere status had dan het graafschap Holland. Ook al had in de praktijk Holland veel meer te vertellen dan Gelderland, toch draagt Gelderland een hertogskroon, terwijl Holland slechts de gravenkroon draagt.
2. Wapenschild van het soevereine gewest Holland.
3. Wapenschild van het soevereine gewest Zeeland.
4. Wapenschild van het soevereine gewest Friesland.
5. Wapenschild van het soevereine gewest Utrecht.
6. Wapenschild van het soevereine gewest Groningen Stad.
   Eigenlijk had op het rechte wulf het wapen van Groningen Stad & Lande moeten staan, maar gezien de strubbelingen die er rond 1665 waren tussen Groningen stad en land lijkt het waarschijnlijk dat de stad zijn eigen wapen naar voren heeft geschoven ten nadele van het land
7. Wapenschild van het soevereine gewest Overijssel.
8. Het wapen van de Republiek der Zeven Verenigde Nederlanden.
   Dit wapen is qua voorstelling gelijk aan dat van Holland: een rode klimmende leeuw op een geel veld. Maar deze leeuw heeft een zwaard in zijn rechterpoot en een bundel van zeven pijlen in zijn linkerpoot. Deze pijlen stellen de zeven verenigde Nederlanden voor, met als achtergrondgedachte: 'een pijl kun je breken, maar zeven pijlen niet'! Het wapen met zijn kroon zijn allemaal symbolen om aan te geven dat de Republiek soeverein is, zichzelf kan en zal verdedigen en aan geen andere vorst verantwoording schuldig is.
9. De kroon om aan te geven dat de Republiek soeverein is en dezelfde status heeft als 'echte' koninkrijken zoals Engeland en Frankrijk.
10. Schildhouder
11. Guirlandes ter omlijsting van het geheel.

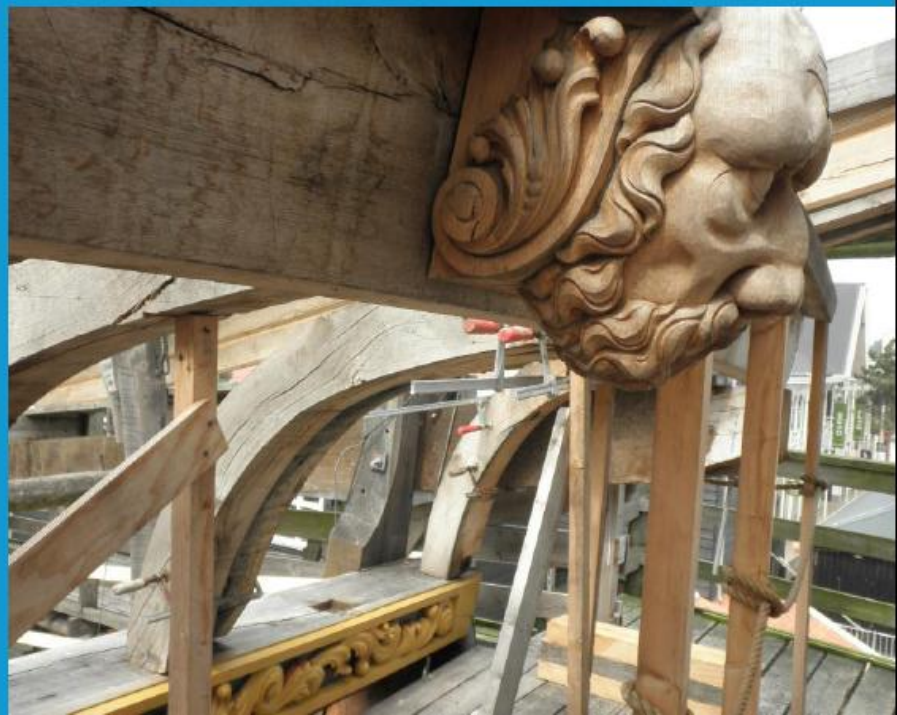

Transom
Christmas Wherry
dec. 2006
38 mm
Steven
40 mm
11 mm buddiude
Christmas Wherry dec. 2006
Kiel-Spiegelmie
dec. 2006
Christmas Wherry
dec. 2006
Kiel gelegd
op woensdag 17 mei 1995 door
J.C.J. Lammers
Commissaris van de Koningin
in de provincie Flevoland




Potdeksel
halfdek
Potdekseling op fortuining
zetweger
Rahout
Planken onder rahout
verdek
Berghout 4
Berghout 3
Schutvulling
overloopdek
Berghout 2
schaarstokken
dekplanken
waterloopgang
Berghout 1
Planken zijde
dekbalk
dekkniee
balkwegers overloop
kimwegers
Planken kim
Buikdenning
zaathout
Spant
Planken vlak
Zandstrook
Kiel

RCE'S

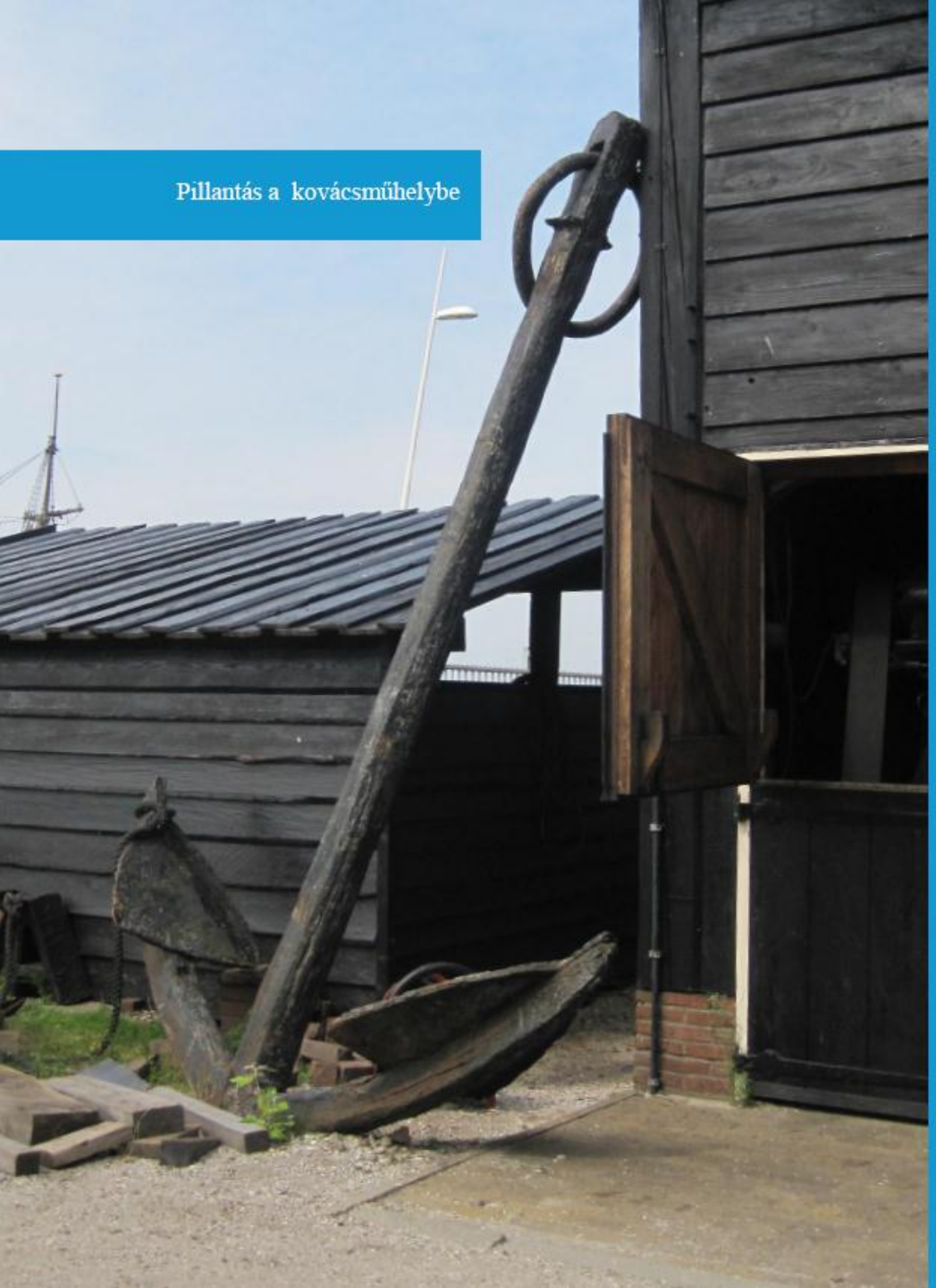

1665

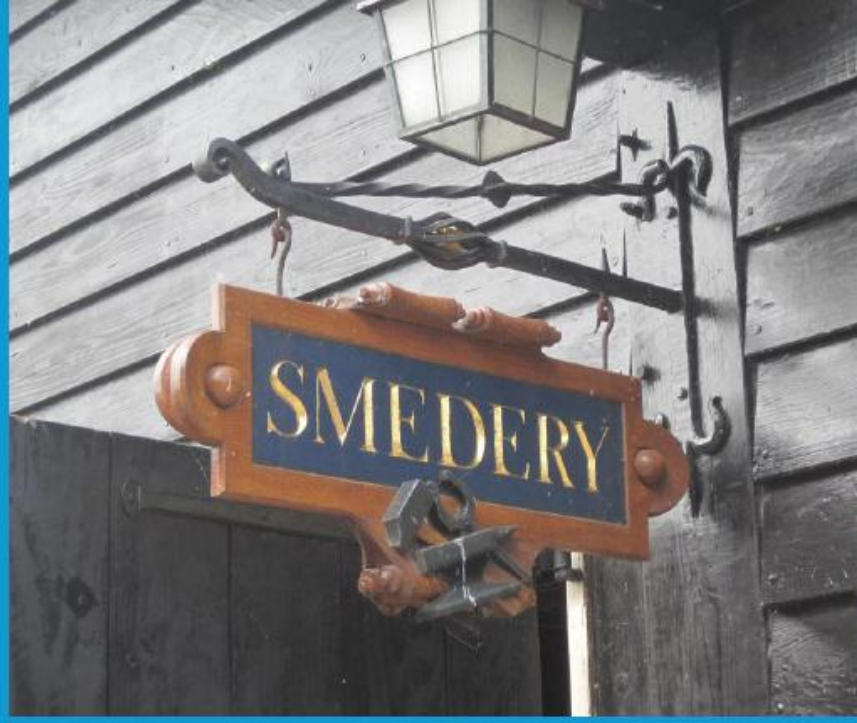


Előkészített építőanyag a telephelyen a szabad ég alatt

Készül a nagy csónak. Szerencsé fedett helyen…

Pillantás a kovácsműhelybe





A 2008. évi tűzvész. A hajónak csodálatos módon nem esett baja…

Ilyen lesz, ha egyszer elkészül…

Köszönöm a figyelmet!