



Der Aufbau des original Batavia-Portals im „Maritime Museum“ in Geraldton, Australien (links). Rechts: eine Unterwassererkundung des Wracks der „Batavia“ am Morning Reef vor der Westküste Australiens. Die Bergung fand in den Jahren 1972 bis 1976 statt. Fotos: Bürgerstiftung

350 Jahre auf dem Meeresboden

Im Bentheimer Schlosspark entsteht ein Nachbau des Batavia-Portals – Folge 2

Von Helmut Schönrock

Die „Batavia“, das Flaggschiff der Niederländischen Ostindien-Kompanie (VOC), sinkt auf der Jungfernfahrt nach Batavia (heute Jakarta), der Hauptstadt der niederländischen Ostindien-Kolonien. Am Morgen des 4. Juni 1629 läuft sie auf das Morning Reef nahe Beacon Island, einem Teil der Houtman Abrolhos vor der westaustralischen Küste.

Im April 1840, bei einer Vermessung der Nordwestküste der Abrolhos-Inseln für die britische Admiralität, berichtet Kapitän John Lort Stokes, dass an der Südwestspitze einer Insel die Balken eines großen Schiffes entdeckt wurden. Es wird angenommen, dass es sich um die 1727 gestrandete „Zeewijk“ handelt. Für Kapitän Stokes gibt es jedoch kaum Zweifel, dass es die Reste der 1629 gesunkenen „Batavia“ sind, da die Überlebenden der „Zeewijk“ berichteten, „an dieser Stelle ein Schiffswrack gesehen zu haben“.

Nach umfangreichen Recherchen in den 1950er-Jahren vermutet die Historikerin Henrietta Drake-Brockman jedoch, dass die „Batavia“ in der Wallabi-Inselgruppe liegen muss. Erst 1963 wird die Unglücksstelle von Fischer David Johnson und Taucher Max Cramer auf der Wallabi-Gruppe der Houtman Abrolhos, 35 Kilometer vor der Küste West-Australiens, entdeckt.

Nach einer systematischen archäologischen Untersuchung beginnt die Bergung

von Teilen des Schiffes und seiner Ladung. Das Westaustralische Maritime Museum Fremantle ist aufgrund eines 1972 geschlossenen Abkommens mit den Niederlanden über die Rechte an den vor Westaustralien gestrandeten VOC-Schiffe berechtigt, die Überreste der „Batavia“ zu sichern und soweit angebracht zu bergen.

Bei den ersten Erkundungen werden neben Kanonen, Gold- und Silberstücken und

dem noch gut erhaltenen Heck auch zahlreiche bearbeitete Steinblöcke ausgebracht. In den Jahren 1970 bis 1974 werden unter der Leitung von Jeremy Green vom Western Australian Museum einige Kanonen, ein Anker und viele Artefakte geborgen, darunter Holz von der Backbordseite des Hecks. 1972 beginnt die eigentliche Bergung des Schiffes. Es ist eines der größten und ehrgeizigsten maritimen archäologischen

Projekte des Western Australian Museums.

In vier Jahren – 447 Tagen vor Ort und 1617 Tauchstunden – werden die Wrackteile und Gegenstände geborgen, fotografiert, archiviert und ans Festland gebracht. Auch das Heck wird vollständig geborgen. Weiterhin werden von 1972 bis 1976 Ziegelsteine und 137 bearbeitete Steinblöcke mit einem Gesamtgewicht von rund 37 Tonnen gehoben. Es stellt sich heraus,

dass die Blöcke aus Sandstein sind. Ihre Herkunft ist noch unbekannt.

Nach fast 350 Jahren wird nun versucht, den Bausatz des Portals zusammen zu setzen. Einige Blöcke sind markiert, die Blöcke für den Giebel, die Spitze der Fassade, sind jedoch unmarkiert. Erst mit einem Modell im Maßstab von 1:10 findet man heraus, dass man die Blöcke zu einem sieben Meter hohen Portal zusammenstellen kann. Auf zwei Halbsäulen ruht der Architrav, der einen flachen Dreiecksgiebel trägt. Insgesamt bestehen die Säulen, einschließlich Fuß und Kapitell, aus neun Lagen. Aus einer Vielzahl von keilförmigen Sandsteinen wird zwischen den Säulen ein Rundbogen gebildet. Der Schlussstein des Rundbogens ist mit dem Relief eines Löwenkopfes versehen.

Heute steht das Portal im Western Australian Museum in Geraldton. Das Wrack der „Batavia“ ist in der Ship-Wrack-Galerie Fremantle ausgestellt, zusammen mit einer originalgetreuen Replik des Portals.

Da die Fassade sehr groß ist, vermutete man eine Verwendung des Portals für ein bedeutendes Gebäude. Tagebuchaufzeichnungen des Niederländers Pieter van den Broecke, der sich 1629 in Batavia aufhielt, lassen vermuten, dass das Portal für das Wassertor der Festung in Batavia vorgesehen war. Geologische Untersuchungen zeigen, dass es sich bei den Blöcken um Bentheimer Sandstein handelt.

Aus dem Bautagebuch des Batavia-Portals

Nachdem die Arbeiten an der Steinmetzhütte vollendet sind, beginnen die Arbeiten am Batavia-Portal.

März/April 2021:

Die Windfedern am Dach der Hütte werden gestrichen und angebracht. Der Deckenkran wird montiert. Die Hütte ist nun einsatzbereit. Die im Gildehauser Steinbruch gebrochenen Sandsteine werden vom Steinmetzbetrieb Monser, Nordhorn, auf Größe geschnitten. Danach werden die ersten Blöcke im Steinmetzbetrieb Rössler-Lansmann, Bad Bentheim, angeliefert. Die Bearbeitung der ersten Steine beginnt. Mit dem Zusammenfü-



Juni 2021: Die ersten bearbeiteten Sockelsteine (links). Rechts: Steinmetzin Petra Rössler-Lansmann bei der Arbeit.



gen der Bewehrungskörbe beginnen die Vorbereitungen für den Bau des Fundamentes. Der Standort des Tores im Schlosspark wird endgültig festgelegt.

Mai 2021:

Am Standort des Batavia-Portals wird eine Grundwasserabsenkung vorgenommen, die

Fundamentlöcher werden ausgebagert. Nachdem die Bewehrungskörbe positioniert sind, wird der Beton in die Fundamentlöcher eingebracht. Der Arbeitsplatz für die Steinmetze zum „Steinkloppen“ in der Steinmetzhütte wird vorbereitet, die ersten Blöcke werden angeliefert. Die Steinmetzhütte

wird am 28. Mai in Betrieb genommen.

Juni 2021:

Neben der Bearbeitung der Sandsteine bei Rössler-Lansmann werden an verschiedenen Tagen, für die Öffentlichkeit frei zugänglich, Blöcke in der Steinmetzhütte im Schlosspark bearbeitet.

Fortsetzung folgt