



*Un tipo di nave del XVII Secolo, di origine
olandese: la Pinnace*



Galli Sergio

Architettura Navale

Un tipo di nave del XVII Secolo, di origine olandese: la Pinnace

Voglio iniziare qui un'altra ricerca che sto portando avanti sui vari tipi di velieri che ebbero un notevole utilizzo nel diciassettesimo secolo: la "**Pinnace**". Passo quindi senza indugio alla pubblicazione della mia piccola ricerca.

Etimologia: la parola inglese "pinnace", e vocaboli simili in molte altre lingue (ad esempio in Olanda "pinas", in Indonesia "pinisi" di evidente derivazione olandese), proviene dalla parola spagnola "pinaza" (1240 circa), derivata anch'essa dalla parola "pino" (albero di pino), dal legno cioè con il quale venivano costruite queste navi. La parola inglese ebbe origine dal Francese "arcaico-intermedio" "pinasse".

Con il termine "pinnace" si fa riferimento a due diversi tipi di imbarcazioni, molto differenti tra di loro: "pinnace" può essere una nave o una barca, in funzione del tipo di imbarcazione di cui si sta discutendo, c'è la "pinnace" di tipo barca che è diventata di uso più comune in tutto il mondo ai nostri giorni come sinonimo di scialuppa, mentre le "pinnace" di tipo navi sono ora meno comuni. Entrambe i tipi di imbarcazioni sembrano aver avuto origine in Europa centro-settentrionale e ormai sono state ampiamente soppiantate da altri tipi di imbarcazioni, sviluppate in epoche più recenti. In ogni caso, le "pinnace" del tipo nave sono tutt'ora molto interessanti specialmente per motivi storici.

Le "pinnace" più grandi, di tipo nave, erano chiamate anche "**full-rigged pinnace**". La "full-rigged pinnace" era quindi la versione "grande" dei due tipi di imbarcazione chiamate semplicemente "pinnace" e furono usate a partire dal 16° secolo. Furono molto sviluppate dagli olandesi e furono ampiamente usate tra il 17° e il 19° secolo. Queste "pinnace" erano armate con tre alberi e dotate di velatura quadra ed erano di dimensioni di solito piuttosto modeste. Esse furono prevalentemente utilizzate nelle acque dei mari nordici: Mare del Nord e Mar Baltico.

Si ritiene che la "pinnace" inglese **Sunne** debba essere considerato il primo veliero costruito presso l'arsenale reale di Chatham, nel 1586. Le "pinnace" inglesi di quel tempo erano imbarcazioni di circa 100 "ton" (*chissà a quale tipo di tonnellata si riferirà visto che ogni paese aveva la sua*) e trasportavano da 6 a 16 cannoni. Gli olandesi costruirono "pinnace" durante la prima metà del 17° secolo. Esse avevano una forma dello scafo molto somigliante a quella dei piccoli "**race built galleon**" inglesi ed erano normalmente armati a nave (tre alberi e vele quadre) anche se ci sono esempi di "pinnace" armate con due alberi, in modo simile al più moderni "brig".

Le "pinnace" ebbero un uso 'multiruolo' sia come navi mercantili, che come velieri pirata e piccole navi da guerra. Non tutte le "pinnace" erano piccoli velieri, alcune ebbero una dimensione come tonnellaggio ben maggiore, piuttosto vicina alle navi più grandi. Questo tipo vide un utilizzo piuttosto generalizzato nelle acque nordiche grazie al loro limitato pescaggio pur in presenza di un tonnellaggio maggiore.

Nel 2009 fu scoperto un relitto di una "pinnace" inglese che aveva un armamento di 12 cannoni tutti dello stesso tipo, armamento piuttosto anomalo e unico per il periodo in questione, quando i velieri portavano un misto di cannoni molto diversi che ovviamente usavano diversi tipi di munizionamento. Questo armamento è oggi considerato rivoluzionario per il periodo cui il relitto appartiene e probabilmente contribuì a formare l'ottima reputazione dell'artiglieria navale inglese.

Allego cinque tavole, tratte dal libro di **A. J. Hoving** dal titolo "**Nicolaes Witsen and Shipbuilding in the Dutch Golden Age**" dove questo tipo di veliero è descritto e mostrato con tavole in modo eccezionale.

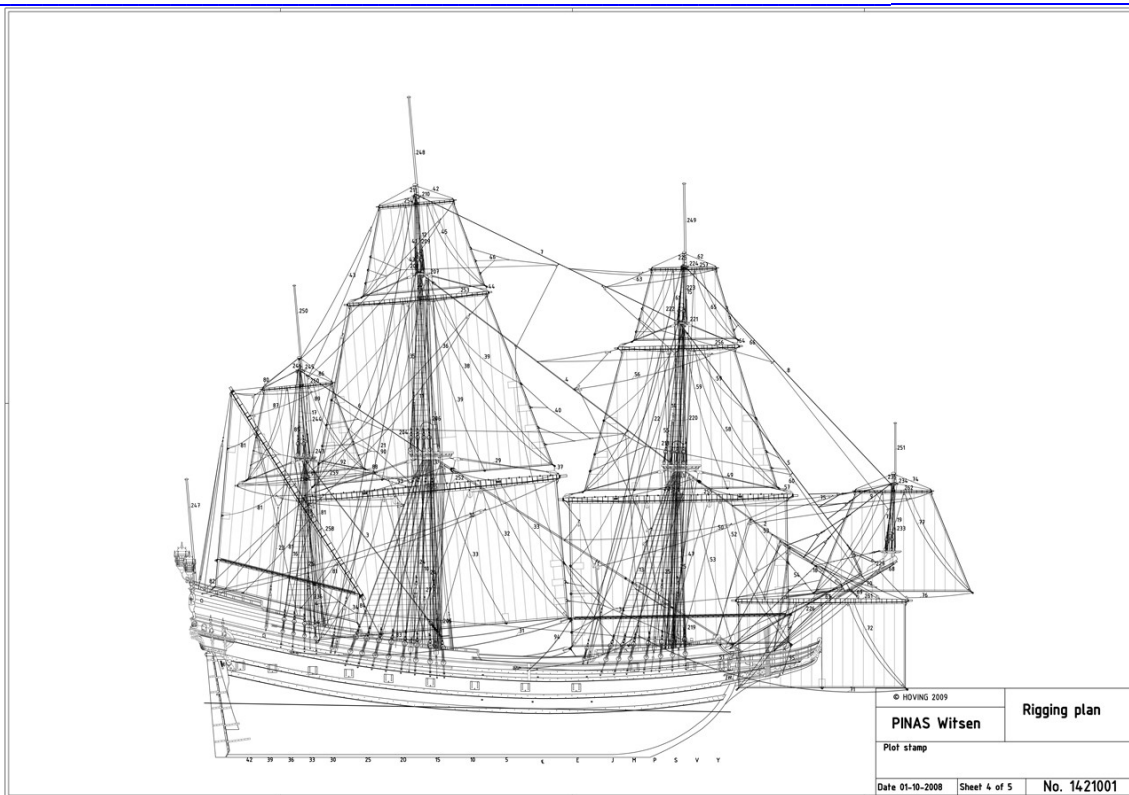


Figura 1 - Piano velico della pinas descritta da Nicolas Witsen

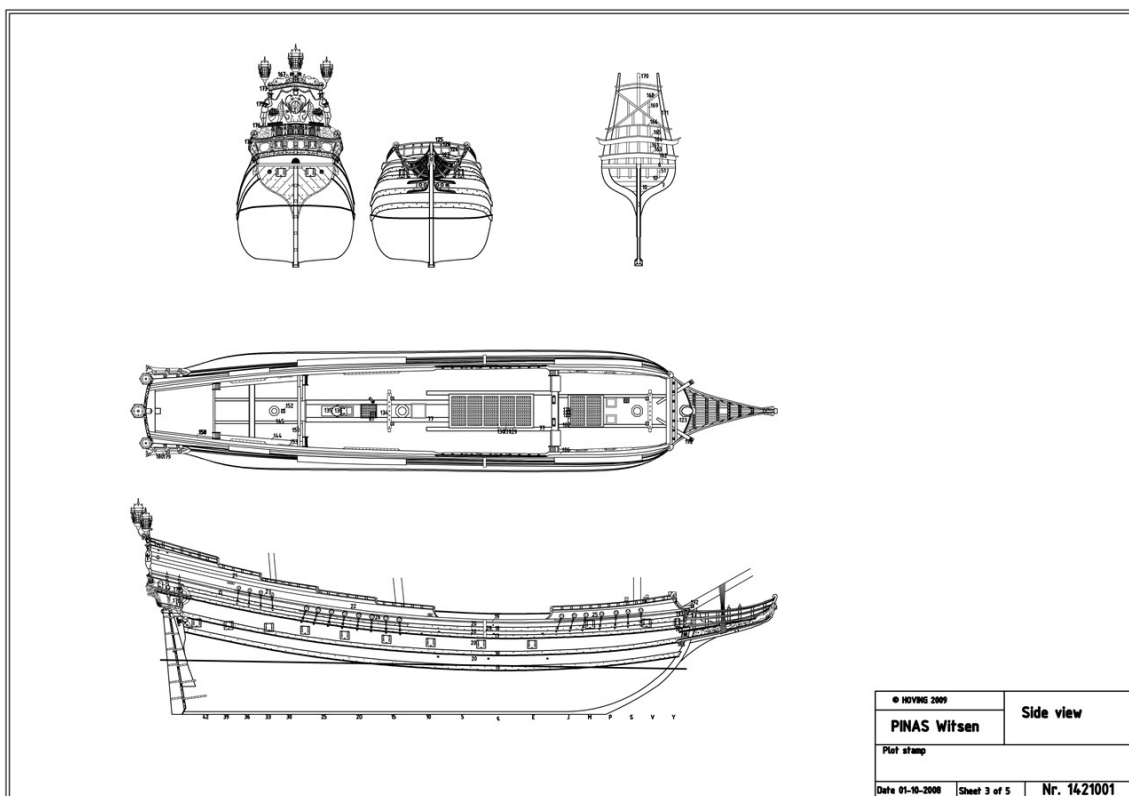


Figura 2 - Pinas, vista di lato e da sopra

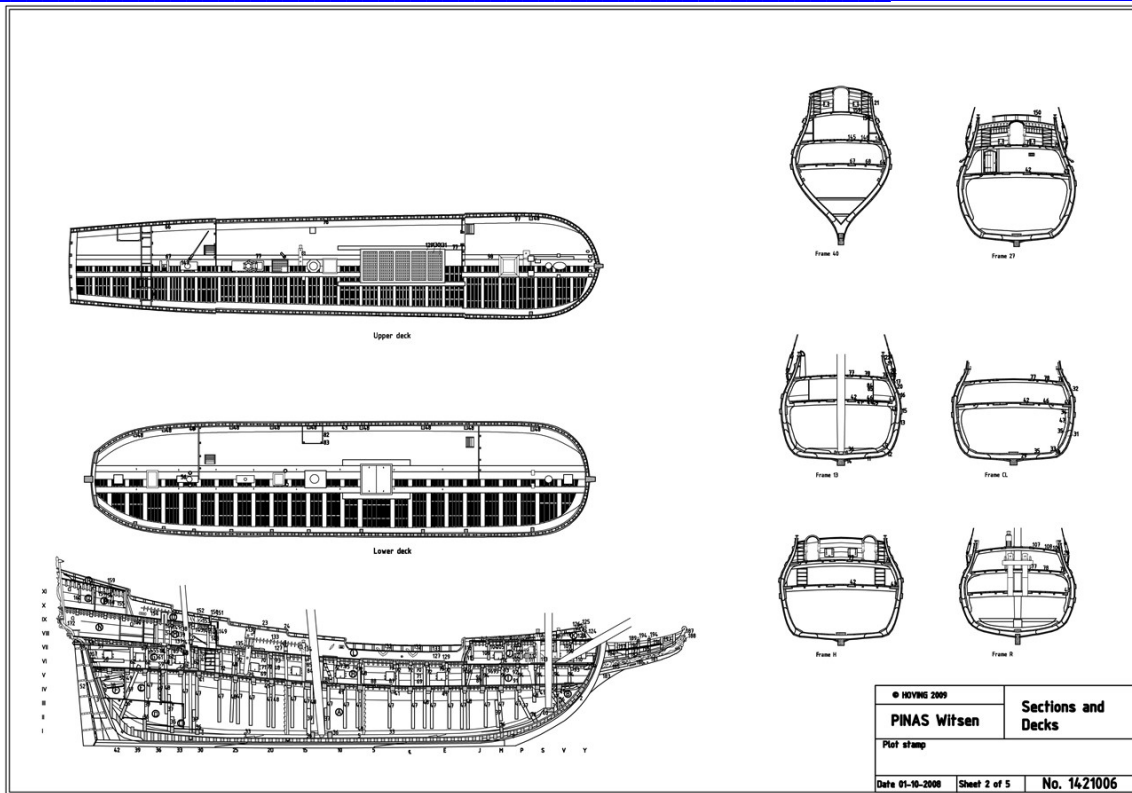


Figura 3 - Pinas, Sezioni trasversali e ponti

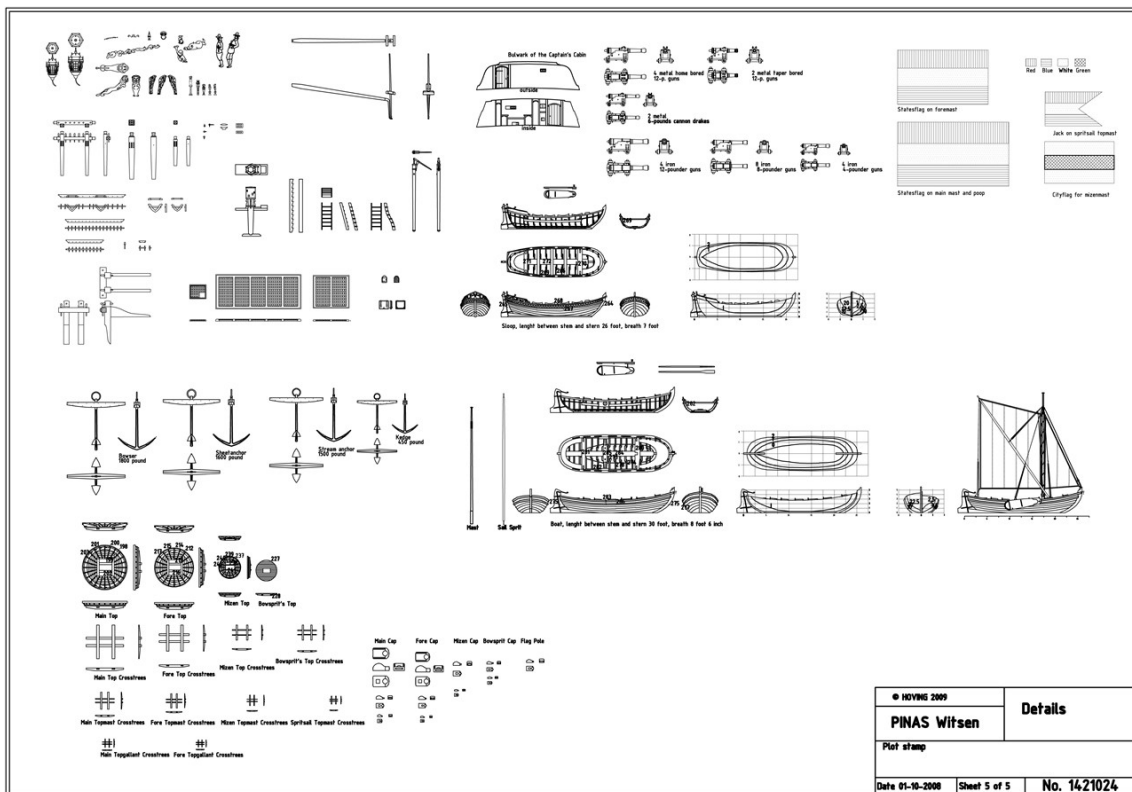


Figura 4 - Pinas, dettagli

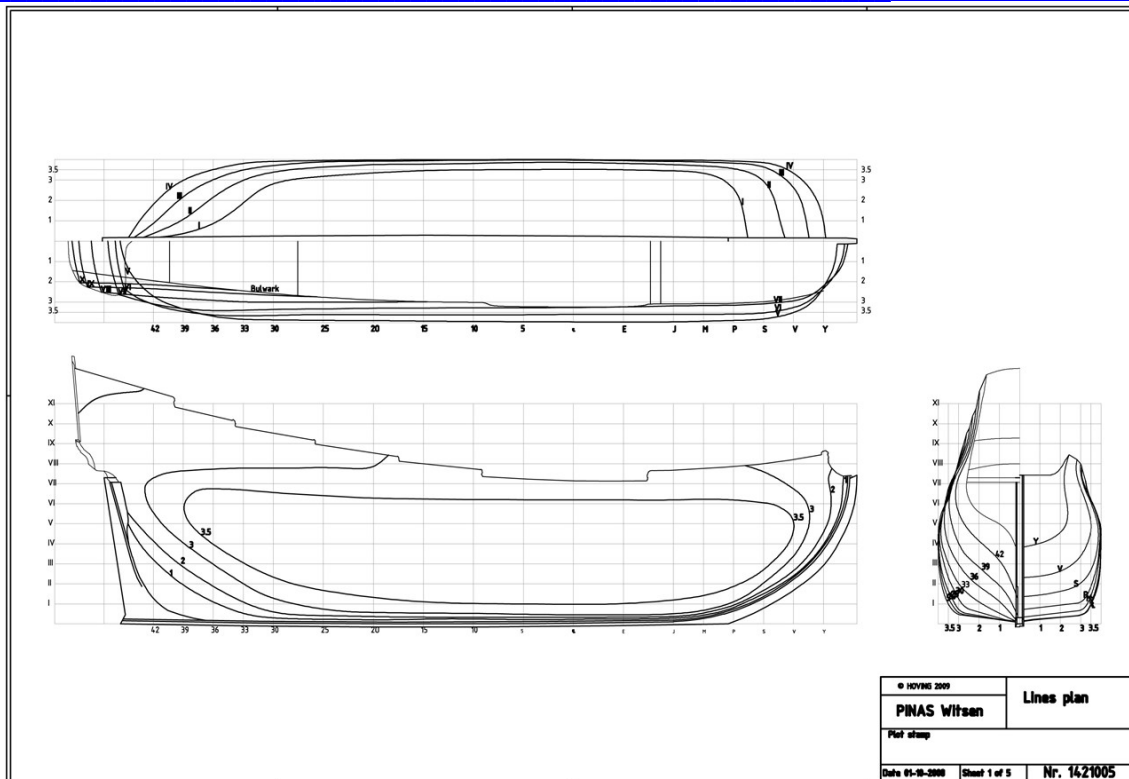


Figura 5 - Pinas, linee d'acqua

Alcune “pinnace” furono usate per accompagnare flottiglie mercantili nei viaggi da e per il Nuovo Mondo e furono spesso anche usate come navi per la navigazione in acque costiere o poco profonde, vista la loro ottima manovrabilità e il relativamente basso pescaggio.

Alcune organizzazioni contemporanee, interessate a far rivivere la storia delle navi antiche e della navigazione a vela, hanno sponsorizzato la costruzione e tuttora mantengono delle ottime repliche di questo tipo di imbarcazioni. Una delle più note repliche di “pinnace” è quella della **Kalmar Nyckel**.

L’originale Kalmar Nyckel era infatti una “pinnace” armata, di costruzione olandese, famosa per aver trasportato in America del Nord nel 1638 un gruppo di pionieri finlandesi e svedesi. Questi pionieri fondarono la colonia della Nuova Svezia, sul fiume Delaware. La replica della Kalmar Nyckel venne varata a Wilmington, stato del Delaware, durante l’anno 1997.

La Kalmar Nychel ha fatto un totale di quattro passaggi di andata e ritorno al di là dell'Atlantico, più di qualsiasi altra nave dell'epoca. Durante il suo primo viaggio nel Nuovo Mondo trasportò 24 coloni di origine svedese, finlandese, tedesca e olandese nella Valle del Delaware.

Insieme a questi coloni c’era anche uno schiavo liberto di colore che navigò dai Caraibi a bordo della sua nave compagna **Grip Fogel**.

Seguono alcune immagini di questa famosa replica.



Figura 6- La replica della Kalmar Nyckel, vista di lato

The Kalmar Nyckel Ship Specifications

Illustration by Stephen Johnson

<p>CONSTRUCTION: Courbaril (South American Locust) planking, from the deck to the keel; on a double sawn futtock frame of Purpleheart, and Greenheart keel; Douglas Fir deck beams, planking and bulwarks; Atlantic White Cedar planking, upper bulwarks</p> <p>VIEW MORE ➤</p>	<p>NAME: Kalmar Nyckel CALL SIGN: WCV3589 DOC. No: D1066008 TYPE: 1625, Dutch 200 tonne Pinnace BUILDER: Allen C. Rawl, Inc. HULL No: ACR 13001~1598 BUILT AT: Wilmington, DE Sept '97 NAVAL ARCHITECTS: Thomas Gillmer, Melbourne Smith, Joel Welter, Ken Court LENGTH: 89' LWL, 93' LOA, 141' Sparrd BEAM: 25' DRAFT: 12' 5" (nav) DISPLACEMENT: 298 long tons REGISTERED TONNAGE: 168 I.T.C. SAIL AREA: 7600 sq ft ENGINES: 2 Caterpillar 3208 @ 180 HP ea SPEED: Sail, 12.4 kt; power 9.25 kt FUEL TANKS: (5), 1595 gals FUEL CONSUMPTION: 13 gal/hr @ 2200 rpm RANGE: 145 hrs @ 8.5 kt or 6 days or 1232 miles not including sailing time WATER TANKS: (2), 734 gals CERTIFICATION: USCG, Sub-chapter T certified for 49 passengers (daysail), or 95 passengers (dockside)</p>
--	--

Figura 7- La replica della Kalmar Nyckel, specifiche costruttive



Figura 8- La replica della Kalmar Nyckel, particolare di prua



Figura 9- La replica della Kalmar Nyckel, con vele spiegate



Figura 10- La replica della Kalmar Nyckel, vista poppiera

Molte testimonianze scritte e in molti rapporti del XVI secolo e successivi dimostrano la grande confusione esistente nel riconoscere i vari tipi di velieri armati a nave.

Ad esempio alcuni viaggiatori di quel tempo, che avevano in definitiva viaggiato a bordo di “pinnace” fanno riferimento a quest’ultime con altri nomi, dimostrando come la corretta nomenclatura dei diversi tipi di navi e/o di barche venisse applicata in modo piuttosto “arbitrario” a seconda del periodo e dei luoghi. Questa nomenclatura si modificò anche con il trascorrere del tempo.

Infine, talvolta l’armo e la velatura di molti velieri dell’epoca fu talmente confusa da essere spesso mal interpretata nelle testimonianze di persone che non fossero molto esperte di costruzioni navali.

Tornando all'altro tipo di "pinnace", nel senso già precedentemente espresso di imbarcazione leggera, si tratta di una barca che è tradizionalmente manovrata con remi, spesso integrata con una velatura non fissa.

Queste "pinnace" furono concepite per compiti particolari, tipicamente per le comunicazioni tra una nave e la costa oppure tra navi e navi. Manovrare una "pinnace" di questo tipo era molto più semplice ed economico che manovrare una nave a tre alberi e questo permetteva loro di essere utilizzate per caricare e scaricare velocemente merci e passeggeri nelle circostanze sopra citate e, spesso, anche in assenza totale di vento.

Esse servirono anche per scopi bellici durante operazioni di sbarco o anfibia. Erano quindi da considerarsi prevalentemente come imbarcazioni di servizio anche se alcune loro evoluzioni vennero armate con uno o più cannoni di calibro piccolo o intermedio, sia di tipo fisso che brandeggiabile.

La prima immagine mostra un esempio di "pinnace" del tipo barca, mentre le successive introducono una "pinnace" svedese che descriveremo meglio più avanti. Si tratta della "pinnace" **Papegojan**, un veliero da 16 cannoni che prese parte alla Battaglia di Oliwa tra una squadra navale polacca e una squadra svedese.



Figura 11- Un modello di pinaccia, imbarcazione a remi



Figura 12- La Wasa, in un certo senso si trattava di una pinnace di grosse dimensioni.



Figura 13- Modello in carta della pinnace svedese Papegojan



Figura 14- Modello in carta della pinnace svedese Papegojan

Battaglia di Oliwa: questa battaglia navale, anche nota come la Battaglia di Oliva o la Battaglia della rada di Danzica, ha avuto luogo a nord del porto di Danzica (Gdansk), vicino al villaggio di Oliva (Oliwa), il 28 Novembre 1627, durante la guerra polacco-svedese. E' stata la più grande battaglia navale combattuta dalla Marina Reale Polacca e ha portato alla sconfitta di una piccola squadra navale svedese. I polacchi scivolarono fuori dal porto Danzica, catturando l'ammiraglia svedese e affondando un'altra nave.

Gli svedesi avevano una lunga tradizione di marineria e possedevano una forte marina nel teatro baltico; erano stati in grado di sbarcare a loro piacimento delle truppe dal territorio svedese lungo le sponde meridionali del Baltico. Essi erano stati anche in grado di porre il blocco navale a porti della Polonia, il più importante dei quali era Danzica, mantenendo così uno stretto controllo sul commercio polacco. Il 28 Novembre 1627, una piccola flotta polacca, di nuova formazione, uscì da Danzica per ingaggiare combattimento con lo squadrone di blocco Svedese.



Un tipo di nave del XVII Secolo, di origine olandese: la Pinnace



Galli Sergio

Architettura Navale

Le navi polacche erano più numerose: in tutto dieci navi, erano però di dimensioni più piccole, e di queste, solo quattro galeoni avevano un pieno valore di combattimento. I velieri polacchi erano comandati dall'ammiraglio **Arend Dickmann**, sul galeone **Sankt Georg** (Święty Jerzy). Lo squadrone svedese contava invece sei navi, sotto **Nils Stiernsköld** nella sua nave ammiraglia **Tigern**. Le navi polacche avevano a bordo anche un maggior numero di marines rispetto alle navi svedesi, e questo in gran parte determinò le tattiche impiegate nell'azione.

Le navi polacche erano ancorate appena al largo della rada di Danzica, mentre lo squadrone svedese era in navigazione verso sud dalla penisola di Hel. I polacchi levarono le ancore e improvvisamente si precipitarono verso la squadra svedese, cogliendo totalmente di sorpresa quest'ultimi.

La battaglia si divise in due scontri principali. L'ammiraglia polacca, **Sankt Georg**, sostenuta da una nave più piccola, la **Meerweib** (Panna Wodna), attaccò l'ammiraglia svedese, la **Tigern**. Le navi polacche affiancarono la Tigern e i marines polacchi imbarcati travolsero gli svedesi e catturarono la nave. Nel frattempo, la nave polacca del viceammiraglio, il piccolo galeone **Meerman** (Wodnik) attaccava il più grande **Solen** (The Sun). Il capitano della Solen fece esplodere la sua nave su piuttosto che permettere la sua cattura. Le quattro navi svedesi superstiti si ritirarono rapidamente verso il mare aperto e riuscirono a eludere l'inseguimento dei Polacchi. Entrambi gli ammiragli furono uccisi nella battaglia.

La corte polacca sfruttò al massimo, nella sua propaganda, questa battaglia. Un detto popolare volle che in quel giorno "il sole sia tramontato a mezzogiorno", riferendosi all'affondamento di una delle navi svedesi, il Solen.

Le navi polacche:

1st Squadron

- **Ritter Sankt Georg** (Rycerz Święty Jerzy) ("Knight St George") - galeone, 31 cannoni, 400t (noto anche come Sankt Georg)
- **Fliegender Hirsch** (Latający Jeleń) ("Flying Deer") - galeone, 20 cannoni, 300t
- **Meerweib** (Panna Wodna) ("Sea Virgo") - 12 cannoni, 160t
- **Schwarzer Rabe** (Czarny Kruk) ("Black Raven") - 16 cannoni, 260t
- **Gelber Löwe** (Żółty Lew) ("Yellow Lion") - 10 cannoni, 120t

2nd Squadron

- **Meermann** (Wodnik) ("Aquarius") - galeone, 17 cannoni, 200t
- **König David** (Król Dawid) ("King David") - galeone, 31 cannoni, 400t
- **Arche Noah** (Arka Noego) ("Noah's Ark") - 16 cannoni, 180t
- **Weißer Löwe** (Biały Lew) ("White Lion") - 8 cannoni, 200t
- **Feuerblase** (Płomień) ("Fireblaze") - 18 cannoni, 240t

La squadra Svedese

- **Tigern** ("Tiger") - ammiraglia, galeone, 22 cannoni, 320 t - catturata
- **Solen** ("Sun") - galeone, 38 cannoni, 300 t – distrutta dal suo stesso equipaggio
- **Pelikanen** ("Pelican") - galeone, 20 cannoni, 200 t
- **Månen** ("Moon") - galeone, 26 cannoni, 300 t
- **Enhörningen** ("Unicorn") - galeone, 18 cannoni, 240t
- **Papegojan** ("Parrot") – pinnace, 16 cannoni, 180t



*Un tipo di nave del XVII Secolo, di origine
olandese: la Pinnace*



Galli Sergio

Architettura Navale

Galli Sergio

