

Schroefstoomschip Bonaire in Den Helder

Een grand old lady in ere hersteld

Varen zal de Bonaire niet meer, ook niet nu ze – zo goed als – gerestaureerd is. Maar als ‘levende getuige’ vertelt ze over een bijzondere periode in de Nederlandse scheepvaart. Dat doet geen VOC-replica haar na.

Tekst: Beanca de Goede,
met dank aan ir. B.A. Mooiman
Fotografie: Ruud Pos



Diverse commandanten beklagen zich over haar 'gedrag' op volle zee



De Bonaire is het enige overgebleven zeilende oorlogsschip van de marine.

In juli 1880 breekt op Curaçao een gele koorts-epidemie uit. De mysterieuze ziekte gaat gepaard met hoge koorts, helse pijnen door inwendige bloedingen en vervolgens uitval van lever en nieren. Patiënten krijgen een gele gelaatskleur en overlijden vaak binnen een paar dagen. Artsen weten nauwelijks iets te beginnen tegen de tropische ziekte die het ene slachtoffer na het andere maakt. Het Nederlandse schroefstoomschip Bonaire, op haar eerste reis naar de West, mag om die reden niet binnenvaren van de plaatselijke autoriteiten en wijkt uit naar het eiland waar ze haar naam aan ontleent. Na zes maanden komt de Bonaire eindelijk in Curaçao aan. De bemanning staat in de tussentijd zijn scheeps-arts af aan de Zr.Ms. Alkmaar (waar de eigen arts zelf aan gele koorts is bezweken) en wacht lijdzaam tot een tweede uitbraak van de ziekte voorbij is. De officieren worden bij ministerieel besluit beziggehouden met het opnieuw in kaart brengen van de havenmond van het eiland. De bemanning moet zich kapot verveeld hebben. Wie zich bij een reis naar de West iets avontuurlijks had voorgesteld, komt bedrogen uit.

LASTIG TYPE

De episode in Curaçao lijkt kenmerkend voor de geschiedenis van de Bonaire, die zich haar leven lang in rustig vaarwater heeft begeven. Aan zeeslagen heeft dit oorlogsschip der Koninklijke Marine nooit deelgenomen. En in de West, waar ze diverse keren naartoe wordt gestuurd om de Antillen te beschermen tegen invallen door zeerovers, is het alleen tot schermutselingen gekomen. Het enorme kanon aan boord – zó zwaar dat er twintig man voor nodig is om het te verplaatsen – is waarschijnlijk alleen gebruikt bij oefeningen. Het gevaar op zee schuilt voornamelijk in de uitbraak van besmettelijke ziekten, een onfortuinlijke val uit de mast en de weersomstandigheden op volle zee. Tropische hitte wordt afgewisseld met hevige storm tijdens de lange reizen. De Bonaire blijkt een lastig schip, diverse commandanten beklagen zich over haar 'gedrag' op volle zee. *"Bij stijve koelte en de zee niet al te wild zeilt het schip vrij goed, maar is zeer loefgierig, zodat het roer zelfs tot twee slagen opligt – is de wind echter flauw of waait er een flauwe bramzeilskoelte, dan ondervindt het schip ten volle de nadelen van weinig zeil te kunnen voeren, slingert bij de minste deining vrij hevig, zodat het grootbarkzeil geborgen moet worden en beweegt zich traag voort."*



LIEVER OP DE WIND

De levensloop van de Bonaire beslaat nauwelijks één A4'tje en is weinig spectaculair. Toch schrijft het schip bijna anderhalve eeuw later geschiedenis als uniek nautisch en industrieel erfstuk. De Bonaire is het enige in de 19de eeuw in Nederland gebouwde Nederlandse oorlogsschip dat nog bestaat. Ze is een van de laatste Nederlandse marineschepen van de koning der Nederlanden, koning Willem III (vandaar het Zr.Ms. voor de naam, dat staat voor Zijner Majesteits) en het enige overgebleven zeilende oorlogsschip van de marine. Daarnaast heeft het schip een constructie die, zelfs voor de tijd waarin ze gebouwd werd, uniek is. Zr.Ms. Bonaire liep van stapel in 1877, in de overgangperiode van zeil naar stoom en van hout naar ijzer. Het schip heeft een ijzeren romp die bekleed is met kostbaar en duurzaam teakhout, waarop zinken platen zijn aangebracht om aangroei van algen en zeewier tegen te gaan. Dit experiment bleek in de praktijk niet te werken – het schip had net zoveel last van aangroei als traditionele schepen. Maar het zorgde er wel voor dat de constructie de tand des tijds doorstond. Het ontwerp door de toonaangevende scheepsbouwkundige dr. B.J. Tideman kent nog meer bijzonderheden. Als

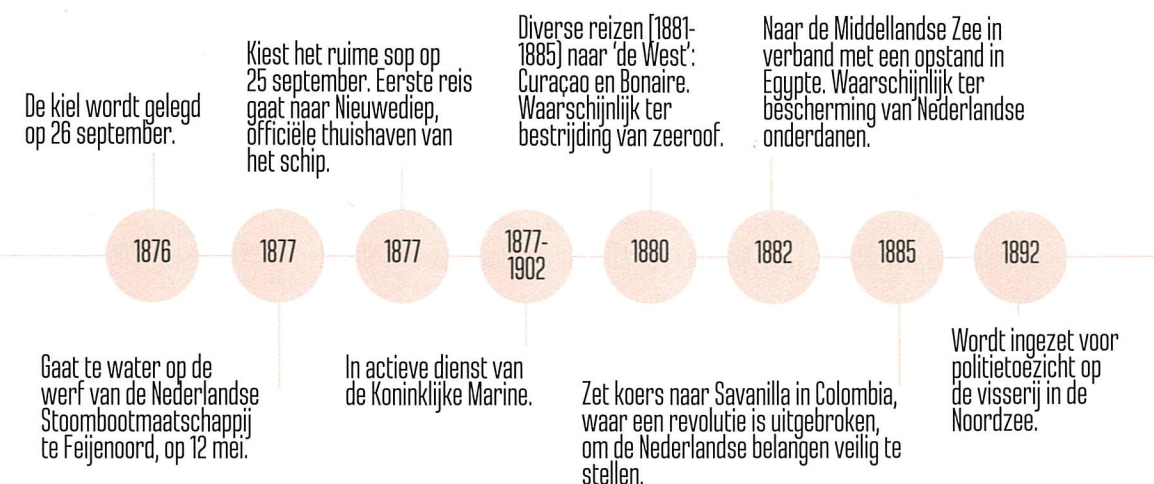


Hoe overleef ik... mijn eigen restauratie

Een gammel oudje was de Bonaire toen ze in 1996 naar Den Helder werd versleept. Tot overmaat van ramp zonk ze voordat de restauratiewerkzaamheden van start konden gaan... Hoe het toch nog goed kwam én hoe je zo'n megarestauratie aanpakt, is te lezen op www.stichtingbonaire.nl.

'schroefstoomschip' kon het zowel op windkracht als op stoom varen. De stoommachine had een ontkoppelbare Mangin-schroef, de schoorsteen was telescopisch en het nieuwerwetse, draaibare kanon was een zogeheten achterlader. Het was de bedoeling dat de Bonaire hoofdzakelijk op de wind zou zeilen. Dat scheelde niet alleen geld en ruimte (voor kolenopslag), maar was ook veiliger. Tijdens lange reizen zou ze niet stil komen te liggen door eventuele vijandige blokkades van bunkerstations. En, niet onbelangrijk: de meeste zeeofficiëren waren klassiek opgeleid en hadden (nog) niet veel op met moderne 'fratsen' als stoomvoortstuwing.

Door de jaren heen





Dok 1, waar de Bonaire ligt, is het oudste in dienst zijnde droogdok van Europa. De rijkswerf zelf is het geesteskind van Napoleon Bonaparte.

SAAI ETEN

De combinatie van varen op stoom en op de wind maakte dat de Bonaire voor een schip van haar formaat (53,6 meter lang) ruim bemand was. Een bemanningsboek uit mei 1880 maakt melding van 92 koppen. Van commandant kapitein-luitenant ter zee J.P. van Rossum en een handvol officieren tot en met 10 mariniers, 37 matrozen, 13 vuurstokers, een timmerman, een zeilmaker, een kok, een schoenmaker, een tamboer en 'een jongen'. Of dat een ketelbinkie was of een zwabberkapitein (belast met de zorg voor bezems) is niet duidelijk. Over het dagelijks leven aan boord van de Bonaire is sowieso weinig bekend. Er zijn een paar reisverslagen bewaard die verhalen over routes, slecht weer en reparaties na storm op volle zee. De officieren hielden hun administratie bij waar het soldij en 'virtualiën' (eten en drinken) betrof. Maar over het wel en wee van de bemanning 'voor de mast' staat vrijwel niets op papier. Het grootste deel van de bemanning was ongeletterd, dus persoonlijke verslagen, brieven of ansichtkaarten ontbreken. Uit officiële documenten weten we wel dat er nauwelijks ruimte was (de leefruimte van de 10 officieren was ongeveer even groot als

die van de rest van de bemanning vóór de mast), dat de maaltijden voedzaam maar saai waren, en dat je door het lopen van de wacht nooit langer dan vier uur achter elkaar kon slapen.

DREIGENDE SLOOP

Na 25 jaar in de vaart wordt de Bonaire in 1902 'uit dienst gesteld', maar blijft onder de hoede van de Koninklijke Marine als logementsschip. In 1923 wordt ze verkocht aan de gemeente Delfzijl en overgedragen aan de plaatselijke Zeevaartschool. Daar begint ze onder de naam Abel Tasman een nieuwe carrière als huisvestingsschip voor studenten. Als daar een eind aan komt, in 1987, dreigt de sloop voor het veelvuldig verbouwde schip. Om te onderzoeken of het schip te herstellen is, wordt de Bonaire in 1996 naar Den Helder versleept. Bij het droogzetten in Dok 1 van de Oude Rijkswerf Willemsoord blijkt ze voor een 140-jarige in bewonderenswaardige staat. De ijzeren huid is verroest, maar de oorspronkelijke vorm van het casco is goed bewaard gebleven. Het teakhout onder de waterlijn blijkt zelfs puntgaaf te zijn. Het rechtvaardigt de hartstochtelijke wens vanuit de nautische wereld om deze grand old lady in ere te herstellen. Varen zal de Bonaire niet meer, maar ze kan wel laten zien hoe mooi én vooruitstrevend ze was toen ze anderhalve eeuw geleden te water ging. Ze kan ons uit eerste hand 'vertellen' over de ontwikkeling van de zeevaart in Nederland. Dat doet geen VOC-replica haar na. **Museumhaven Willemsoord, Dok 1, Den Helder, www.stichtingbonaire.nl**

Uit dienst gesteld. Wordt logementsschip voor de Machinistenschool in Hellevoetsluis.

Verkocht aan de gemeente Delfzijl en overgedragen aan het internaat van de Zeevaartschool als logementschip. Nieuwe naam: Abel Tasman.

Bezoek aan Oostende.

110 jaar oud. Wordt afgeschreven als huisvesting.

Vertrek naar Palos (Spanje); herdenking van de Columbus' ontdekking van de vaarroute naar Amerika, 400 jaar eerder.

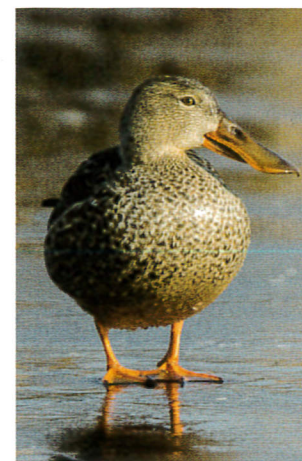
In gebruik als huisvesting van het personeel van de Machinistenschool in Dordrecht.

Versleept naar Den Helder.

Start restauratie. Ook de naam Bonaire wordt in ere hersteld.

ZIEN, DOEN EN BELEVEN IN NOORD-HOLLAND

Eend, ik heb je



De eendenkooi van Zuid Haffel op Texel dateert waarschijnlijk van halverwege de 17de eeuw en kreeg in 1698 de naam Ponsekooi. Rond 1750 was dit de 'best vangende' eendenkooi van het Waddeneiland. Sinds 1986 is de kooi, die inmiddels Eendenkooi van Hin heet, in bezit van Natuurmonumenten. Dit cultureel erfgoed is onlangs in oude glorie hersteld. Zuid Haffel nabij nummer 10, Den Burg, www.texel.net, www.kooikersvereniging.nl/kongsi

23.000 monumenten telt Noord-Holland



Huisje van de tsaar

Het Czaar Peterhuisje in Zaandam is een van de oudste houten huizen van Nederland en het op een na oudste museum (dat is het Teylers Museum in Haarlem). In 1697 logeerde hier de Russische tsaar Peter de Grote, die in zeven dagen het vak van scheepstimmerman kwam leren. Met dit korte verblijf bezorgde hij het houten arbeidershuisje wereldfaam. Krimp 23, Zaandam, www.zaansmuseum.nl



OOK LEUK

- Wandelen langs de historische vloot in museumhaven Hoorn. Regelmatig zijn er rondleidingen. www.varenderfgoedhoorn.nl
- De majestueuze Portugese Synagoge in Amsterdam wordt nog altijd gebruikt als gebedshuis. Honderden kaarsen verlichten het 17de-eeuwse interieur. Bekijk ook de ceremoniële objecten van zilver, goud, brokaat en zijde. Mr. Visserplein 3, Amsterdam, www.jck.nl



Fietsen langs werelderfgoed

Rond Amsterdam kun je in één flinke fietstocht twee voorbeelden van werelderfgoed bezoeken: droogmakerij De Beemster en de Stelling van Amsterdam. De Beemster is een meesterstuk uit het begin van de Gouden Eeuw. Om het woeste meer de Beemster kwam een stevige dijk van 42 km lang, daaromheen werd een ringvaart gegraven. 43 windmolens pompten het meer leeg, daarna kon de polder worden ingericht. Je fietst ook langs een aantal indrukwekkende forten van de Stelling van Amsterdam, een verdedigingslinie van 135 km rondom de hoofdstad die werd aangelegd tussen 1880 en 1914. Onder meer Fort Spijkerboor, het grootste en zwaarst bewapende liniefort. De Beemster fortenfietsroute is 52 km lang. Kom je per openbaar vervoer? Start en eindig op station Purmerend. www.stellingvanamsterdam.nl