

Schroefstoomschip "Bonaire"

"an important vessel indeed"



DOOR G. J. VAN BURGELER

In Den Helder blijft de hoop levend dat het voormalige schroefstoomschip der vierde klasse ,Bonaire", nu "Abel Tasman" geheten, in de toekomst zal kunnen worden aangekocht om deze laatste vertegenwoordiger van de Nederlandse zeil/stoomschepen uit de vorige eeuw voor het nageslacht te behouden en om de marinestad te voorzien van een uniek museumschip.



Deze hoop heeft ongetwijfeld een deuk opgelopen door het mislukken van het plan om de „Schorpioen" tijdelijk naar Den Helder te halen in de verwachting dat daarvan een krachtige impuls zou uitgaan voor de belangstelling onder de bevolking voor de verwerving van een eigen museumschip.

111 jaar oud, maar nog potdicht, De "AbelTasman" bij het verslepen van zijn oude stek, waar gebaggerd moest worden, naar een nieuwe ligplaats bij de oude zeesluis van Delfzijl. Foto: J.F.Roukema

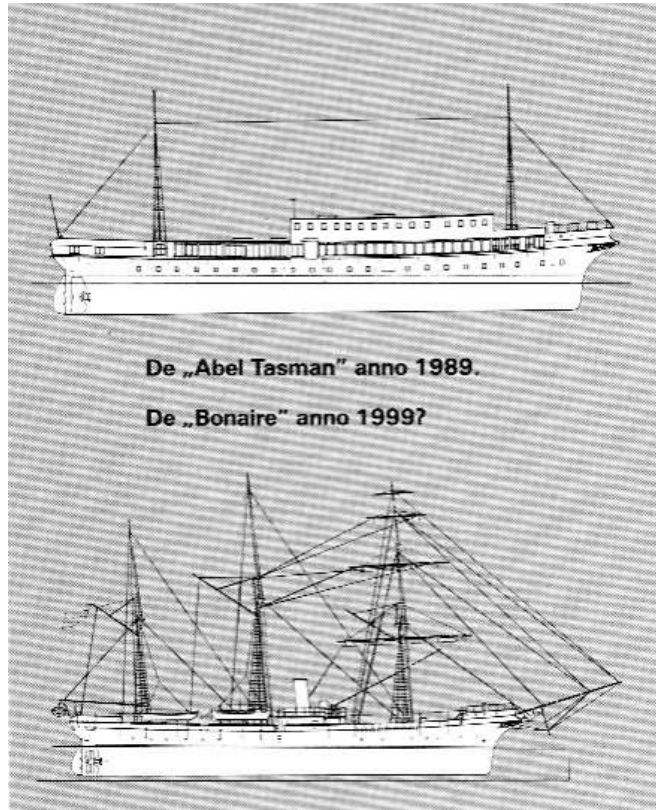
Maar als die belangstelling, ondanks het niet doorgaan van deze publiciteitsstunt toch aanwezig blijkt, dan is het natuurlijk nog maar de vraag of Delfzijl zich dit unieke schip zal laten ontfutselen.

In de Wimpel is al eens melding gemaakt van de pogingen van inwoners van Delfzijl, onder wie uiteraard zeelui, om de „Abel Tasman" voor deze stad en voor de provincie Groningen te behouden. Deze initiatiefnemers zijn voorstanders van een restauratie in fasen, omdat dat financieel het best haalbaar lijkt. Door een spreiding van de werkzaamheden in de tijd kunnen dan immers ook de kosten worden gespreid. desnoods over enkele decennia. De eerste fase van het werk zou moeten bestaan uit conservering van het schip, dat wil zeggen het treffen van maatregelen om het verval van de laatste jaren tot staan te brengen. Daarna zou het schip dan geleidelijk in zijn oorspronkelijke vorm kunnen worden teruggebracht met als slotfase het plaatsen van het schoenerbarktuig.

Dank zij de overdaad aan zwaarwegende argumenten, die de initiatiefnemers aanvoeren, lijkt in Delfzijl de aanvankelijke onverschilligheid over het lot van het schip plaats te maken voor enige belangstelling, en hier en daar zelfs betrokkenheid.

Zo is een gemeentelijke projectgroep al geruime tijd bezig met een onderzoek naar mogelijkheden om het schip te behouden.

Uit de taakomschrijving van deze groep zou men kunnen opmaken, dat sloop daarbij wordt uitgesloten. Trouwe Wimpellezers weten dat de dreiging van sloop geruime tijd als een zwaard van Damocles boven het hoofd(dek) van de „Abel Tasman“ heeft gehangen.



Het klinkt ongeloofwaardig, maar er waren mensen die de mogelijkheid om de gemeentekas te spekken met de enkele tienduizenden guldens, die een sloper naar hun verwachting voor de hulk zou willen neerlellen, niet voorbij wilden laten gaan. Jammer voor hen, maar gelukkig voor de „Abel Tasman“ blijkt zo'n sloper niet zo makkelijk gevonden te kunnen worden. Om van het schip „verlost“ te worden zou de gemeente zelfs bereid moeten zijn om een niet onaanzienlijk bedrag te betalen! Hoe het in Delfzijl gaat aflopen is op dit moment nog steeds onduidelijk, maar men kan zich toch eigenlijk niet voorstellen, dat men daar nog eens een soort affaire zou willen aanhalen als indertijd met de bark „Pieter A. Koerts“, die in verband met de kosten van onderhoud naar Duitsland werd verkocht. Als excuus voor die verkoop kan nu worden aangevoerd, dat het maritiem-historisch besef in die dagen nog niet erg was ontwikkeld.

Verder geldt als verzachtende omstandigheid, dat de bark eigenlijk helemaal geen banden met ons land had; het schip was hier niet gebouwd en het had nooit onder Nederlandse vlag gevaren. Ten slotte kan ook nog worden gesteld dat het niet om een zeldzaam schip ging. Her en der over de wereld verspreid zijn nog meer dan veertig barken en fregatten aan te wijzen die vroeger emplooi vonden in de passagiers- en vrachtvaart. De meeste van die schepen zijn mooier, belangwekkender en origineler dan de vroegere „Pieter A. Koerts“, die nu als „Seute Deern“ in de haven van het scheepvaartmuseum van Bremerhaven ligt.

Behalve deze oorspronkelijke vracht- en passagiers- schepen bestaan er ook nog zo'n dertig, al dan niet nog dienstdoende, zeilende opleidingsschepen. In totaal komen we dus op ongeveer zeventig vierkant getuigde zeilschepen en dat betekent dat we vaartuigen van dit type bepaald niet als zeldzaam kunnen aanmerken.



De "Gannet" met de foeilelijke opbouw die overigens lange tijd wel een goede conservering waarborgde

Onze „Abel Tasman" behoort echter tot een type dat dat beslist wel is. Van de zeil/stoomschepen uit de vorige eeuw zijn er nog maar zever over. Deze kunnen worden verdeeld in de volgende categorieën:

A Passagiersschepen: „Great Britain" (Verenigd Koninkrijk), bouwjaar 1843. Wordt gerestaureerd.



B Exploratievaartuigen: I. „Fram" (Noorwegen), bouwjaar 1892. Is gerestaureerd. (De Britse „Discovery" dateert uit deze eeuw, bouwjaar 1901. Ook dit schip wordt gerestaureerd).

C Marine fregatten:

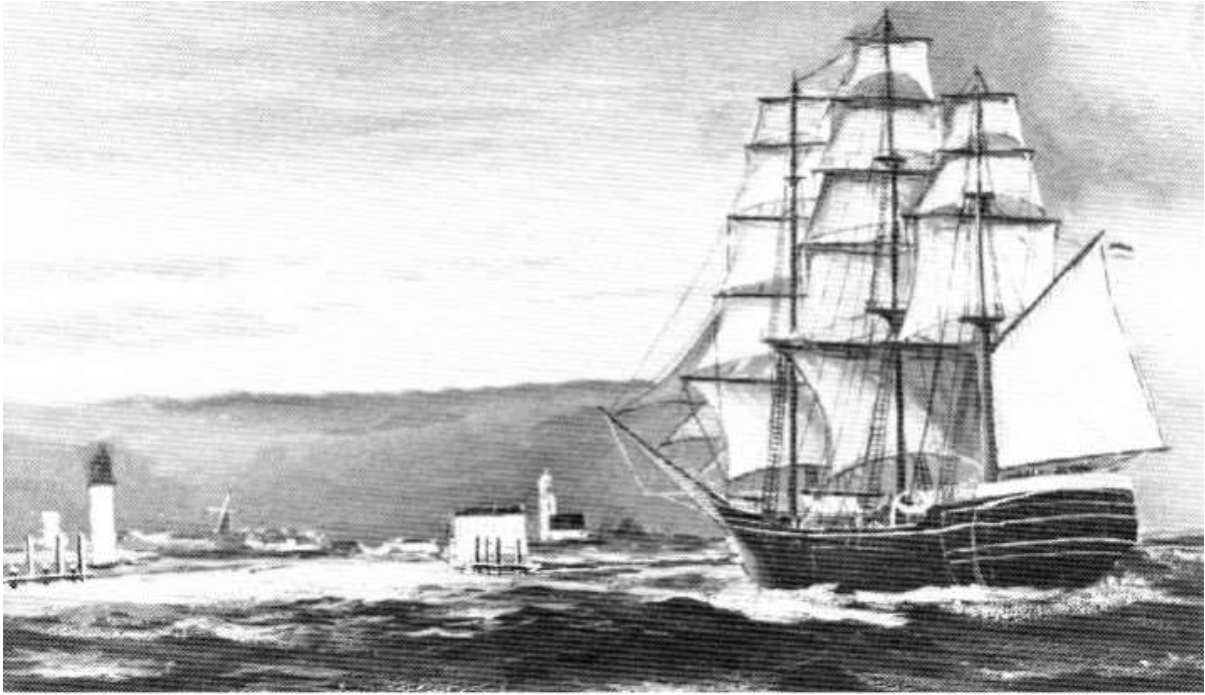
1. „Jylland" (Denemarken), bouwjaar 1860. Wordt gerestaureerd.
2. „Warrior" (Verenigd Koninkrijk), bouwjaar 1860. Is gerestaureerd.

D Marinevaartuigen (kruisers) bedoeld voor operaties ver van de thuishavens:

1. „Uruguay" (Argentinië), bouwjaar 1874. Is gerestaureerd.
2. „Gannet" (Verenigd Koninkrijk), bouwjaar 1878. Wordt gerestaureerd.
3. „Bonaire" -- „Abel Tasman". (Nederland), bouwjaar 1817. . . .? Van deze schepen zijn er dus drie direct vergelijkbaar met onze „Bonaire".

Dat zijn de „Uruguay" en de „Gannet". De „Uruguay" werd voor de Argentijnse marine gebouwd bij Laird Brothers in Birkenhead, Groot-Brittannië. Het schip was eerst als bark getuigd, later als schoenerbark, net als de „Bonaire". De „Uruguay" werd in de jaren zestig gerestaureerd en ligt nu als drijvend marinemuseum in Buenos Aires. De „Gannet", ex „President", ex „Mercury", werd gebouwd bij Sheerness Dockyards in Kent. Dit schip was volgetuigd.

De „Gannet" heeft, ontdaan van tuig en ontsierd door een doosvormige opbouw, jarenlang in Portsmouth dienst gedaan als drijvend logies van de Britse marine. Deze heeft de hulk enkele jaren geleden overgedaan aan The Maritime Trust die het schip op zijn beurt heeft toevertrouwd aan de Historic Dockyard Trust in Chatham.



Het schip wordt daar gerestaureerd in een oud marinedok, dat met de omliggende bebouwing wordt opgeknapt en hersteld om te dienen als een historisch monument. Dit project lijkt dus sterk op wat men in Hellevoetsluis voor ogen heeft. Uiteraard volgt men in Engeland met belangstelling wat hier met de gelijksoortige „Bonaire” gaat gebeuren. De directeur van The Maritime Trust, vice- admiral Sir Patrick Bayly, heeft de Wimpel laten weten, dat zijn organisatie pogingen om het Nederlandse zeil/stoomschip van de ondergang te redden, krachtig steunt. Want, zoals hij schreef „A sail/steam sloop of 1877 is indeed an important vessel”.

Een heel zwaar argument om de „Bonaire” te redden, is ook het feit dat het hier gaat om een schip dat in ons eigen land is gebouwd. De enige grotere schepen, die tot nu toe restauratiewaardig werden geacht, de „Buffel” en de „Schorpioen”, liepen immers in het buitenland van stapel, respectievelijk in Groot-Brittannië en Frankrijk. De „Bonaire” is een produkt van de Nederlandse Stoomboot Maatschappij in Fijenoord en een goed produkt; na een bestaan van 111 jaar is het schip nog steeds zo dicht als een pot! Hier ligt dus nu werkelijk de allerlaatste kans om een voortbrengsel van de Nederlandse scheepsbouw uit de vorige eeuw te bewaren en het ligt toch eigenlijk wel voor de hand dat vooral de hedendaagse Nederlandse scheepsbouwers hier een taak hebben om assistentie te bieden in de vorm van geld, materiaal en het uitvoeren van werkzaamheden. Eén werf heeft trouwens op dit punt al een goed voorbeeld gegeven; scheepswerf Niestern Sander BV heeft een gratis dokbeurt aangeboden in haar onlangs verworven dok in de Buitenhaven van Delfzijl. Andere werven kunnen hier natuurlijk niet achterblijven. In ruil voor hun steun krijgen ze de beschikking over een uniek visitekaartje in de vorm van een levensgroot bewijs van de kwaliteit, die de Nederlandse scheepsbouw dus duidelijk al heel lang levert. Dat geldt natuurlijk ook als Delfzijl afhaakt en de fakkel overdraagt aan Den Helder of Hellevoetsluis. Dat deze laatste plaats de „buit” uiteindelijk zal binnenhalen wordt onder andere vurig gehoopt door de zeeschilder Jan Langeveld.

Deze oud-Hellevoeter die nu notabene in Den Helder woont, stuurde de Wimpel onlangs een reproductie van een schilderij van de havenmond van Hellevoetsluis met het binnenlopende, negentiende-eeuwse marine-opleidingsschip „Nautilus”. Het ging hier om een voorproefje.

Langeveld kondigde aan dat hij nu zijn krachten gaat wijden aan een schilderij van de „Bonaire”. Dat schilderij, of de opbrengst daarvan, zal uiteraard ten goede komen aan de restauratie van het schip!