

“Soembing” en “Bonaire”, schepen die blijven

Alle foto's tenzij anders vermeld, door G.J.Burgeler



In Nieuwediep hebben ze heel wat schepen zien komen en gaan.

De meeste deden enkele tientallen jaren dienst om daarna achter de horizon van de tijd te verdwijnen. Eén schip is op opmerkelijke wijze weer in zicht gekomen.

De “Kanko Maru” op het IJ. Toen de originele “Soembing” hier voer was het Centraal Station op de achtergrond nog niet gebouwd

Het is het uit 1850 daterende radarstoomschip der derde klasse “Soembing”, waarvan de Verolmewerf in Heusden in opdracht van het Hollandse openluchtmuseum Oranda Mura bij Nagasaki een werkelijk schitterende replica heeft gebouwd.

Bijzonderheden over de achtergronden van deze opzienbarende order uit Japan werden vermeld in de Wimpel van mei vorig jaar. Het schip werd op donderdag 14 januari in Amsterdam met de gebruikelijke ceremoniën „Kanko Maru” gedoopt en overgedragen aan de opdrachtgever, de heer Koichi Matsuda.



Spattende raderen. Bij de oude “Soembing” vormden ze, afgezien van de zeilen, de enige voortstuwcrs. De “Kanko Maru” heeft als extra een schroef

Een van de geschenken die deze mocht ontvangen was een fraai schilderij van zijn nieuwe aanwinst van de hand van Wimpelmedewerker Durk Monsma.

Het doek werd aangeboden door ir. De Groot, de ontwerper van de replica. Dat ontwerp is door de combinatie van oude vormen en nieuwe technieken zo interessant, dat het meer dan de moeite waard is daar in een volgend

Wimpelnummer nog eens op terug te komen.



Inmiddels is de „Kanko Maru" op eigen kracht naar Japan vertrokken. De toch wat spijtige gevoelens over dat vertrek worden gelukkig verzacht door de wetenschap, dat we hier in Nederland nog een originele vertegenwoordigster van de marinekruisers uit de vorige eeuw bezitten. In Delfzijl ligt immers nog steeds de „Abel Tasman", het voormalige schroefstoomschip der vierde klasse, dat in 1877 bij de Nederlandse Stoomboot Maatschappij in Rotterdam-Fijenoord als Zr. Ms. „Bonaire" van stapel liep. In het juni nummer van de Wimpel van vorig jaar werd nog bezorgdheid uitgesproken over de mogelijkheid, dat dit historisch vaartuig naar de sloper zou gaan omdat het zijn functie als internaat voor de leerlingen van de Zeevaartschool had verloren. Hoewel het nog te vroeg is voor juichkreten

is die bezorgdheid wel afgenomen.

In twee steden worden serieuze plannen uitgewerkt om te komen tot conservatie en restauratie van het schip. In Delfzijl legt een project-groep de laatste hand aan een rapport aan het gemeentebestuur over wat er met het schip zou kunnen gebeuren. Uitgangspunt daarbij is dat de „Abel Tasman" in ieder geval moet worden behouden, het liefst in Delfzijl, maar als dat om financiële of andere redenen niet mogelijk blijkt elders in Nederland. Foeke Roukema, een van de mensen die zich bijzonder inzetten voor het behoud van het schip, meent dat het best kan worden gestreefd naar een over verscheidene jaren uitgesmeerde restauratie. De kosten worden dan gespreid en bovendien kan men door al tijdens de restauratieperiode publiek toe te laten alvast rekenen op wat inkomen uit toegangsgelden. Roukema verwijst daarbij naar een soortgelijk project in Ebeltoft op het Deense schiereiland Jutland. Daar is men sinds enige tijd bezig met een zeer ingrijpende restauratie van het uit 1860 daterende oorlogsfregat „Jylland" (Jutland). Voor een uitvoerig relaas over de „Jylland" verwijzen wij u naar de vorige Wimpel (maart, blz. 98-101), waarin G. M. W. Acda een artikel aan de restauratie van het Deense schip wijdde. Zoals u daarin hebt kunnen lezen is de grootste ingreep het wegwerken van de enorme katterug, die het houten vaartuig in de 128 jaar van zijn bestaan heeft opgelopen. Men kwam tot de conclusie dat dit het best kon gebeuren door het schip in een dok in jukken te hangen. Door die jukken over een periode van anderhalf jaar met heel kleine stukjes omhoog of omlaag te schuiven wordt de kiel gerecht. Zou men deze operatie in één keer uitvoeren, dan zouden veel houten verbanddelen de plotseling optredende krachten niet kunnen verdragen en zou dus grote schade worden aangericht.

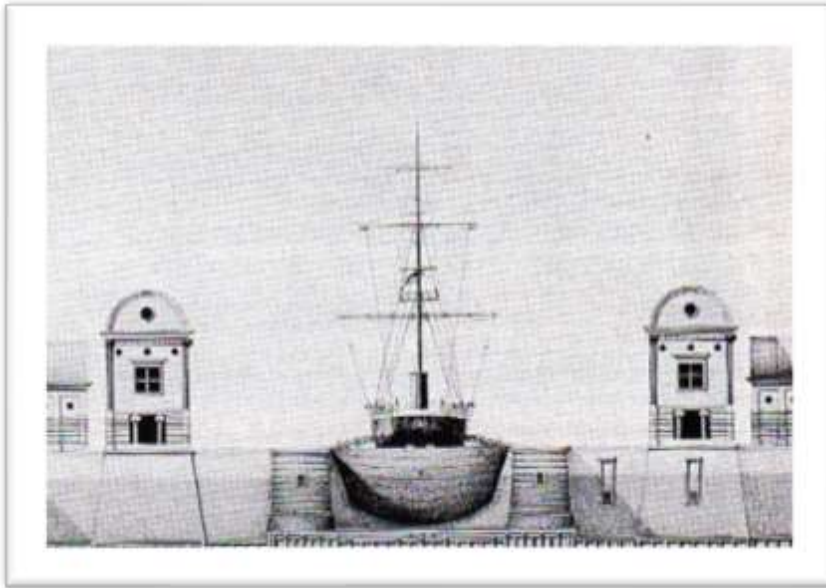
De restauratie zal worden bekroond met het hertuigen van het fregat. Gedurende de hele restauratieperiode kan het publiek van nabij de werkzaamheden volgen. Aan een dergelijke werkwijze wordt ook gedacht in Hellevoetsluis. Daar heeft het

gemeentebestuur plannen uitgewerkt om van het uit 1806 daterende gegraven droogdok een toeristische trekpleister te maken.



De "Jylland" in haar dok. Rechtsonder een van de rompsteunen. Foto; Foeke Roukema.

Het dok zal weer operationeel worden gemaakt en er omheen zullen bijpassende gebouwen komen te staan, die kunnen dienen als expositieruimte en dergelijke. Heel terecht is men in Hellevoetsluis tot de conclusie gekomen, dat een dok een dood ding is als er geen schip in ligt waar ook werkelijk aan wordt gewerkt. Voor dat schip heeft men zijn oog laten vallen op de voormalige „Bonaire". Dat het de gemeente Hellevoetsluis ernst is met haar plannen blijkt wel uit het feit dat ze ingenieur Harm van Dijk van de Stichting Technische Restauraties Rijnmond een onderzoek heeft laten instellen naar de mogelijkheden tot verwerving en restauratie van het schip. Uit het onderzoek van Van Dijk bleek onder meer, dat de binnenzijde van het casco nog in opmerkelijk goede staat verkeert. Alleen tussen hoofd- en tussendeck bleek achter de binnenbetimmering corrosie voor te komen. Oorzaak: onvoldoende ventilatie. Over de conditie van de buitenzijde kon zonder droogzetting uiteraard niets zinnigs worden gezegd.



Van Dijk gaf ook een globale indicatie van de kosten van restauratie van het schip inclusief tuigage: 872 miljoen gulden. Hellevoetsluis hoopt het project te kunnen financieren uit subsidies, door sponsoring en eventueel door het aantrekken van particulier risicodragend kapitaal.

Artist's impression van de „Bonaire” in het gerestaureerde dok in Hellevoetsluis.

Duidelijk is dat de „Bonaire” alleen naar de oude vlootbasis aan het Haringvliet gaat als men in Delfzijl geen mogelijkheden ziet om gelden voor restauratie en beheer bijeen te krijgen. Als alternatieve bestemming van de „Bonaire” zou uiteraard ook Den Helder heel goed in aanmerking kunnen komen. Deze vlootbasis is waarschijnlijk een van de weinige waar niet een geconserveerd of gerestaureerd marinevaartuig kan worden bezichtigd. Er zijn vanuit Den Helder wel begerige blikken in de richting van de oude schroefstoomboot geworpen, maar tot concrete plannen heeft dat (nog) niet geleid. Voor de liefhebbers van oude schepen buiten de twee of drie betrokken steden is het niet zo belangrijk waar het schip in zijn oude glorie wordt hersteld, als het maar gebeurt!

Toch weer sloopdreiging. Inzamelingsactie moet „Bonaire” van snijbrander redden

De hoopvolle regels over de „Bonaire” waren amper op papier gezet of men lijkt in Delfzijl toch nog te bezwijken voor de verleiding om de gemeentekas te spekken met de ongeveer 45.000 gulden die verkoop van het schip voor de sloop zou kunnen opleveren. We kunnen ons haast niet voorstellen dat de gemeente Delfzijl zo'n luttele buit zou willen binnenhalen ten koste van een historisch monument. En dit schip, dat in tenminste twee gezaghebbende

buitenlandse werken over historische schepen wordt vermeld, is een monument. Er bestaat gelukkig een mogelijkheid om de „Bonaire” van de snijbrander te redden. Men kan nu, liefst met spoed, een bijdrage storten in het zojuist voor dit doel opgerichte Fonds Renovatie Schroefstoomschip „Bonaire”.

AMRO Bank Nr. 49 91 71 128, Delfzijl. Het gironummer van de bank is 803935.

Wie meer inlichtingen wil, kan contact opnemen met oud-stuurman J. F. Roukema, Nautisch Adviesbureau Roukema, Meraklaan 7, 9933 HH Delfzijl. Telefoon (05960) 13127.

Eén gift was al binnen vóór het fonds was opgericht. Onze over de wereldbol varende medewerker kapitein Lucas Lindeboom schreef zijn redactie een brief met o.a. de volgende zinnen: „Wat de redding van het schip

„Bonaire” aangaat, daar sta ik sowieso helemaal achter. Wat een prachtlijnen (zie de hartpagina's 394-395 van de Wimpel van november vorig jaar, red.) ... Ingesloten vast een begin à f 25.-. Maak er maar „een potje” van. Een en ander in haast vanwege het Kielerkanaal, so long en zilte groetjes van Lucas.”

Dit goede voorbeeld zal zeker goed doen volgen. De „Bonaire” slopen? Vergeet het maar!