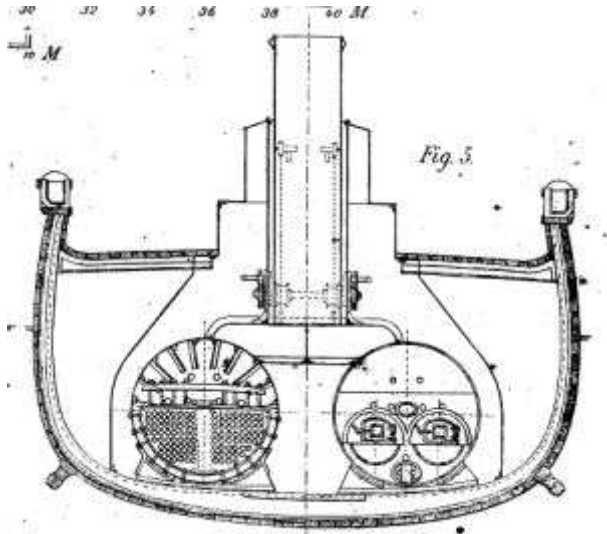


Zr.Ms. Bonaire

In 1877 is het schip bij de Koninklijke Marine in dienst gesteld als schroefstoomschip der vierde klasse.

Met de bouw van de Bonaire werd in 1876 begonnen bij de werf Nederlandsche Stoomboot Maatschappij op Feijenoord te Rotterdam.



De term: schroefstoomschip sloeg op het feit, dat het driemast zeilschip Bonaire ook was uitgerust met een stoomgedreven voortstuwingsinstallatie, bestaande uit twee Schotse ketels en een tweecilinder liggende stoomzuigermachine.

De voortstuwer was een Mangin-Woodcroft schroef. Deze schroef werd naar Mangin genoemd vanwege zijn uitvinding om de twee bladen achter elkaar op te stellen en naar Woodcroft omdat de spoed toenemend in de lengte en afnemend naar de omtrek is. De schroef was met een klauwkoppeling verbonden met de schroefas.



Mangin veronderstelde, dat twee bladen achter elkaar equivalent zijn aan een enkel blad, dat twee keer zo breed is. De weerstand in het water tijdens zeilen, dus bij losgekoppelde schroef zou daardoor aanmerkelijk kleiner zijn.

Bij dit soort zeil-stoomschepen kon vaak tijdens het zeilen de schoorsteen telescopisch omlaag gebracht worden en de schroef door middel van een hefinrichting opgeborgen worden in een nis in het achterschip. Dat werd gedaan om te voorkomen dat de schroef tijdens zeilen te veel als rem zou werken, waardoor de snelheid van het schip nadelig

werd beïnvloed. Vooral bij oorlogsschepen komt deze hefinstallatie vaak voor omdat het een dure constructie was die particulieren zich niet konden of wilden veroorloven.

Als er op de machine werd gevaren werden de zeilen gestreken, de schoorsteen omhoog getakeld en de schroef aan de schroefas gekoppeld via de klauwkoppeling.

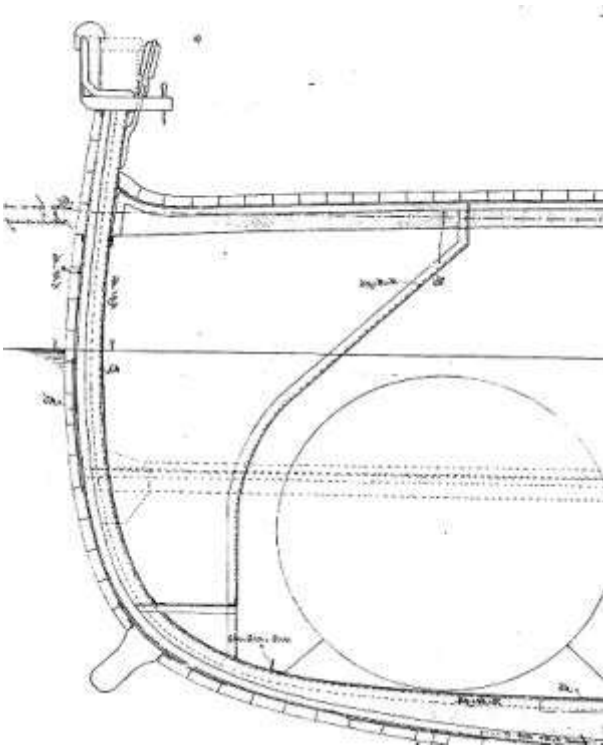
Uit bestudering van het achterschip van de Bonaire blijkt evenwel, dat de schroef niet uit het water getild KON worden. De reden is, dat de nis (schroefput) al iets onder het hoofddek eindigt en daar

met een plaat is afgesloten. De ruimte tussen deze plaat en het hoofddek diende vrij te blijven voor de uitslag van de 2,60 meter lange ijzeren helmstok. De schroeflichtinstallatie van de Bonaire diende dan ook uitsluitend om onderzoek of reparatie van de schroef mogelijk te maken terwijl het schip in het water lag. Jongere schroefstoomschepen waren niet meer met een schroeflichtinstallatie uitgerust.



De cent onder de mast (2 ½ cent 1877)

Er zijn nog maar zeven schroefstoomschepen over in de wereld. Vier grote: de SS Great Britain in Bristol, HMS Warrior in Portsmouth, de Fram in Oslo en de Jylland in Ebeltoft (Denemarken). En drie kleinere: de Uruguay in Buenos Aires, HMS Gannet in Chatham en dus de Bonaire in Den Helder.



Maar de Bonaire is het enige schip in dat rijtje dat een ijzeren huid heeft, die is bekleed met wel zeven centimeter dikke teakhouten balken, waardoor het lijkt alsof ook de Bonaire geheel van hout is. Dat hout is tegen de ijzeren huid geschroefd van kiel tot bovenkant verschansing.

Het doel van het hout is het bevestigen van zinken platen tegen het schip tot net boven de waterlijn. De platen waren nodig om de aangroei van algen en wieren zoveel mogelijk te voorkomen. Lange slierten waterplanten, maar ook zeepokken en andere schelpdieren geven een grote weerstand bij het varen, waardoor de snelheid van het schip terug loopt.

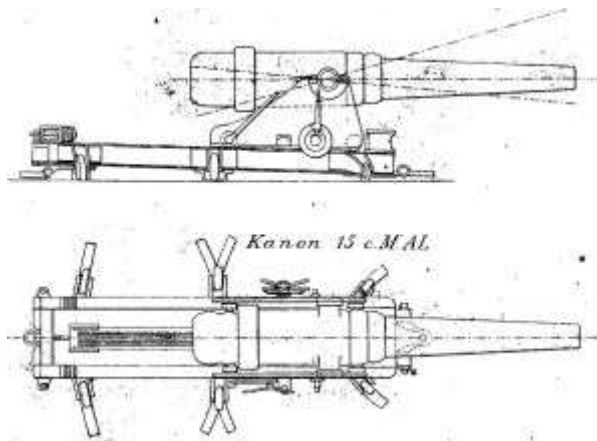
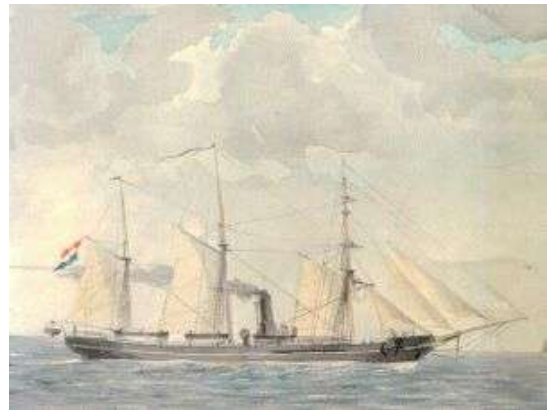
Heel lang zijn voor dit doel koperen platen gebruikt, maar de Marine wilde eens zien of zink ook hielp. Nauwelijks, zoals blijkt uit geschriften uit die tijd.

Een enorm voordeel van het zink was wel, dat de ijzeren huid en de bevestigingsbouten van de houten dubbeling aan de huid door het zink beschermd werden tegen de galvanische aantasting van ijzer in zeewater. Dat was reden voor de Marine om de koperen platen op een aantal andere schepen te vervangen door deze zinken platen.

Deze constructie van de huid maakt de Bonaire nu wel uniek in de wereld.

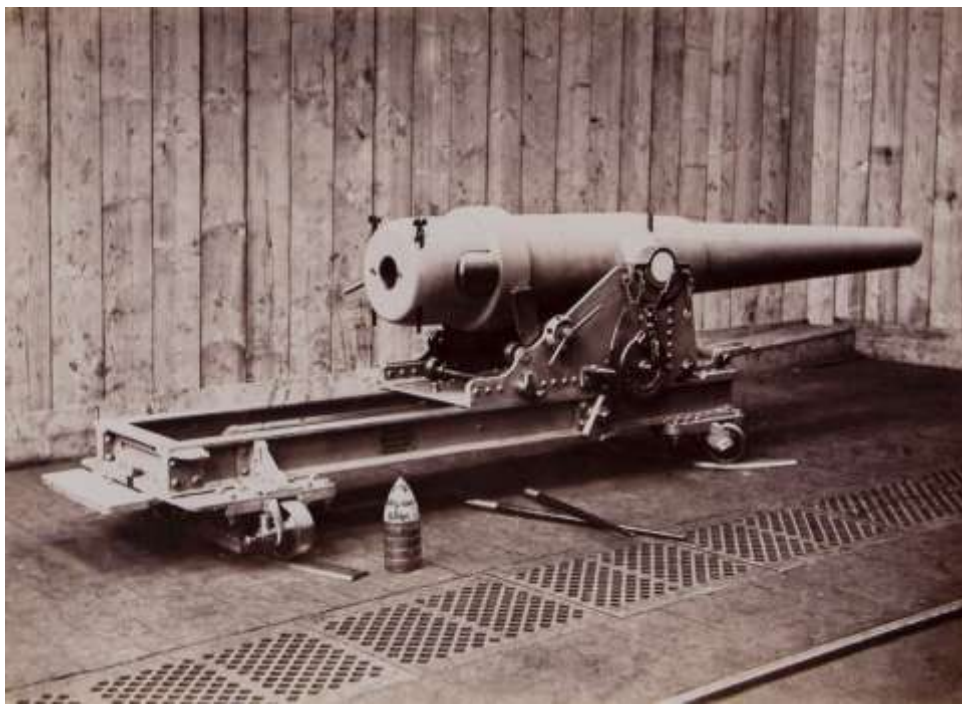
Deze aquarel van het schip is gemaakt door Luitenant ter Zee der eerste klasse O.H.Kuyck, die in 1892 eerste officier van Zijner Majesteits Bonaire was.

De Bonaire heeft van 1877 tot 1902 als oorlogsschip dienst gedaan voor de Koninklijke Marine. En hoewel de schoener er redelijk onschuldig uit zag, was ze dat toch allerminst. Het schip had een formidabele bewapening aan boord. Een 15 centimeter achterlaadkanon, drie 12 centimeter achterlaadkanonnen, twee 3,7 centimeter revolverkanonnen, een 12 centimeter mortier en nog een aantal stukken sloepsgeschut.



Dit alles werd bediend door een bemanning van tussen de 90 en 100 man, afhankelijk van de taak van het schip. Voor een schip van 53 meter lang was dat behoorlijk veel. Bewaard gebleven bemanningsboeken laten, zelfs over een vrij lange periode, zien wie er aan boord heeft gezeten. Door die wetenschap lijkt het wel of de band met het schip persoonlijker is geworden.

In haar diensttijd heeft de Bonaire een aantal keren de Atlantische Oceaan overgestoken om in het Caraïbisch gebied de Antillen te bewaken tegen invallen door kapers en rovers uit Venezuela en Columbia. Aan zeeslagen heeft het schip nooit meegedaan.



In 1902 is de Bonaire definitief uit dienst gesteld als varend oorlogsschip. Het werd omgebouwd tot logementschip en heeft tot 1923 als zodanig gefunctioneerd in Hellevoetsluis en in Dordrecht.

Daarna is het schip verkocht aan de gemeente Delfzijl waar het tot 1988 heeft gediend als logementschip voor de Zeevaartschool Abel Tasman. Ze is toen zelfs omgedoopt tot Abel Tasman. Vele generaties stuurlieden hebben daar hun opleiding gehad en bewaren er hun herinneringen aan.



Vanaf eind 1996 ligt de Bonaire dus in Den Helder, te wachten op restauratie en rehabilitatie.

De huidige ligplaats van de Bonaire heeft een direct verband met de geschiedenis van het schip. Daarom een korte beschrijving van deze locatie.

Het schip ligt in dok 1 van de Oude Rijkswerf Willemsoord, ooit het Maritiem Etablissement Willemsoord. Tijdens het bewind van Napoleon over Nederland zijn de plannen voor de bouw van dit etablissement al gemaakt. Koning Willem de Eerste, de eerste koning na de Franse tijd, nam de plannen over en in 1822 is het etablissement in gebruik genomen als de herstelplaats voor 's lands vloot.

In die tijd was Willemsoord een van de vijf Rijkswerven in ons land. Vrij snel na elkaar zijn enkele daarvan opgeheven. Na de sluiting van de Rijkswerf in Hellevoetsluis in 1933 bleef alleen Willemsoord over.



Het wordt al wat

In 1986 begon ook op deze Rijkswerf het proces tot privatisering. Maar onderzoek wees uit, dat privatisering niet nodig was. Wel moest het aantal arbeidsplaatsen worden teruggebracht van 2000 naar 1000 en moest het bedrijf verhuizen naar een nieuwe locatie die nog ontwikkeld en gebouwd moest worden op het Nieuwe Haventerrein.

In 1993 was het zover, dat de werf Willemsoord werd verlaten door de Koninklijke Marine. In 1995 kreeg de gemeente Den Helder het beheer over de

helft van het 40 ha grote complex. In 2000 werd de Gemeente eigenaar van dit gedeelte. De overige 20 ha zijn nog steeds eigendom van de Koninklijke Marine. Rijkswerf Willemsoord staat sindsdien bekend als Oude Rijkswerf Willemsoord.



De historische gebouwen en dokken op het terrein zijn met veel steun van Europa, Rijk, Provincie en gemeente Den Helder gerestaureerd. In 1997 kregen ze de kwalificatie 'rijksmonument'.



Deze luchtfoto dateert van ongeveer 1920. Sindsdien zijn er veel gebouwen bijgebouwd. Maar bij de restauratie van het hele complex in de eerste jaren van deze eeuw zijn ook weer een paar gebouwen afgebroken zodat een moderne luchtfoto heel veel lijkt op deze.

Nadat het schip in 2004 nog is gezonken in het Bassin van Willemsoord is in 2005 daadwerkelijk aangevangen met de restauratie.

Grote subsidiegevers waren:





Kanon Exercitie



Bemanning



Nu, in 2018 ligt het schip er, qua uiterlijk weer bij als weleer. Het schip is open voor betalende bezoekers. Het wordt verhuurd voor conferenties, seminars, feestelijke bijeenkomsten en in de toekomst als logement.

Bron : Stichting Bonaire

<http://stichtingbonaire.nl/zr-ms-bonaire/>