Dit digitale blad is een raapsel van wetenswaardigheden en ongein betreffende de Koninklijke Marine en Koopvaardij uit het heden en verleden en is samengesteld door Arie Krijgsman verder genoemd, **“de redactie “** !

Disclaimer

Deze digitale krant fungeert als verlengstuk en is onafscheidelijk verbonden aan de website: https://www.tenanker.com en conformeert zich aan de regelgeving zoals daar is vermeld.

”

Er zijn altijd wel mensen die met mijn werk aan de haal gaan. Aan de ene kant is dat een teken dat ik het goed heb neergezet, maar ik hoop wel dat onze lezers respect tonen en niet lukraak het kopiëren voor andere dan puur privé doeleinden zonder daar toestemming voor te vragen.

ALL RIGHTS COPYRIGHT RESERVED

tenanker@kpnmail.nl / 2e jaargang – Nr. 7 - 21 maart 2019

In deze extra editie wordt aandacht besteed aan Zr.Ms. BONAIRE

Let op: de artikelen staan niet in de juiste tijdlijn…

Met medewerking van en dank aan

de blauwe wimpel

WILLEMSOORD BV DEN HELDER

gemeente Den Helder

Provincie Noord-Holland

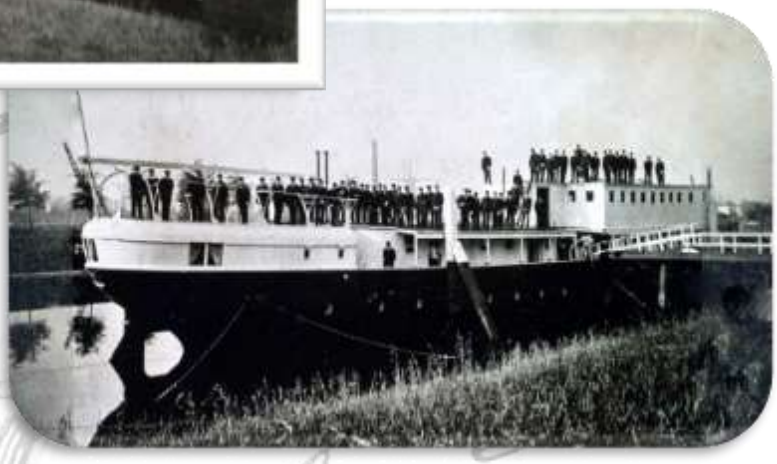
waddenfonds

PRINS BERNHARD CULTUURFONDS

MARIN

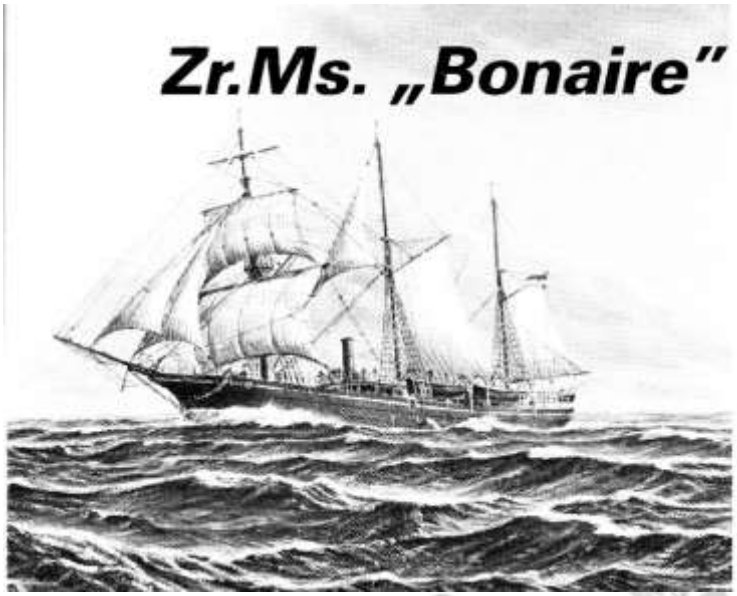
Losse info:

In 1902 werd Hr.Ms. Bonaire op de Rijkswerf te Hellevoetsluis ingericht als logementschip voor de torpedodienst. In 1915 te Hellevoetsluis gereed gemaakt voor de Marien-Machinisten school te Dordrecht.



Augustus 1923 werd zij weer teruggebracht naar Hellevoetsluis in verband met de opheffing van de adspirantenschool der Marine te Dordrecht. Daarna afgevoerd en overgegeven aan het internaat Zeevaartschool te Delfzijl en herdoopt “Abel Tasman” (info van Theo Burgers)

Naar een olieverfschilderij van Durk Monsma Afm. 7O x 5O cm



Fotoreproduktie Pieter Verweel

Oud-stuurman J. E Roukema uit Delfzijl moet bijzonder verrast, maar ook heel enthousiast hebben gereageerd toen Durk Monsma hem opbelde met de mededeling dat hij de ,,Bonaire" in olieverf wilde vereeuwigen. Aanleiding tot het gesprek was de publicatie van Gerrit van Burgeler in het juni nummer van dit jaar (blz. 192-195) over het internaatschip ,,Abel Tasman", waarin, zoals bekend, het 1O-jarige ex-schroef- stoomschip ,,Bonaire" schuilgaat.

Het schip is als ,,Abel Tasman" uitgediend en het is zaak zo snel mogelijk plannen te realiseren voor het behoud van het schip, voordat het onder slopershanden komt. Dankzij Durk Monsma kunnen we zien hoe de ,,Bonaire" eruitzag in haar gloriedagen. Schildershanden hebben de taak van onze fantasie overgenomen. Dit was - en zo moet zij weer worden - de ,,Bonaire". Wij zijn ons ervan bewust dat de Wimpel al veel, zeer veel heeft gepleit voor het behoud van schepen. Maar hoe zouden we ook anders kunnen? Kijkt u naar het schilderij van Durk Monsma en u zult het met ons eens zijn dat we ons geweten geweld aan zouden doen als we niet direct een plaats voor dit mooie, puur Nederlandse schip zouden inruimen. Direct na het vurige pleidooi van Koos Rie- dijk voor het behoud van onze oudste nog varende coaster. de ,.John-V". nu weer de ,,Bonaire". We weten dat het niet makke- lijk is Nederlanders te bewegen hun zilte erfgoed te bewaren. Dat geldt uiteraard niet voor ons lezerspubliek. Zij zijn degenen die zich in het buitenland lopen te verlustigen aan al het fraais dat daar wordt bewaard, misschien wel knarsetandend van woede, omdat bij ons zoveel schepen naar de sloper gingen. Maar zijn we daarin toch niet wat makkelijk? Waarom laten we enkele scheepsfanaten door ploeteren? Vergezeld van onze kritiek! Want daaraan doen we wel, zeker in het beginstadium. Pas als er enige vorderingen zichtbaar worden, krijgen we vertrouwen. En tegen de tijd dat er iets schijnt te lukken, lopen we allemaal te hoop, onder het uiten van lovende woorden en in de overtuiging dat we er altijd al ,,achter stonden"! En dat is dan meteen ons probleem: we zouden er niet achter moeten staan, maar ervoor! Stuk voor stuk zouden wij moeten vechten voor het behoud van wat ons nog rest aan schepen. En niet roepen dat het bedrijfsleven dat maar moet doen, ook al we- ten we allemaal dat we daarvan toch voor een goed deel afhankelijk zijn. We zijn blij dat de Nedlloyd zich aan de zijde van Willem Vos heeft geschaard, die in Lelystad moeizaam bezig is een nog veel ouder verleden te laten herleven in de ,,Batavia". En zijn we niet stiekem allemaal een beetje trots op Harry Smit, die Amsterdam en ons de ,,Elisabeth Smith" gaf en die alweer met een geweldig plan rondloopt? En zo zijn er nog wel meer van die bouwers en restauratiehelden; we kennen ze allemaal heus wel.

de blauwe wimpel
Mei 1988
DOOR G. J. VAN BURGELER

“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.

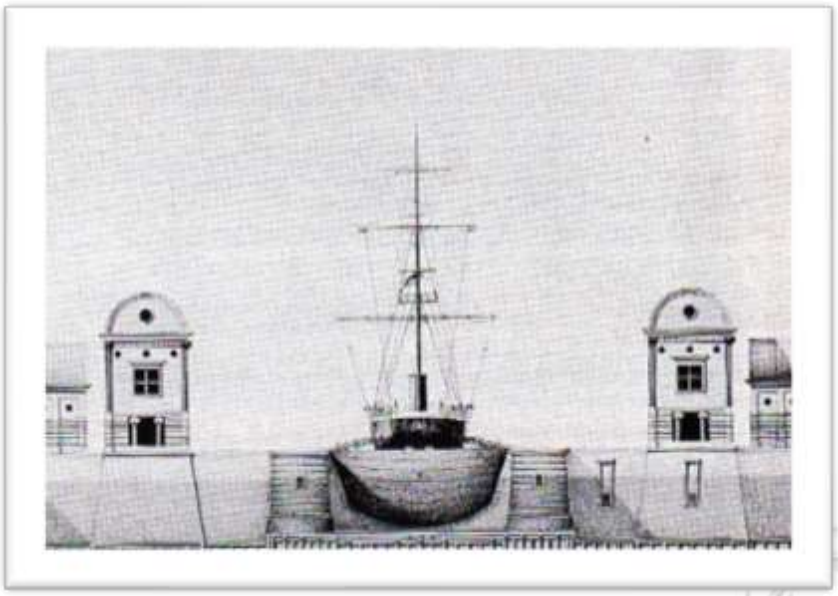
*Spattende raderen. Bij de oude “Soembing”vormden ze, afgezien van de zeilen, de enige voortstuwers.
De “Kanko Maru”heeft als extra een schroef*

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 origineie 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 1ot conservatie en reslauralie 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 t daarin hebt kunnen lezen is de grootste ingreep het wegwerken van de enorme katterug, die het houten vaartuig in de 128jaar 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 ex- positieruimte 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 tussendek 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.

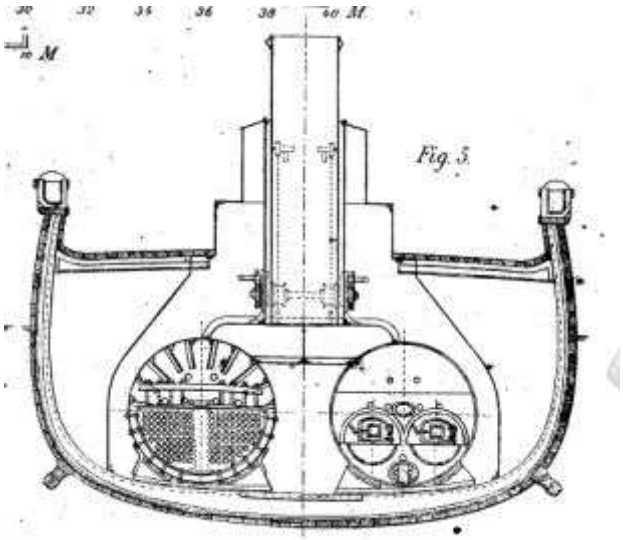
Eén gift was al binnen vóór het fonds was opgericht. Onze over de wereldbol varende medewerker kapitein Lucas Lindeboom schreef zijn redactie een brief met o.a. de volgende zinnen:
„Wat de redding van het schip „Bonaire" aangaat, daar sta ik sowieso helemaal achter. Wat een prachtlijnen (zie de hartpagina's 394–395 van de Wimpel van november vorig jaar, red.) . . . Ingesloten vast een begin à ƒ 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!

++++++++++++++++++++++++++++++

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.

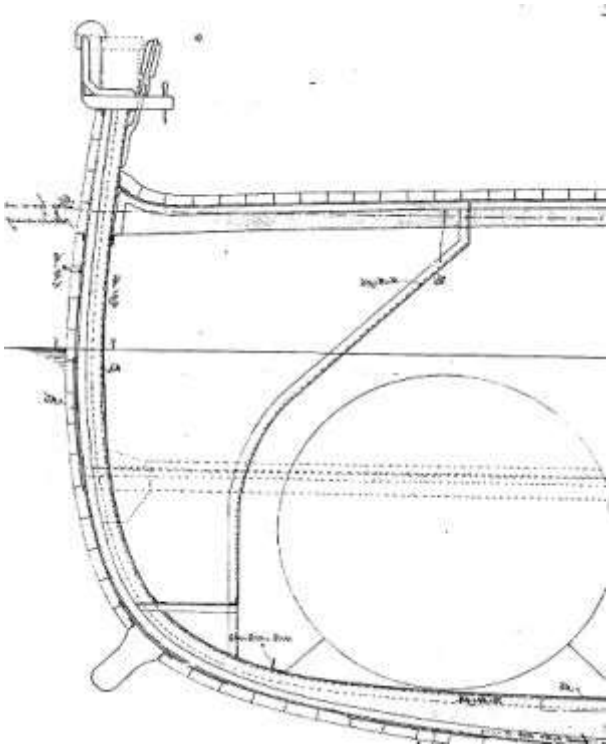
Uit bestudering van het achterschip van de Bonaire blijkt evenwel, dat de schroef niet uit het water getild KON worden. De reden is, dat de nis (schroefput) al iets onder het hoofddek eindigt en daar met een plaat is afgesloten. De ruimte tussen deze plaat en het hoofddek diende vrij te blijven voor 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.

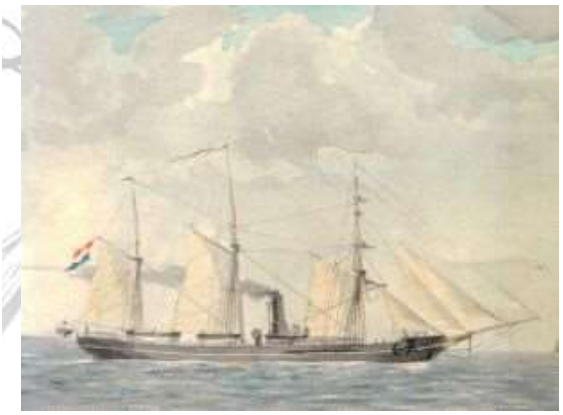


Heel lang zijn voor dit doel koperen platen gebruikt, maar de Marine wilde eens zien of zink ook hielp. Nauwelijks, zoals blijkt uit geschriften uit die tijd.

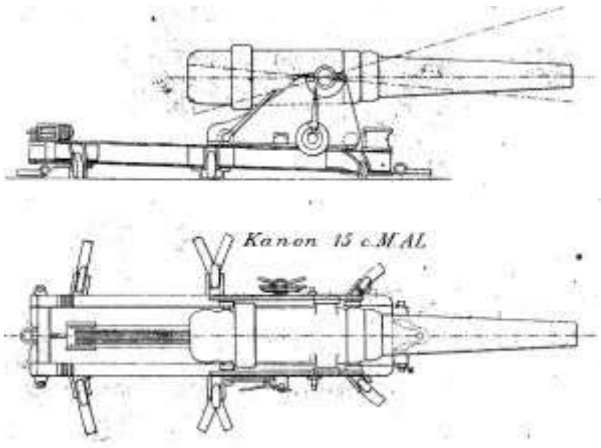
Een enorm voordeel van het zink was wel, dat de ijzeren huid en de bevestigingsbouten van de houten dubbeling aan de huid door het zink beschermd werden tegen de galvanische aantasting van ijzer in zeewater. Dat was reden voor de Marine om de koperen platen op een aantal andere schepen te vervangen door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



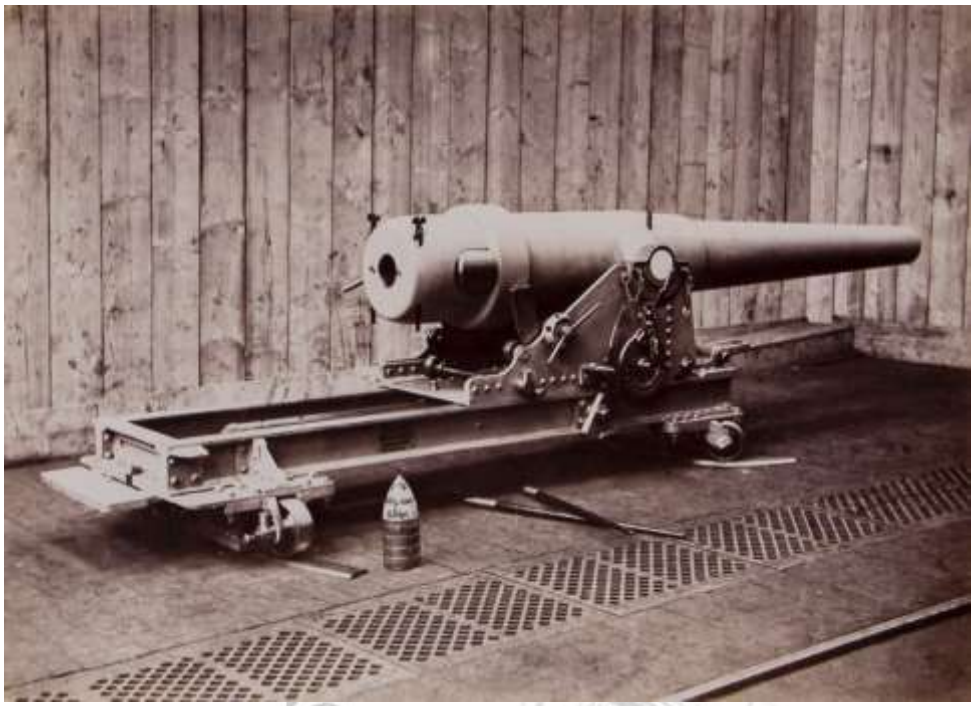
De Bonaire heeft van 1877 tot 1902 als oorlogsschip dienst gedaan voor de Koninklijke Marine. En hoewel de schoener er redelijk onschuldig uit zag, was ze dat toch allerminst. Het schip had een formidabele bewapening aan boord. Een 15 centimeter achterlaadkanon, drie 12 centimeter achterlaadkanonnen, 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 Caraibisch 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:

WILLEMSOORD BV DEN HELDER

gemeente Den Helder

Provincie Noord-Holland

waddenfonds

PRINS BERNHARD CULTUURFONDS

MARIN

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/

++

Schroefstoomschip "Bonaire"

"an important vessel indeed"

MAANDBLAD VOOR DE SCHEEPVAART EN SCHEEPSBOUW IN DE LAGE LANDEN
De Blauwe Wimpel

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.

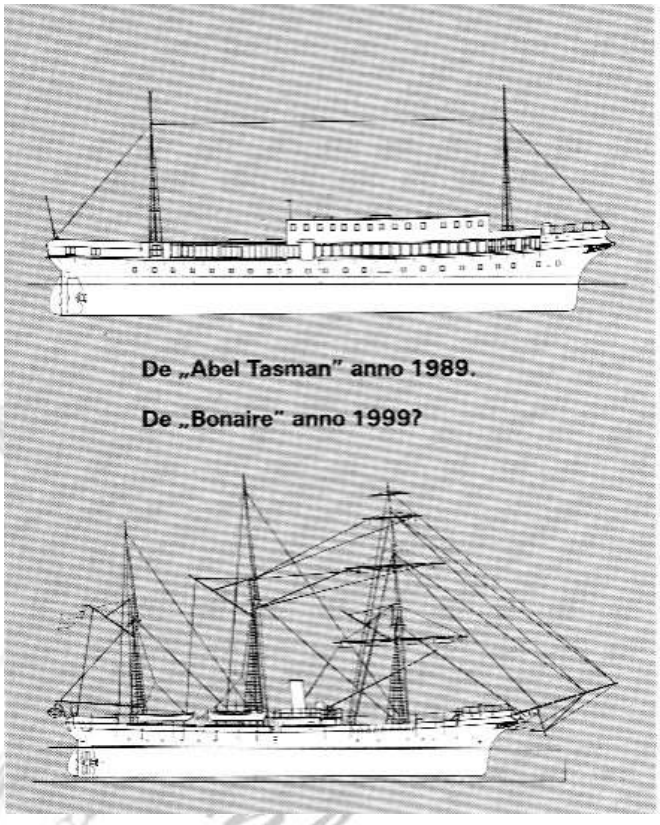
Deze hoop heeft ongetwijfeld een deuk opgelopen door het mislukken van het plan om de ,,Schorpioen" tijdelijk naar Den Helder te halen in de verwachting dat daarvan een krachtige impuls zou uitgaan voor de belangstelling onder de bevolking voor de verwerving van een eigen museumschip.

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

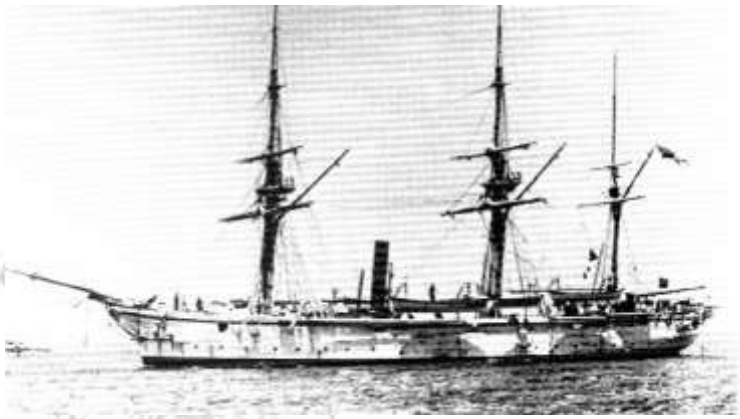
fasen, omdat dat financieel het best haalbaar lijkt. Door een spreiding van de werkzaamheden in de tijd kunnen dan immers ook de kosten wordén gespreid. desnoods over enkele decennia. De eerste fase van het werk zou moeten bestaan uit conservering van het schip, dat wil zeggen het treffen van maatregelen 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 moge- lijkheden 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:

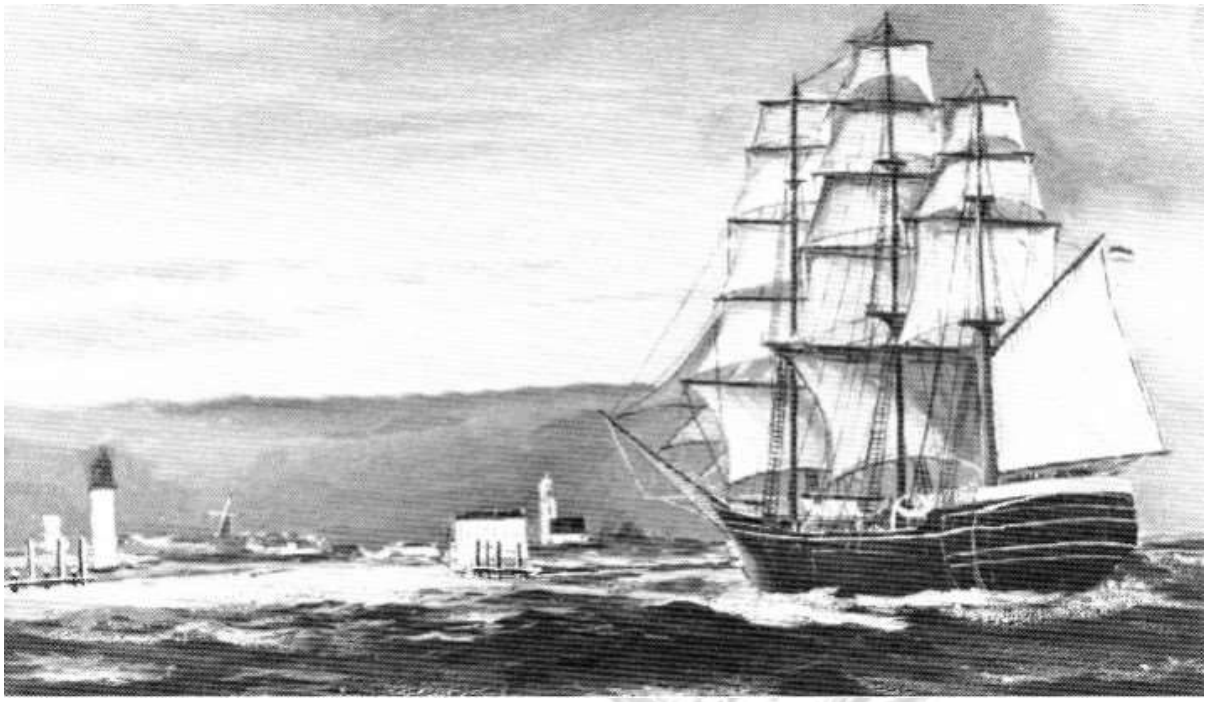
A Passagiersschepen: ,,Great Britain" (Verenigd Koninkrijk), bouwjaar 1843. Wordt gerestaureerd.

B Exploratievaartuigen: l. ,,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.,,GanneÍ" (Verenigd Koninkrijk), bouwjaar 1878. Wordt gerestaureerd.
3.,,Bonaire" -- ,,Abe1 Tasman". (NederIand), 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 reproduktie 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!

Verslag bezoek Bonaire 9 februari 2019

4 man sterk op weg naar de Bonaire met echtgenote en 2 vrienden

De intrekbare schoonsteen en een van de masten

Op 14:00 exact present aan de valreep van de Bonaire, Ben Mooiman was al op dek en nam ons in ontvangst , nee we werden niet overgefloten want het schip was speciaal voor ons open en met 5 man gingen wij onderdeks. Ook hier weer de speciale sfeer en het gevoel wat je alleen ervaart aan boord van schepen Het schip mag dan wel van 1877 zijn maar schip blijft schip

Ondanks zijn 53 meter lengte, 9 meter breedte en een diepgang van 3,9 meter is het schip ruim van binnen maar daar staat tegenover dat de bemanning (**Equipage**) uit 80 tot 100 man bestond dus veel plaats had men per persoon niet en zeker als je matroos was, dan was je niet ruim bedeeld.

In haar diensttijd heeft de Bonaire een aantal keren de Atlantische Oceaan overgestoken om in het Caraibisch gebied de Antillen te bewaken tegen invallen door kapers en rovers uit Venezuela en Columbia. Aan zeeslagen heeft het schip nooit meegedaan. Maar het is goed mogelijk dat er een landingsdivisie met Mariniers mee voer
De Officieren (**Etat Major**) hadden een behoorlijk longroom voor 18 man en tegen de scheepshuid aan BB en SB zijde waren de hutten gesitueerd. Niet groot maar ze hadden in ieder geval hun eigen bed.

De **Commandant** (geen lid Etat Major) had natuurlijk zijn eigen kajuit en die was best groot. en geriefelijk
De onderofficieren sliepen in twee-persoons hutten, maar hadden geen eigen verblijf.
De Bonaire is gebouwd als driemaster Schoenerbark met een Barketijns (hulp) zeilplan en als hoofd voorstuwing een twee cilinder liggende stoomzuigermachine die middels een schroefas zonder tandwielkast een schroefas aandrijft.
Tussen schroefas en schroef zat weer een klauwkoppeling zodat je de schroef kon ontkoppelen als er gezeild werd, de schroef draaide dan gewoon mee door het langs stromende water en was daardoor geen hinderlijke paraplu in het water

Totale machine vermogen was wel 80 pk. De stoom voor de stoomzuigermachine werd opgewekt door 2 vuurgangvlampijpketel ook wel Schotse vlampijpketels genoemd Het rendement van deze installatie kwam beslist niet boven de 5% eerder 4% dan 5%

Kompasstand
In die tijd had men ook al de veel effectievere triple expansie machine maar toch was daar niet voor gekozen omdat een stoomzuigermachine laag is en een triple expansiemachine hoog.

De eis van de Nederlandse Koninklijke Zeemagt was dat de voorstuwing onder de waterlijn moest liggen zodat bij vijandelijke beschietingen de voorstuwing zolang als mogelijk intact bleef. Men had toen ook al een hekel aan het ”sitting duck” op het water
De Bonaire is een fregat van de 4de categorie en dat heeft betrekking op het aantal bemanningsleden wat aan boord hun dienst deed. (1ste categorie heeft dus meer bemanningsleden)
De bewapening was voor zijn tijd hypermodern, het tijdperk van voorladers was praktisch verlaten alleen mortieren werden nog aan de voorkant geladen
Dit impliceerde dat er nu kruid/munitie magazijnen aan boord waren waar kardoezen (kruidzakken) en granaten lagen

De bewapening bestond uit

1 x een 15 cm achterlader kanon van de firma Krupps
3 x een 12 cm achterlader kanon van de firma Krups
2 x een 3,7 cm revolverkanon van de firma Hotchkiss (zeg maar de voorloper van de moderne gatling gun)
1 x een 12 cm mortier Coehoorn
Diverse stukken sloepsgeschut

Positie van de kanons:

Een kanon 15 cm voor het dekhuis in de midscheeps met rail naar SB en BB.
Een kanon 12 cm aan SB en een aan BB en een op het halfdek.
De mortieren stonden aan SB en BB vlak achter het dekhuis.

Het Krupps kanon van 15 cm doet mij sterk denken aan de 4 kanonnen van 15 cm Fort
Pannerden die in de beginperiode van het Fort aldaar geplaatst waren

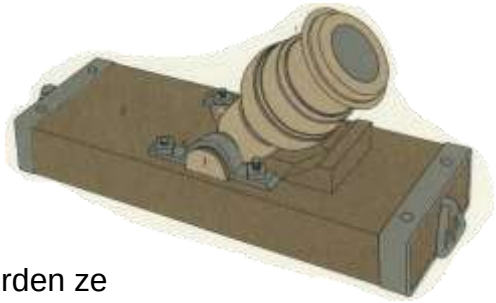
Het laden van de 12 en 15 cm kanons was een tijdrovende bezigheid Als de vergrendeling open ging dan werd eerst de granaat in de kamer geschoven , De granaten van een 15 cm kanon hadden een gewicht van rond de 50 kilo . Met behulp van een soort stalen bed die aan het kanon gehaakt werd , werd de granaat naar binnen geschoven , met een pompstok waarom een maatafdeling stond werd de granaat op de vereiste afstand in de loop Een aantal zakjes met kruit werden in de kamer gelegd (kardoes is teveel gezegd) en de afsluitgrendel werd er achter geschoven en geborgd. Het kanon was gereed om te vuren . U kunt zich waarschijnlijk wel voorstellen dat de vuursnelheid erg laag was, wel 1 schot per minuut

Afhankelijk van het doel werd er een bepaald type granaat gekozen Boven aangekomen werd aan de achterkant van het kanon een stalen bed gehaakt waar de granaat opgelegd werd en met een pompstok de vereiste afstand de loop ingeschoven werd ,Afvuren werd mogelijk door middel van een kardoes van 4 kilo kruit in een katoenen koker/sok

De afsluitgrendel werd er achter geschoven en geborgd en het kanon was gereed om te vuren Vuurbereik ongeveer 6 mijl De 12 cm had een vuurbereik van ongeveer 4 mijl

Er waren diverse granaten voorhanden te weten buskruitgranaten, granaatkartetsen, kartetsen en pantsergranaten **Geleideband**: Koper, **Centreerband**: Koper

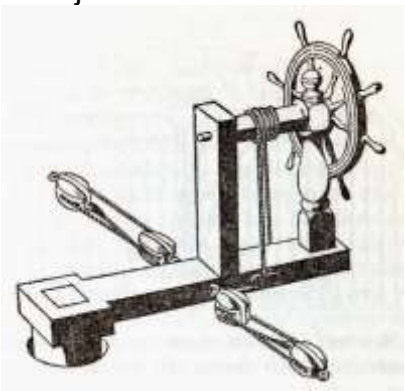
Mortier



Het stuk krombaangeschut was vooral geschikt om op korte afstand tegen verschanste vijandelijke troepen gebruikt te worden. De granaten hebben een harde, metalen wand met een explosieve kern. Door een ontsteker werd de granaat tot ontploffing gebracht op het moment dat hij de meeste schade kon aanbrengen. Mortieren stonden aan boord van o.a. bombardeerschepen, bestemd voor kustbeschietingen. Ook werden ze meegenomen door marine landingsdivisies, voor het beschieten van vijandelijke stellingen buiten bereik van het scheepsgeschut ,

Stuurstand

Als je vaart wil je ook dat je schip bestuurd kan worden want anders wordt je overstuur
Op de achterplecht stond daartoe een stuurstand met een groot dubbel stuurwiel , bediend door de roerganger en zijn hulp de blindeman ,



Door middel van kettingen werd dan de helmstok bewogen en het roerblad in een juiste positie gezet om BB of SB uit te draaien
Een dubbelstuurwiel was geen luxe want met storm was het buffelen om met 2 man het schip op koers te houden zonder de blindeman kon je het opwerken wel vergeten
Overal katrollen en touwwerk

Toiletten

Er waren wel 3 toiletten aan boord voor de honderd man en ook daar geld gescheiden schijten voor officieren, onder officieren en manschappen
De Officieren hadden een hokje op dek waar een deur in zat en daar waarschijnlijk een plank met een opening op de juiste plaats en de ontlasting ging dan linea recta buitenboord
De Onder Officieren hadden ook een toilet in een soort kast tegen BB verschansing ter hoogte van de fokkemast.
Manschappen konden zich ontlasten naast de boegspriet in de voorpiek en dat was niet meer dan een plank en een gat naar het water, De achtersten werden schoongewassen met behulp van een allemanseind wat binnenboord gehaald moest worden en fris zeewater deed dan de rest,. Eindje weer buitenboord mikken en daar spoelde hij dan wel weer schoon voor de volgende hem moest gebruiken
Mast met korvijnagelbank

Voeding

Om überhaupt het toilet te kunnen gebruiken moest je natuurlijk van te voren wel eten
De Afdeling Soldijen, Voeding en Kleding van de Marine was verantwoordelijk voor de voeding aan boord van Zr. Ms schepen (Ook wel van 1877-1880 Afdeling Soldijen, Schafting en Kleding genoemd)

De taken van de afdeling waren:

- zee traktementen,
- tafelgelden
- scheepssoldijen;
- schafting
- kleding van de equipagien

De marine had in die tijd een groot probleem om voeding te bewaren. De victualie bestond voor een groot gedeelte uit ingekuipte voeding op zout en droge voeding van rotmok zal men in die tijd nog niet gehoord hebben eerder van potspijs (stampot) Zuurkool was rijk aan vitamine C en zal ongetwijfeld bij de Zeemagt gegeten zijn Er gaat zelfs het verhaal dat als je weigerde zuurkool te eten dat je dan zeepslagen kreeg toebedeeld. Ingeblikte voeding was ook al bekend en werd in de zeevaart ruim benut Verse voeding zoals (commies)brood, vlees, groente en fruit waren de eerste dagen beschikbaar en daarna dus de minder lekkere dingen Bij binnenkomst in een haven werd er dan ook weer verse victualie geladen Of er levende have aan boord meegenomen bij de Marine in de tijd tussen 1877 en 1902 is mij niet bekend.
Water was bederfelijk en bier met een laag alcoholpercentage werd dan ook uitgedeeld maar ook bier is maar beperkt houdbaar (dus even doordrinken graag) Bedorven water verspreid een enorme stank aan boord en er was weinig anders mee te doen dan het overboord te kieperen. Er werd echter wel wat op gevonden om het kostbare (bedorven) water weer drinkbaar te maken: Bij de VOC werd het volgende bedacht. In het water werd een roodgloeiende ijzerstaaf uitgedoofd en aan het water werd een scheut limoensap toegevoegd om het geheel weer drinkbaar te maken…….Misschien was deze truck ook bekend bij de Koninklijke Nederlandse Zeemagt.
De VOC-kapiteins hadden ook ontdekt dat zilveren munten op de bodem van hun watervaten ervoor zorgden dat het water langer houdbaar bleef.
De voeding werd bereid in het kombuis, een kleine overdekte ruimte op het open dek en daar stond een kolen gestookt fornuis . Grote koude tafels en Rijsttafels hoefde je dus niet te verwachten. Eenvoud en schraalhans voerden de boventoon.

Wat had een marine schip in die tijd zoal van soorten victualie aan boord

Scheepsbeschuit, meel, en als Engelse Navy lekkernij misschien ook nog wel pemmikan (een koek van vet en eiwitten) dat is nog eens wat anders als pennywafels ; rundvlees in stukken varkensvlees in stukken opgeslagen in vaten vol pekel; suiker, gort kapucijners of boontjes, snert., citroensap, wortelen, opgeslagen in zand. Daarnaast werden blikken vlees en een soort van soep ingeladen. (de formule voor het conserveren van voedsel in blikken was in 1810 ontdekt door een Fransman, Nicolas Appert), tabak, wijn werden ook ingeladen, en om de oorlam te kunnen blijven verstrekken die zo belangrijk was werd er Jenever meegenomen Zo zal er nog wel meerdere soorten van victualiën geladen zijn

Proefbord

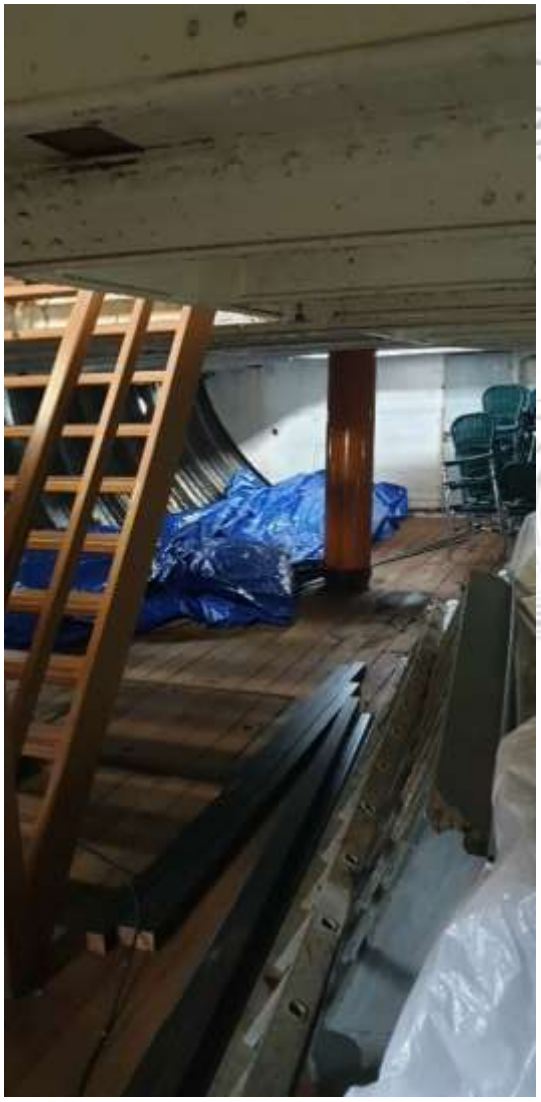
Of de traditie van het proefbordje al opgang had is onbekend maar zo ja: . Het bestond uit het voorproeven van de maaltijd door de Commandant, de Eerste Officier en de Arts. Deze ceremonie werd verzorgd door de (Chef) kok

Drinkwaterbewaking

Met drinkwater werd zuinig omgegaan en het was niet ongewoonin die tijd dat boven aan het dek een drinkwaterstander (een ton) stond waaraan een gemeenschappelijke drinkbeker door middel van een ketting was bevestigd. En bij die waterstander stond dag en nacht een schildwacht met getrokken sabel om diefstal van water tegen te gaan.

De dood aan boord

Ondanks dat je regelmatig eten tot je nam kon je toch dood gaan door bijvoorbeeld een ongeval of gevechtshandelingen (of misschien wel voedselvergiftiging)
Je kreeg dan een nette zeemansbegrafenis , het lijk werd in een stuk zeildoek genaaid en plechtig paar keer rond gedragen op het open dek en dan buitenboord gezet. Om te voorkomen dat het bleef drijven werd het zeildoek verzwaard met kanonskogels maar in die tijd bestonden de kanonskogels niet meer.
Er werd een praktische oplossing gevonden en die bestond uit het volgende



Roosterbaren: Een roosterbaar is een stuk gietstaal met gaten wat een stukje boven de bodem van de ketelvuurhaard ligt en waar de brandende kolen hun werk doen, as valt door de gaten en kan weg geschept worden Deze roosterbaren werden aangetast door de hete vuren en raakten beschadigd. Bij het vervangen werden de oude baren niet weggegooid maar bewaard en u raad het al om als ballast te dienen, een zeildoek met lijk te verzwaren zodat deze afzonk

De longroom is nog onder constructie

Romantiek

Men heeft het in deze tijd wel eens over de romantiek van de zeilvaart nou wees blij dat u het niet meegemaakt heeft
Licht kwam binnen via een koekoek die op het dek stond en frisse lucht door de openklapbere koekoek raampjes en het boveluik wat omhoog gedraaid kon worden Het was bedompt, vochtig en koud benedendeks. Er was geen verwarming aan boord
Het schip had 6 windhappers voor Machine Kamer en wat extra frisse lucht in het beneden schip

Manschapen kwartier nu een bijeenkomst ruimte voor bv. reünies

Werken en slapen was in een 4 uurs schema van 4 uur op en 4 uur af.
Hangmatten werden na slapen opgeruimd aan dek (Ben vul dit even verder in)
Hanghaken waren er minder dan het totaalaantal aan hangmatten. Bij binnen liggen in haven sliepen manschappen op het houten dek zowel binnen als buiten

Het schip is nog steeds onderhevig aan restauratie maar gaat medio 2019 open voor het publiek

Er is plaats voor feesten en partijen maar ook bv voor Marine Reünies
Er is plaats voor 100 man in het voormalige manschappen kwartier
De Longroom moet nog gerestaureerd worden en niets laat nog zien hoe het er in zijn oude staat er uit zag (geloof mij mooi heel mooi)
Een stuk van het manschappen en Onderofficiers verblijf word ingericht als museum met items uit de scheepvaart van voor 1900
Binnenkort staat er ook weer een origineel marine kombuiskachel in het kombuis . Deze heeft Ben Mooiman op de kop getikt in Engeland
Er is nog veel werk te verrichten maar dan heb je ook wat

Ben Mooiman , zeer bevlogen man met het project Bonaire

Wat is het interessante aan boord van het schip voor de huidige marine man/vrouw en de oud gedienden

Je hebt een schip onder je voetzolen
Je kunt er reünies houden compleet met biertje en blauwe hap (catering door een marineman)
Het schip is verwarmd tot 20 graden Celsius
Je kunt het schip bezichtigen en het aan boord aanwezige museum in alle rust bekijken
Je kunt een PowerPoint presentatie bijwonen over de historie en het Bonaire project
Je mag donaties doen
De Bonaire stichting bekijkt of het mogelijk is om aan boord officiershutten in te richten als B&B (overnachting met ontbijt) Mocht het zover komen dan zal ik hier over berichten op de website ONZE VLOOT, en DE BAKSTAFEL van Arie Krijgsman en op de diverse FB pagina's van oud en dienend marinepersoneel
Plus op de website Marine Kalender
http://mk.levendwateralmanak.nl/

Voor prijzen en afspraken

Het correspondentieadres van zowel Stichting Zijner Majesteits Bonaire als van Stichting Vrienden van de Bonaire is:

p/a Willemsoord 47
1781 AS Den Helder
Telefoon.: 0223 642547
Email.: info@stichtingbonaire.nl

Na 2 uur intensieve rondleiding en veel vragen zat het bezoek er op . De valreep ging weer dicht en het schip was weer leeg

Voor verdere info over de Bonaire : http://stichtingbonaire.nl

Toekomstige Museumruimte aan boord

Dek van Oregon Pine . Netjes gebreeuwd met hennep en pek

Exponaten voor het toekomstige museum aan boord

Klein profiel van de heer Ben Mooiman

Beroep: **Marineman van Adelborst tot Commandeur**
Royal Netherlands Navy: augustus 1957 – maart 1993 35 jaar 8 maanden
Eindplaatsing als : Director Royal Navy Dockyard

Opleidingen

Imperial College London
Master of Science (M.Sc.), Nuclear Science and Engineering (1970 – 1971

Koninklijk Instituut voor de Marine
Marine Engineering, Nuclear Engineering 1957 – 1960
Activiteiten en verenigingen:
MEO Royal Navy ships, director Naval Dockyard

Ervaring als vrijwilliger
Voorzitter bestuur
Stichting Zijner Majesteit Bonaire
januari 2000 – heden 19 jaar
Restauratieproject schoenerbark ex Koninklijke Marine op Willemsoord, Den Helder

<u>Heeft nog veel meer activiteiten maar die zijn niet K.M. gerelateerd</u>
Dit verslag is gedaan naar aanleiding van het project Marine Kalender
Ik doe dit op NON PROFIT basis, de (eventuele) winst wil ik afdragen aan een project, stichting of vereniging
eventueel betekend , hoe meer kalender er verkocht worden hoe groter de kans op winst en hoe meer ik kan afdragen

Ik heb gekozen voor het **project Bonaire,** ben met Ben Mooiman overeengekomen om van het geld antieke stukken voor hun boordmuseum aan te laten kopen Denk dat dit beste oplossing is die de kopers van de kalender kunnen wensen Wil het geheel nautisch houden

Onderwerpen Marine Kalender 2020

Fort Pannerden	Hr.Ms. Braga	Januari
Kazemat Kornwerderzand	IJsselmeer flottielje	Februari
Project Bonaire op Willemsoord	Zr.Ms. Bonaire	Maart
MLV Castor	varend erfgoed	April
Museumschip de Buffel in Hellevoetsluis	het leven aan boord	Mei
MLD traditiekamer	de Neptune	Juni
OZD traditiekamer	vrouwen aan boord	Juli
de Mahu van Straelenklasse	varend erfgoed	Augustus
de Bernisse AMS	varend erfgoed	September
Vuurtorens	vuurtorens in NOI	Oktober
Mariniers	de Mariniers Brigade in NOI	November
de Knopenlegger	knopen en splitsen	December

http://www.debakstafel.nl/marinekalender-2020.html

Museum Bronbeek open is gesteld voor mannen vrouwen met een PA pas ?...
… deze info is verstrekt door de directeur van het museum
… dit is gedeeld door een onzer lezers…