



AED training
Pagina 4



"De Buffel" Nieuwsbrief

voor- en door vrijwilligers

Nummer 12 - december 2021

Jaargang 2



"Het staal van de Titanic" - pagina 6

"De Buffel" Nieuwsbrief

voor- en door vrijwilligers

Colofon

Redactie : Corrie Engelblik

Ed Wijbrands

Info en kopij:

buffel-nieuwsbrief@engelblik.nl

Telefoon: 0181-415043

Lay-out en realisatie:

Jan Engelblik

www.engelblik.nl

Inhoudsopgave

Pagina

Van de redactie

1

Van het bestuur

2/3

AED training- *Ed Wijbrands*

4/5

Uit de vetloods - *Barend v. Horssen*

6/9

Zr Ms Bonaire - *Hans de Klerck*

10/12

Marine jargon

12

Uit de Buffel Historie - *Hans de Klerck*

13

Prikbord

14

Van de redactie



Beste Buffelaars,

Deze maand hebben jullie weer voor een interessante nieuwsbrief gezorgd.

Het is voor de redactie erg fijn om uit zoveel kopij te kunnen kiezen.

Verhalen voor "de Pen" blijven welkom, ook al is het je niet persoonlijk gevraagd.

Je vertelt dan, waarom je vrijwilliger op de Buffel geworden bent en wat je werkzaamheden zijn.

Jullie bijdragen voor de nieuwsbrieven blijven welkom op:

buffel-nieuwsbrief@engelblik.nl

Hartelijke groet,

Corrie Engelblik

"De Buffel" Nieuwsbrief

voor- en door vrijwilligers

Nummer 12 - december 2021

Pagina 2



"Van het bestuur"



**Bestuursmededelingen, nieuwsbrief
december 2021**

(vervolg op pagina 3)



"De Buffel" Nieuwsbrief

voor- en door vrijwilligers

Nummer 12 - december 2021

Pagina **3**



"Van het bestuur"



(vervolg op pagina 4)



Reanimatie (BLS) en AED - Opfriscursus - door Ed Wijbrands

In samenwerking met Push en EHBO Hellevoetsluis hebben op 16 november j.l. aan boord van de Buffel, acht van onze vrijwilligers, een opfriscursus AED/Reanimatie gevolgd. Hiermee is hun diploma "Reanimatie (BLS) en AED" weer met een jaar verlengd.

De opfriscursus AED/Reanimatie werd door een ervaren trainer (Astrid) en begeleider (Kees) van de "Stichting Reanimatie en AED-onderwijs Voorne", op een prettige en informatieve wijze gegeven. Hierbij werden niet alleen de theoretische elementen belicht maar ook een aantal praktische zaken die men bij een reanimatie kan tegenkomen. Veiligheid van de hulpverlener staat altijd boven aan zo werd de cursisten meerdere malen verteld. Er werd overigens niet gestart voordat alle cursisten en aanwezigen een geldige "Corona check" konden tonen. (Dit natuurlijk ook conform het Buffel corona protocol).

Na een ruim drie uur durende training, waarbij naast veel informatie ook veel praktische oefeningen door de cursisten moesten worden uitgevoerd en waarbij samenwerking bij het gebruik van het AED-apparaat uitvoerig aandacht kreeg, waren de cursisten moe maar voldaan. Iedereen was overtuigd van de noodzaak dat een regelmatig training uitermate belangrijk is, zodat het geleerde ook beklijft. Veel dank is verschuldigd aan Astrid en Kees van de "Stichting Reanimatie en AED-onderwijs Voorne" en wij hopen beiden over een jaar weer aan boord van de Buffel te mogen begroeten.

Lijst van cursisten

- Jan Langendoen
- Ed Wijbrands
- Hugo van Zeil
- Anja van Zeil
- Carin Ottevanger
- Corrie Engelblik
- Irene Peeman
- Yvonne Machielsen



**Defibtech Lifeline
AED**

Reanimatie (BLS) en AED - Opfriscursus - door Ed Wijbrands

vervolg

Voor volgend jaar is de planning om een nieuwe reanimatie/AED cursus te regelen voor de vrijwilligers van de Buffel in samenwerking met Push en de stichting Reanimatie- en AED onderwijs Voorne.

Cursusduur: 2 dagen, van +/- 2 uur.

Elk jaar moet je dan een herhalingscursus volgen, 1 dag van 3 uur om je certificaat geldig te houden. Heb je interesse, meld je dan vast aan bij Will Wiegel w.wiegel@buffel.nl

- *Heb je problemen met je knieën, dan is deze cursus niets voor jou, het is intensief werken op je knieën naast de patiënt.*

Met dank aan Will Wiegel, die als coördinator BHV/AED en als contactpersoon met de Gemeente en "Stichting Reanimatie en AED-onderwijs Voorne", onze stichting vertegenwoordigd!

Het Buffel AED apparaat bereikt volgend jaar zijn uiterste 'houdbaarheidsdatum' en dient dan vervangen te worden. Er wordt overleg gevoerd met gemeente en andere betrokken partijen om een buurt-AED te installeren naast de 'gangway' van de Buffel.



"Uit de vetloods" door Barend van Horssen



Het staal van de Titanic

Sinds het zinken op 15 april 1912 van de zogenaamde "onzinkbare" Titanic, vier dagen na haar vertrek uit Southampton op weg naar New York City, zijn er vragen gerezen waarom de Titanic in aanvaring kwam met een ijsberg en waarom het schip zo snel (na drie uren) is gezonken doordat

Ramtoerschip
"BUFFEL"
Museumschip



Koningskade 2
(oude kaarten: Dokweg)
3221 CC Hellevoetsluis

het brak. Bij het vinden van de wrakstukken in 1985 door oceanograaf Robert Ballard tijdens een geheime Amerikaanse militaire missie in de Koude Oorlog en het daaropvolgend onderzoek zijn er mogelijke verklaarbare redenen gevonden.

Waarom kwam de Titanic in aanvaring met een ijsberg?

Aan boord van de Titanic hebben enige invloedrijke (en rijke) personen de gezagvoerder zeer waarschijnlijk beïnvloed,

vanwege het winnen van tijd, om een te hoge noordelijke koers te gaan volgen waardoor je, via een kortere Breedte cirkel, eerder aan de overkant van de Atlantische oceaan bent en daar dan de stroom mee krijgt die van Noord langs de Amerikaanse kust naar de Evenaar trekt. Ook een drijfveer zou kunnen zijn geweest het behalen van de "Blauwe Wimpel" voor de snelste overtocht van Southampton naar New York city.

Bijkomend voordeel was dat de zeewatertemperatuur op die hogere breedte beduidend lager was waardoor de afgewerkte stoom van de stoommachines verder werd afgekoeld en er dus een dieper vacuüm ontstond in de condensoren. Dit resulteerde dan weer in een hoger effectief machine vermogen en meer scheepssnelheid.

Ondanks het feit dat er ijsbergen waren gerapporteerd heeft de gezagvoerder geen snelheid terug laten nemen.

Op het moment dat de ijsberg uit de nachtelijke mist opdook was het te laat om deze te ontwijken. Een zo'n groot schip leg je niet direct stil want de machinekamer moet dan eerst overschakelen van zee bedrijf naar manoeuvreer bedrijf om de machines, twee vier cilinder stoommachines (en een stoomturbine te stoppen die niet in achteruit stand kon worden gezet) in de achteruitstand te krijgen. Ook het roer hard aan boord gooien om bakboord uit te gaan levert niet direct een voldoende ontwijkende koers op. Gevolg was dat de Titanic met haar stuurboordzijde de ijsberg raakte en door het harde ijs werd opengescheurd, althans dat was de eerste conclusie na bekend worden van deze scheepsramp.

"Uit de vetloods " door Barend van Horssen - vervolg



Bij het onderzoek van de gevonden wrakstukken bleek dat de huidplaten niet waren opengescheurd maar dat de klinknagels waarmee de platen aan elkaar zaten waren afgesneden. Men vond allemaal keurig ronde gaten in de scheepshuid.

Hoe ging het klinken in zijn werk?

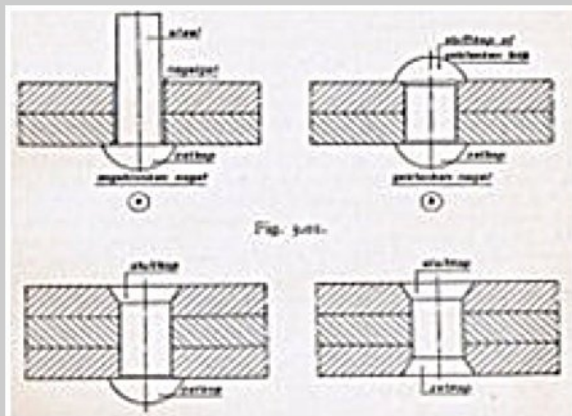
Het aan elkaar klinken van stalen scheepsplaten was, in het verleden, een kostbare en arbeidsintensieve bewerking. De te verbinden platen werden door boren of ponsen voorzien van nagelgaten. Bij het klinken van een groot

schip was er een klinkteam van vier werknemers nodig. Door het perforeren werd de constructie verzwakt, hetgeen door grotere staaldikte, dus extra gewicht, werd gecompenseerd. Ook de plaatoverlap en de nagels verhoogden het gewicht.

Het klinken van stalen scheepsplaten

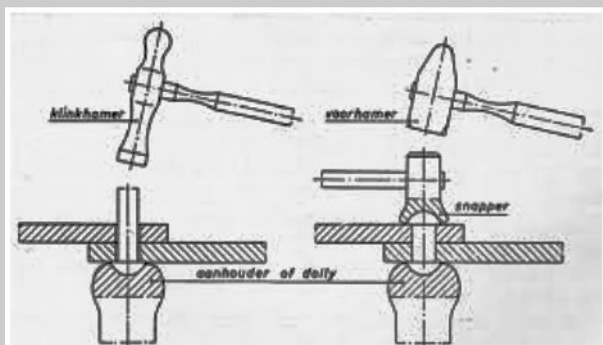
Vorbewerking:

Klinkgaten worden geponst of geboord en de gaten in de te verbinden platen moeten exact overeenkomen. Afstand tussen twee gaten, hart op hart gemeten, heet de steek. De steek is belangrijk, een te grote steek kan leiden tot ruimte tussen de platen. een kleine steek doet de kostprijs stijgen. De toegepaste steek is een afgeleide van de diameter (d) van de nagelsteel. Bv de gaten op 4 of 6 d .



Het klinken: De nageljongen zorgt ervoor dat de nagels in een vuurkorf (veldsmidse) heet gestookt worden. In zo'n kolenvuur zit een "nagelplaat" met een beperkt aantal nagels. Er kunnen niet te veel nagels tegelijk heet gestookt worden, dan blijven ze te lang op temperatuur en worden door secundaire kristallisatie grofkorrelig en dus bros. Door de nageljongen achter de vuurkorf wordt met een lange tang een nagel uit het vuur gepakt en naar de nagelvanger op de steiger gegooid. De nagelvanger vangt met een speciale trechtervormige leren "handschoen", de roodgloeiende nagel op en duwt hem in het nagelgat.

"Uit de vetloods " door Barend van Horssen - vervolg

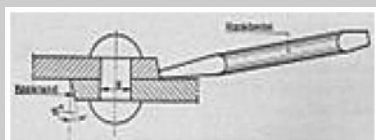


De tegenhouder duwt vervolgens de zware voorhamer of dolly tegen de kop van de nagel om de slagen op te vangen van de klinker aan de binnenzijde, die de sluitkop aan de nagel smeedt.

De geklonken nagel koelt af en krimpt in lengte, zodat de platen tussen kop en sluitkop stevig op elkaar worden getrokken. De waterdichte klinkverbinding ontstaat niet omdat de nagel het gat vult, maar doordat de platen stijf tegen

elkaar getrokken worden door de gekrompen nagelsteel.

Het koken van de plaat



Om te voorkomen dat er, mede door de voortdurende beweging in het schip, zout en vocht tussen de klinkoverlap kan komen en zich roest vormt en uiteindelijk lekkage, worden de platen "gekookt". Met de zgn. kookbeitel slaat men de rand van de ene plaat tegen de andere aan.

De klinknagels van de Titanic

Specialisten hebben klinknagels van het wrak bestudeerd. De nagels bleken 7% slak te bevatten. Maximaal toelaatbaar is 2-3%. Hoger slakgehalte verzwakt het materiaal. Men heeft klinknagels van eenzelfde specificatie gemaakt, waarmee ze 25 mm dikke staalplaten aan elkaar klonken en die gebogen. De nagels bezweken bij een toegepaste kracht van 40000 Newtonmeter. Bij een slak percentage van 2-3% kunnen deze belast worden tot circa 90000 Nm.

Met kwaliteit nagels (tweemaal zo sterk) was het schip minder snel gezonken (of helemaal niet) en was er waarschijnlijk tijdig hulp gekomen. Een gebroken nagel vergroot de belasting op de volgende nagel enz.

De nagels in de boeg waren van nog mindere kwaliteit dan de rest van de nagels. In de boeg werden de nagelverbindingen wegens de boegkromming met de hand aan gebracht, in de rest van de romp met een speciale klinkmachine. Men gebruikte voor de boeg smeedijzeren nagels "versterkt" met slak omdat die gemakkelijk te (hand)smeden zijn. De klinknagels hadden echter 9% slak in plaats van de normale hoeveelheid van 2 - 3%, waardoor ze zwakker in plaats van sterker werden en veel brosser, maar wel uitstekend te smeden, waardoor er sneller gewerkt kon worden!

"Uit de vetloods " door Barend van Horssen - vervolg

Nagelziekte

Van de klinknagels voor de Titanic weet men uit het archief van de werf dat er tijdens de bouw van het schip een groot gebrek was aan geschoolde ervaren klinkers en aan kwaliteitsnagels.

Bij niet goed geklonken nagelverbindingen ziet men dikwijls afgebroken koppen, die door de krimp van de

nagelstaal tijdens afkoelen scheuren. Dit soort zware klinkwerk is niet eenvoudig. Er zijn in de vaktaal uitdrukkingen die dat bevestigen, zoals "dat schip is nagelziek" waarmee bedoeld wordt dat er geregeld klinknagels kapot springen en het schip daardoor plaatselijk kan gaan lekken en roesten. Dit is een gevolg van slecht klinkwerk of van een slechte kwaliteit nagelstaal.



Klinknagels van de Titanic

Op bovenstaande foto zien we links een taaie breuk en rechts een brosse breuk. Een taaie nagelstaal kan grote trekkracht "overleven" door te rekken zonder te breken, waardoor de spanning op de nagel afneemt.

Het staal van de Titanic

Uit onderzoek van de Titanic blijkt dat de scheepsplaat van het schip was vervaardigd uit Siemens-Martinstaal. Men heeft een stuk staal van hetzelfde type als waar de Titanic van is gemaakt, in een bak met zeewater gelegd bij een temperatuur van -2°C . Na 4 dagen in het ijskoude water hebben ze het gebogen en het staal brak. Onder de microscoop zag men dat het materiaal bros geworden was wat, mede, het breken van het schip kan verklaren.

Over een lengte van 96 meter blijken er kleine gaten in de romp te zitten en geen lange scheur.

Telkens brak het stuk ijs af, dat als een beitel op de klinknagel werkte, maar de vaarrichting van het schip was nog steeds richting ijsberg dus kwam een fractie later de volgende botsing enz. en dat over circa een derde van de scheepslengte.

De alsmaar toenemende overbelasting van structurele delen, gecombineerd met de dubieuze staal kwaliteit van zowel plaatstaal als nagelstaal resulteerde tenslotte in het doormidden breken, en zinken van het schip.

"Zr. Ms. Bonaire" door Hans de Klerck

Uit het leven van zusterschepen van Zr. Ms. Buffel



De Bonaire lag van 1902 tot 1915 in Hellevoetsluis als logementschip voor de torpedodienst

Het schip.

Zijner Majesteits Bonaire is in 1876 op de werf van de Nederlandse Stoomboot Maatschappij te Feijenoord in Rotterdam van stapel gelopen als een schroefstoomschip der 4e klasse voor de Koninklijke Marine. Dat was in die tijd de benaming voor de ranke, prachtig gelijnde, als schoenerbark getuigde driemaster met hulpstoomvermogen. In 1893 werd deze benaming veranderd in schoener. Het schip heeft tot 1902 de Koninklijke Marine gediend op de Noordzee en in de Caribische Zee. Vele malen heeft het de Atlantische Oceaan overgestoken. In 1902 werd het omgebouwd tot logement-schip voor de marine en heeft het gelegen in Hellevoetsluis en Dordrecht.



In 1924 is het schip verkocht aan de gemeente Delfzijl waar het tot 1987 dienst heeft gedaan als logementschip voor de Zeevaartschool Abel Tasman aldaar.

"Zr. Ms. Bonaire " door Hans de Klerck

Vervolg

In 1996 is het schip naar de Oude Rijkswerf Willemsoord te Den Helder gesleept om in dok 1 van die werf, gegraven in 1822, te worden gerestaureerd. Het is nu een van de objecten van het themapark op het terrein van de Oude Rijkswerf Willemsoord. De Bonaire is het oudste in Nederland gebouwde, nog bestaande oorlogsschip. Met haar ijzeren romp met teakhouten dubbeling is het schip een prachtig voorbeeld van de overgang van houten naar ijzeren schepen. Met haar masten met zeilen, maar ook haar machinekamerinstallatie is het schip tekenend voor de overgang van zeil naar stoom. Het schip is een van de nog maar zeven overgebleven zeilschepen met hulpstoomvermogen ter wereld. Het verkeert in het gerenommeerde gezelschap van de SS Great Britain, de HMS Warrior en de HMS Gannet in Engeland, de Fram in Noorwegen en de Uruguai in Argentinië. Deze schepen zijn allemaal gerestaureerd en zijn in hun oorspronkelijke vorm te bewonderen. Dat gaat ook met de Bonaire gebeuren. Van die zeven overgebleven schepen heeft de Bonaire als enige een unieke rompconstructie. De pudding ijzeren huid is gedubbeld met 8 centimeter dikke teakhouten balken, waartegen onder de waterlijn zinken platen zijn bevestigd ter voorkoming van aangroei van wieren en algen. Als het schip zeilde werd de schroef opgetrokken in een nis in de scheg en werd de schoorsteen telescopisch neergelaten. Het schip is 53 meter lang en 9 meter breed. Het heeft een waterverplaatsing van 863 ton bij een gemiddelde diepgang van 3,70 meter. Het schip had een bemanning van tussen de 100 en 120 koppen, afhankelijk van de missie van het schip. De bewapening bestond onder andere uit een kanon van 15 centimeter achterlader en drie 12 centimeter kanons achterlader. Zwaar geschut dus voor zo'n rank schip. Het grote kanon moest bovendien met handkracht van boord naar boord getrokken worden. De zeilen hadden een oppervlak van 745 vierkante meter en het machinevermogen was 412 apk, voldoende om het schip een snelheid van 9,2 knopen te geven.

Postduiven

In april 1883 werd door de Bonaire onder commando van Kltz. F.K. Engelbrecht, proeven gehouden met postduiven. In die tijd had men nog geen andere communicatie dan elkaar op zee aanroepen of door te seinen met vlaggen. De commandant schrijft in zijn rapport het volgende: "Ik heb de eer Uwe Excellentie beleefd te rapporteren, dat ik na de ontvangst der postduiven op maandag den 16e april jl. uit de haven van 't Nieuwediep ben vertrokken en op de reede heb geankerd.

"Zr. Ms. Bonaire " door Hans de Klerck

Vervolg

Ten einde de meest mogelijke zekerheid te hebben, dat de postduiven ter bestemder tijd en plaats, onder alle omstandigheden van weer en wind het schip konden verlaten, heb ik het noodzakelijk geacht den zeeloods aan boord te houden totdat aan den opdracht voldaan was. Als voorwaarde tot het gelukken der communicatie met deze vogels, die volgens den geleider nog nimmer in zee hadden gevlogen, moesten ze zo vroegtijdig mogelijk, altijd voor één uur, twee hoogstens drie dagen na mijn vertrek worden losgelaten, welk vertrek naar 't idee der vereniging den 16e zou plaats vinden. Den 19e april 's ochtends met stijve bries uit het ZO voor Scheveningen zeilende, kwam ik dicht bij de kust om het den gevederde luchtreizigers niet te moeilijk te maken. Ik liet ze in twee partijen van negen los. Van de eerste partij kwamen er drie terug, die blijkbaar geen kans zagen in den wind op te komen. Bij het loslaten der tweede partij volgden de achterblijvers onmiddellijk, doch kregen wij na veel rondvliegen twee duiven in het tuig terug, die ik echter bij IJmuiden in de gelegenheid stelde de wal te bereiken. Alle duiven waren zonder uitzondering van boodschappen voorzien.

Uit: Aan boord alles wel. Den Helder en de Koninklijke Zeemacht in de periode 1850 - 1915

Marine Jargon

"Achter de wacht"

In het verleden bevonden de cellen voor de gestraften zich achter in het wachtgebouw. Om daar te komen moest men eerst de wachtcommandant passeren. Als iemand zich achter de wacht bevond wilde dit dus zeggen, dat hij gestraft was met verzaamd of streng arrest. Bij verzaamd arrest gold dit alleen buiten de werkuren, zodat de vrije tijd achter de wacht werd doorgebracht. Bij streng arrest bevond men zich ook tijdens werktijd in de cel.

"De Buffel" Nieuwsbrief

voor- en door vrijwilligers

Nummer 12 - december 2021

Pagina 13

Uit de "Buffelhistorie" door Hans de Klerck

Uit het leven van Hr. Ms. "BUFFEL"

Bron: Nieuwe Brielsche Courant 1898-05-29 pag. 6

Jl. Woensdag middag viel het 5-jarig zoontje van H. Scheurkogel bij de West-barrière in de Marinehaven. Terstond werd dit aan de overzijde opgemerkt door den heer Karreman, Binnenloods, die geen oogenblik aarzelde, in het frissche nat te springen en naar den drenkeling te zwemmen.

Voór hij het kind bereikte, waren echter reeds twee kloeke jongens van Hr. Ms. logementschip "BUFFEL", die bezig waren met schietoefeningen, op het hulpgeroep toegesneld en dezen smaakten het genoeg het jongetje te grijpen en behouden op het droge te brengen. De lage waterstand maakte dit reddingswerk gelukkig minder gevaarlijk. Niettemin verdient hun flink gedrag een woord van lof, evenzeer als de menschlievende daad van den wakkeren loods aanspraak heeft op waardeering en hulde. De kleine zwemmersbaas, die door toepassing van de bekende voorschriften bij het redden van drenkelingen tot bewustzijn moest worden gebracht, zal vooreerst wel geen lust meer hebben, om steentjes in het water te gooien. Aan het adres van Helvoets jeugd zij intusschen de waarschuwing herhaald: "Zonen van Nederland, blijf van den waterkant!".

Bron: Nieuwe Brielsche Courant 1898-06-23 pag. 2.

Een der jongens van Hr. Ms. "BUFFEL", die onlangs het kind van S. alhier uit het water haalden, heeft hiervoor eene onderscheiding ontvangen. Bij kon. Besluit toch van 17 Juni jl. is, als blijk van goedkeuring en tevredenheid, de bronzen eere-penning voor menschlievend hulpbetoon, benevens een loffelijk getuigenschrift toegekend aan M. van Rooij, dienende aan boord van Hr. Ms. logementschip "BUFFEL" alhier, wegens de met levensgevaar verrichte redding van een drenkeling uit de haven alhier, op 25 Mei 1898.

Prikbord

„Buffelend” eetfeest

Met een zeemansmaaltijd voor vierduizend mensen viert Rotterdam op zaterdag 1 september de openstelling van de „Buffel”, Nederlands eerste museumschip. Het ramtorenschip uit 1868 heeft de restauratie achter de rug en het Rotterdamse publiek kan bij banken en postkantoren kaarten kopen om de opening „buffelend” mee te maken.

Het feest is voor de directie van

het maritiem museum en voor de stichting „Vrienden van de Buffel” het sluitstuk van een reddingsactie die in 1973 begon, toen de marine het toen 105 jaar oude schip wilde slopen. Volgens kenners is de „Buffel” een vaartuig dat typerend is voor de overgang van hout naar ijzer in de scheepsbouw. Veel van dergelijke vaartuigen zijn er niet meer. Vooral conservator B. C. W. Lap van het Maritiem Museum heeft zich sterk gemaakt voor aankoop door Rotterdam (50.000 gulden) en de res-

tauratie. Hij kreeg er de bijnaam mee „lap van de buffel”.

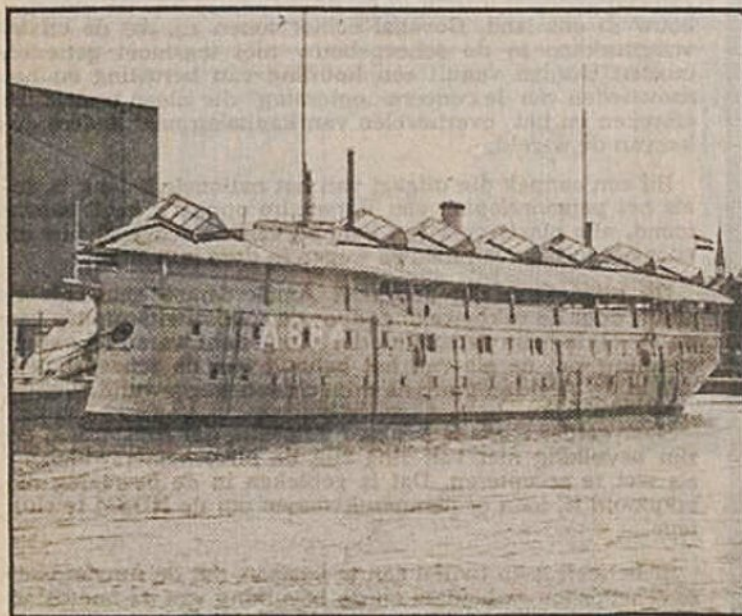
Het schip is met hulp van de scheepswerven in Rotterdam gereed van de sloop.

Tweede leven

De „Buffel” verkeert nu gedeels in originele staat. Op het kuildek kan de bezoeker zien hoe officieren en bemanning hun tijd sleten. De cachotten in het vooronder zijn ook weer in ere hersteld. Op de tussendecken is een expositie ingericht van scheepsmodellen en (originele) stoommachines.

De „Buffel” dankt de kwalificatie „ramtorenschip” aan zijn bouw. Hoewel de bepantsering van het schip is verdwenen, is nog duidelijk de ramsteven te zien. Die dankt het vaartuig aan de visie van de marine-leiding in de negentiende eeuw.

Het schip — in Schotland gebouwd — was bedoeld voor de kustbewaking. Vijandelijke kanonneerboten konden de grond ingeboord worden met twee kanonnen in de draalbare geschutstoren en, als dat niet hielp, had het schip zijn rampunt om de vijand letterlijk te lijf te gaan. De „Buffel” heeft die techniek nooit in praktijk hoeven tonen. Ramtorenschepen waren al vrij snel verouderd en het grootste deel van zijn leven heeft de „Buffel” dienstgedaan als logementsschip voor de marine. Als museum, drijvend in de Leuvehaven in Rotterdam, is de „Buffel” nu aan zijn tweede leven begonnen.



De „Buffel”