

“Maiden voyage” van Zr Ms Buffel van Glasgow naar ‘Den Nieuwen Diep’ (Den Helder).

Wat vooraf ging aan de bouw van de Buffel.

Op 3 juni 1864 werd bij Koninklijk besluit een commissie in het leven geroepen om de kustverdediging van Nederland te onderzoeken en aanbevelingen ter verbetering te doen. De toenmalige regering besloot om 3 Monitors en 4 Ramtorenschepen te laten bouwen. De ramtorenschepen konden (nog) niet op Nederlandse werven gebouwd worden en werden daarom besteld bij buitenlandse werven t.w. “de Schorpioen” in Toulon (Frankrijk), “de Buffel” in Govan upon Clyde/Glasgow (Schotland) en de Stier in Birkenhead/Liverpool (Engeland). In 1867 werd in Amsterdam op s’lands Rijkswerf “de Guinea” op stapel gezet (het schip was bijna identiek aan “de Buffel”).

De pantserschepen werden voor optreden buitengaats en voor de bewaking van riviermondingen en haveningangen ingezet, de schepen werden, met een onder water, naar voren stekende versterkte ramsteven uitgerust die bedoeld was om een vijandelijk schip onder de waterlijn te rammen en zo schade toe te brengen. Schepen voor operaties op volle zee noemde men ramtorenschepen. Dit waren gepantserde schepen met draaibare geschuttores en een ramsteven.



Aankomst Zr Ms Buffel Den Helder

Op 10 juni 1867 is “de Buffel” bij Napiers & Sons op stapel gezet en op 10 maart 1868 te water gelaten. Op 4 juli 1868 vond de technische proefvaart plaats waarbij het schip een max. snelheid van 12,82 knopen wist te halen.

Op 23 juli 1868 is het schip als ramtorenschip der tweede klasse officieel overgedragen aan de ‘Koninklijke Nederlandse Zeemacht’ en onder commando gesteld van Luitenant ter zee (*Kltz.*) J.A.H.Hugenholtz (1825 – 1874), die het schip onder slechte weersomstandigheden van Glasgow naar Den Helder bracht, waar het op 8 augustus 1868 de marine haven van Den Helder het (Nieuwen Diep) binnenliep. Het schip trok veel belangstellenden die van heinde en verre kwamen om dit ‘wonder der techniek’ met eigen ogen te kunnen aanschouwen. De “Buffel” was hiermee de eerste volledig op stoom voortgestuwde eenheid binnen de Nederlandse zeemacht.



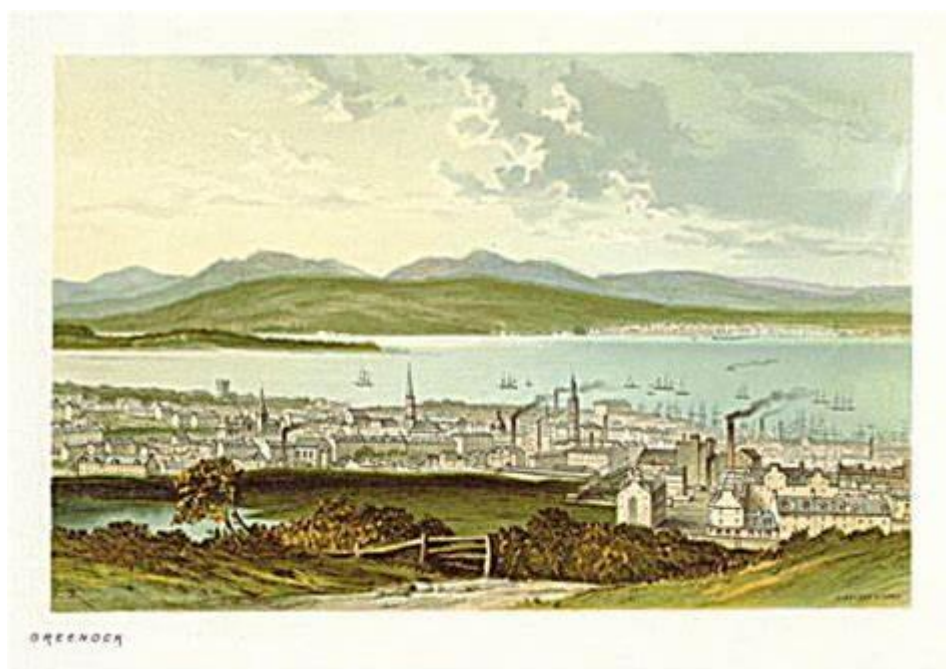
Shipyard, Napiers & Sons, Govan upon Clyde/Glasgow

Commandant van Zr Ms Buffel is, kapitein-luitenant ter zee der 2^e klasse,... J.A.H. Hugenholz. Hij wordt bijgestaan door zijn 1^e officier Rosenwald, 2^e officieren Weijmans en van der Heijde en de 3^e officier Jhr van de Wijck. Een bekwame groep marine officieren met een prima staat van dienst. De overige bemanningsleden (100 in totaal) zoals daar zijn o.a. zijn de schipper, bootsman, machinisten, stokers, olielui, geschutsbemanning, timmerlui, koks, hofmeesters en matrozen zijn van onbesproken gedrag en worden geacht bekwaam te zijn om dit prachtige ramtorenschip te varen.

Als God het wil, zo zegt de commandant, zal ik dit schip, in naam van koning en vaderland veilig naar “Den Nieuwen Diep” brengen alwaar het opgenomen zal worden in onze zeemacht. Dit schip zal belangrijk zijn om de kust van ons geliefde vaderland te beschermen tegen mogelijke aanvallen vanuit zee.

Met zijn twee machtige stoom machines van 2200 IPK die het schip een maximum snelheid kunnen geven van bijna 13 zeemijlen (24 Km/hr) kiest het gloednieuwe schip zee, maar op deze eerste reis zal het schip een kruissnelheid van niet meer dan 6 mijlen (11 Km/hr) aanhouden zodat schip en bemanning aan elkaar kunnen wennen.

Op 23 Juli 1868 verlaat de Buffel de ligplaats bij de scheepswerf Napier & Sons te Govan nabij Glasgow, het is een stralende dag met een lichte bries uit het zuid-westen. Het schip stoomt 13,5 mijl in westelijke richting naar de rede van Greenock om daar te ankeren. Na geankerd te zijn wordt de “equipage voor den boeg geroepen” en spreek de commandant de bemanning toe.



Ter gelegenheid van de in dienststelling van ‘dezen bodem’ laat hij tevens een driewerf “leve de koning aanheffen”. Ook geeft hij opdracht aan de hofmeesters om de equipage, van een extra “oorlam aan de klok” te voorzien. Officierscorps en de lagere bemanningsleden stralen een gevoel uit, van trots om deel uit mogen maken van deze thuisvaart met een zo een prachtige schip als Zr Ms Buffel onder bevel van een zo gerespecteerd officier.

De Buffel zal nog tot 3 augustus op de rede van Greenock blijven liggen om kolen te bunkeren en de laatste werkzaamheden aan het schip te laten uitvoeren, dekken te schrobben en het gehele schip zeeklaar te maken. De officieren en bemanning lijken zich vlijtig te kwijten van hun taak maar voor een enkeling is de discipline aan boord nog niet helemaal duidelijk. Discipline dient men met strenge hand te handhaven! Op 31 juli krijgen provoost en kwartiermeester een maand arrest, de een wegens het niet behoorlijk waarnemen van zijn dienst, de ander wegens het verlaten van zijn sloep aan wal.

Op de vroege ochtend van 3 augustus ligt de ochtend nevel als een natte deken over het water, een bleke zon probeert langzaam vanuit het water op te rijzen. Er klinken luide bevelen welke weg drijven over het water en het schip lijkt langzaam te ontwaken uit een vaste slaap.

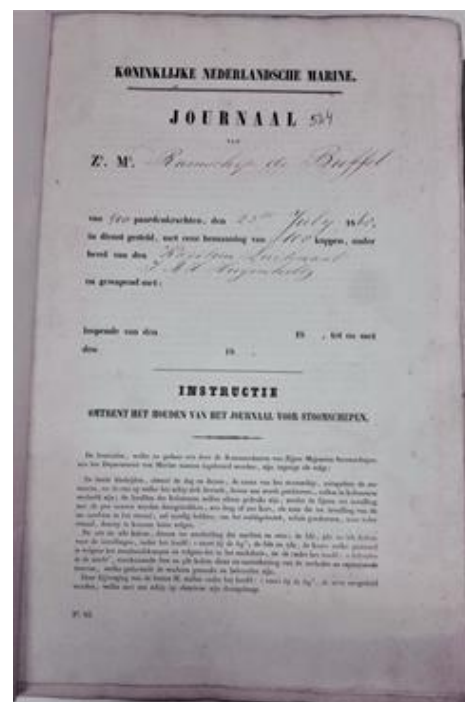
Na een “algehele zindelijkheidsinspectie” wordt het schip onder stoom gebracht en om 06:15 wordt het bevel gegeven om het anker te lichten. De schoorsteen braakt zwarte rook uit, het schip trilt licht, en zet zich langzaam in beweging, de bemanning hoort duidelijk de klappende geluiden van de schroefbladen die het water wegslaan,de triomfantelijke thuisreis is begonnen.

De commandant geeft de laatste navigatie aanwijzingen aan de 1^e officier, die van stuurboord naar bakboord en terug over de brug loopt en de navigatie van het schip nauwkeurig in de gaten houdt. Het schip wordt gedraaid op de sterke eb stroming die het schip op zijn beurt zeker zal helpen om snel open zee te bereiken. Ondertussen wordt de Nationale vlag, de geus en de wimpel gehesen, de ankers en de jol worden zeevast aan dek gesjord.

Mistfarden blijven boven het wateroppervlak hangen wat de navigatie bemoeilijkt en met een matige snelheid stoomt de Buffel de Firth of Clyde af.

Terwijl de kustlijn langzaam vervaagt, vergelijken de 2^e officieren de kompassen en houden appèl in de batterij (toren). Om 07:15 wordt de zeewacht ingesteld en de matrozen gaan door met het schrobben van het dek en in de kuil (*kuildek*) wordt ‘generaal schoon schip gemaakt’.

De commandant tekent het vertrek van de rede aan in het scheepsjournaal.....



De volgende morgen, peilen de officieren van de wacht aan bakboord het Isle of Man en rapporteren de commandant dat de Buffel op koers ligt. Vanuit de Ierse zee komt echter een dikke mist opzetten, na ampel beraadt besluit de commandant om vaart te minderen en twee extra uitkijken te plaatsen. Om de 10 minuten wordt de scheepsbel geluid, dit om schepen in de nabijheid te waarschuwen. Er wordt aandachtig geluisterd of er geen signalen van andere, in de buurt varende schepen te horen zijn. De spanning bij de officieren loopt op, iets wat de overige bemanningsleden niet ontgaat. In de loop van de ochtend wordt de mist verdreven door een waterig zonnetje, de weerssituatie baart de commandant zorgen mede door de daling in het weerglas (*barometer*) dit voorspelt de komst van een lage drukgebied die over de Oceaan naar deze contreien trekt en wel eens voor slecht weer kan gaan zorgen.

Ondanks deze slechte voortekenen geeft de commandant opdracht om de gehele bemanning van een extra oorlam te voorzien ter gelegenheid van de verjaardag van de Koningin van Zweden, prinses der Nederlanden.

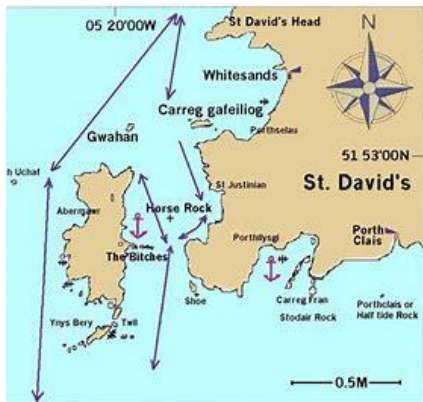


Bron: Country reports.

Bij zijn ronde over dek ruikt de commandant etensgeuren die vanuit de kombuis via de koekoek op het voordek naar buiten dwarrelt, de koks maken vandaag 'raasdonders met spek', dit heeft de hofmeester hem laten weten. Een stevige maaltijd is de 'beste brandstof' voor jonge sterke kerels op een oorlogsbodem zo vindt de commandant en hij denkt terug aan zijn eigen opleiding tot officier toen hij nog een jonge man was.

De machinekamer wordt onder handen genomen door machinisten, stokers en olielieden. Er wordt gesmeerd, gepoetst en 4 van de 16 vuren worden schoongemaakt, ook wordt "de as gewipt" (*as overboord gooien, benedenwinds*).

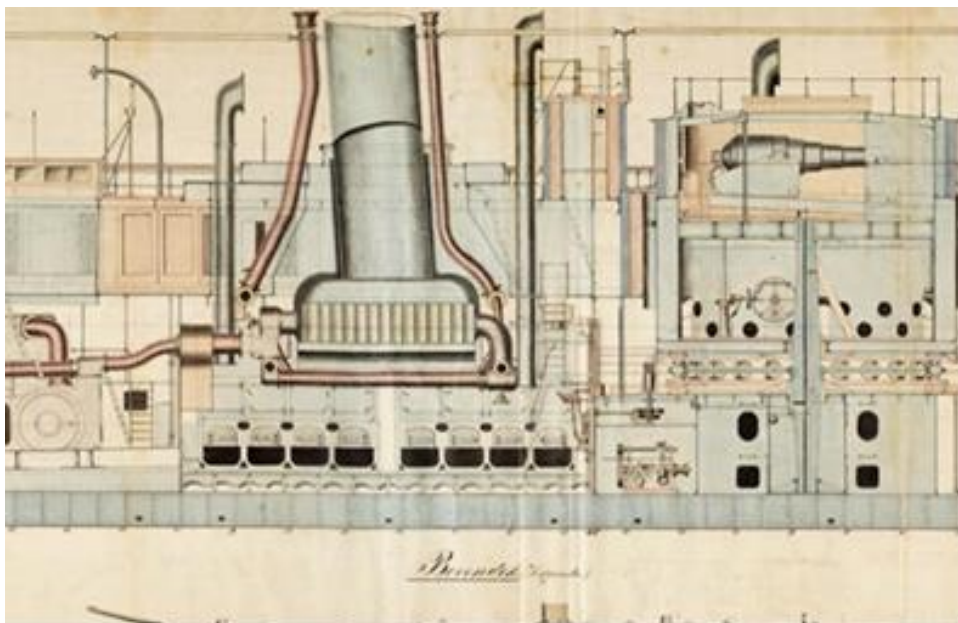
De volgende dagen blijven er mistflarden over het water hangen, de deining neemt sterk toe als de Buffel 'St Davids Head' over bakboord is gepasseerd. Ook de wind lijkt aan te wakkeren vanuit het zuid-westen, het schip lijkt meer en meer te gaan rollen en steekt haar kunstig versierde boeg steeds dieper in de golven. De torenbemanning rapporteert dat bij deze slagzij, van 10 tot 11 graden de toren een afwijking heeft ten opzichte van het dek en cilinderwand van wel 23 mm, dit tot zorg van de commandant.



Land's End, Cornwall

© dreamstime.com

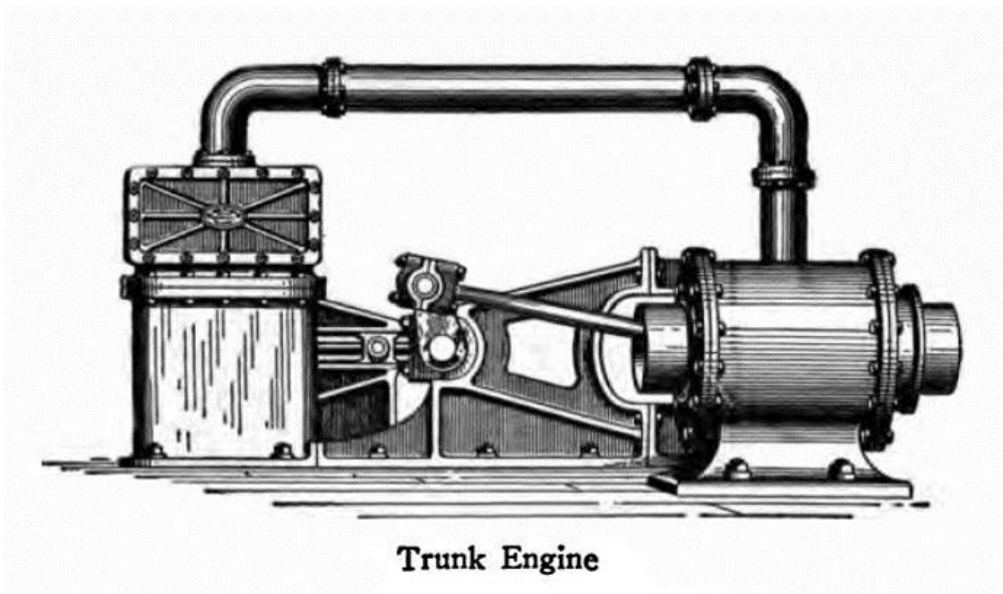
ID 155932549 © Mick34



Ketelruim & Machinekamer Buffel.

Na een onrustige nacht passeert de Buffel Lands End en de Scilly eilanden over bakboord, de wind wakkert verder aan tot een kracht 6 tot 7 Bft. en krimpt naar het noordwesten.

De Buffel krijgt nu ook vast water aan dek en men ziet dat er veel water in de kuil naar binnen stroomt, via de koekoeken en de torenwand. De commandant laat om het uur de waterstand onder in het schip peilen om te zien of de lenspompen het naar binnen stromend water kunnen voorblijven. Dit blijkt gelukkig het geval te zijn en opdracht wordt gegeven om het toerental van de schroeven terug te brengen tot 50 slagen. Een deel van de bemanning voelt zich ‘katterig’ en enkelen zijn ook behoorlijk zeeziek geworden op het slingerende en stampende schip. Hier hebben de dienstdoende officieren echter weinig compassie mee. “Een ijzeren schip vraagt om ijzeren mannen” zo vinden zij.



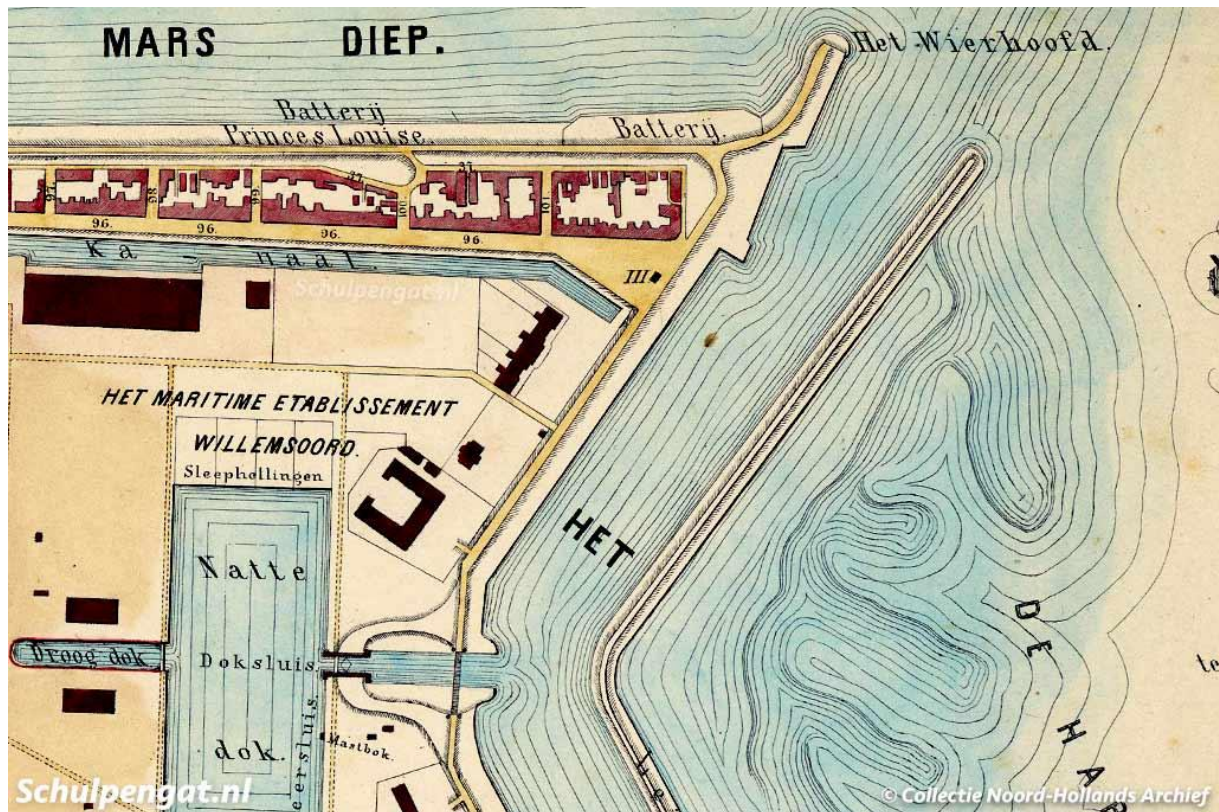
In de vroege ochtend van 7 augustus ziet de uitkijk, de kust van Frankrijk aan de horizon opdoemen. De 1^e officier geeft opdracht om de kettingen op de ankers te steken en de Buffel vaart de loodsboot tegemoet om de Noordzee loods aan boord te nemen.

Het is nog steeds “een knobbelige zee” maar het schip neemt nu veel minder water over waardoor de lekkage beduidend minder is geworden.

Commandant Hugenholz noteert in het scheepsjournaal, dat er aanpassingen aan het schip gedaan moeten worden om deze lekkage te verminderen.

Commandant en bemanning zijn verheugd om op zaterdagmiddag 8 augustus de vuurtoren van Kijkduin in zicht te krijgen, in de wetenschap dat ze binnen enkele uren Den Nieuwen diep zullen aanlopen. De ankers worden buitenboord op hun plaats gehangen, de commandant spreekt de equipage voor de boeg toe en geeft de bemanning een extra oorlam.

Als de Buffel het Schulpengat binnen loopt ziet men al van verre een grote schare belangstellenden staan om het schip te verwelkomen. Nadat de Buffel in Den Nieuwe diep is afgemeerd mag de commandant als eerste de minister van Marine en de Schout bij nacht der Nederlandse zeemacht aan boord verwelkomen. Hij rapporteert een behouden reis meldt dat schip en machines naar volle tevredenheid hebben gefunctioneerd maar dat de lekkages vanaf dek een probleem zijn. Een menigte belangstellenden verdringt zich op de kade om dit wonder der techniek te kunnen aanschouwen en kreten van bewondering komen schip en opvarenden tegemoet.



Commandant Hugenholz sluit het scheepsjournaal af met; “bij de ronde alles wel” en noteert de opgegeven waterstanden in het schip bij de lenspompen.

Zondag wordt er nog een parade gehouden ter ere van de aankomst van Zr Ms Buffel, en daarna wordt de bemanning in de gelegenheid gesteld om “ter kerke” te gaan, te passagieren en van de zondag rust te genieten.



Den Helder Marine haven.

Na 10 dagen kolen bunkeren, foerageren, schrobben en schilderen zoekt de Buffel weer open zee op, richting Iers kanaal. Dit wordt echter een zware reis met harde wind, stormvlagen, dikke lucht en regen waarbij het schip behoorlijk op de proef wordt gesteld en veel water over neemt. Na enige moeizame dagen stoomt het schip de Mersey op richting Birkenhead voor de laatste aanpassingen aan dit bijzondere schip en installatie van de twee 23 cm Armstrong kanons (voorladers).

Zr. Ms. ramschip „de Buffel”, welke bodem den 22sten dezer, onder bevel van den kapitein-luitenant ter zee J. A. H. Hugenholtz, was naar zee vertrokken, met bestemming naar Birkenhead (Engeland), is in den namiddag van den 25sten dezer te Falmouth aangekomen. Aan boord was alles wel.

Uit: “Leidsch Dagblad” 27 augustus 1868 (pag.2.)



Draibare geschutstoren met Armstrong kanons.

