



"De Buffel" Nieuwsbrief

voor- en door vrijwilligers

Nummer 3 - maart 2021

Jaargang 2

"dan liever de lucht in" op 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
Ik ben nieuw op de Buffel	4/5
De Buffel en de vrieskoude	5
Zeehelden: J.C.J. van Speijk (2)	6/9
"De Pen" - Wim Quirijns	10/11
Zr.Ms. Guinea - Piet Gardenier	11
"Poop deck" - Hans de Klerck	12
Het scheepskompas - Hans de Klerck	13/15
De ziekenboeg	16
Uit de "Buffelhistorie"	16
Het Prikbord	17



Van de redactie

Beste Buffelaars,

Ja, het is zover : we mogen weer aan boord van onze "oude dame" om haar uiterlijk en innerlijk in goede staat te houden of te verbeteren!

Natuurlijk niet allemaal tegelijk, netjes aanmelden via Toprooster. Wim en Hans houden het allemaal in de gaten.

Mochten jullie "toevallig" een nieuwsbrief gemist hebben of "kwijt" geraakt zijn (dat gebeurt weleens met een computer, haha) , dan kun je die weer terug vinden op onze website. Michael plaatst ze daar heel snel na verschijnen onder de kop "info tbv Buffelaars".

Bijdragen voor de nieuwsbrieven zijn welkom op: buffel-nieuwsbrief@engelblik.nl

Hartelijke groet,

Corrie Engelblik



"Van het bestuur"



Plannen in 2021

Dit jaar wordt een onzeker jaar. Wanneer kunnen wij weer open voor publiek? Wat kunnen en mogen wij organiseren? We hopen in april weer open te mogen gaan, maar kunnen we dan doen wat we willen doen? Helaas Buffelaars, daar durf ik begin maart 2021 nog geen antwoord op te geven.

Stichting Museumkwartier wordt Stichting Fortresse Holland

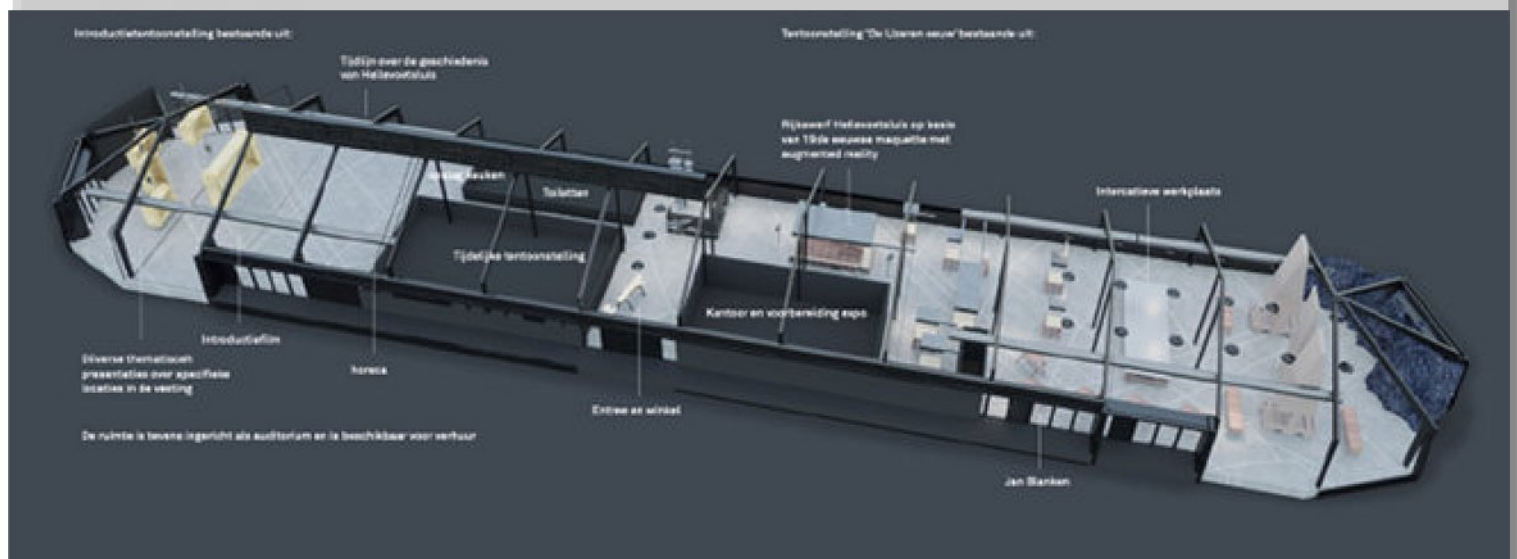
Waar we binnenkort wel mee aan de slag gaan is het oppakken van het onderhoudswerk en werken aan samenwerking binnen het beoogde "Openlucht Museum Fortresse Holland (www.fortresseholland.nl) Zoals gemeld heeft Duncan Peltenburg ons bestuur per 1 februari 2021 verlaten nadat hij een halfjaar onze belangen binnen het bestuur van het Museumkwartier heeft behartigd. Nu is hij aan de slag gegaan als opvolger van Sjaak Kweekel om uitvoering te geven aan het opbouwen van het beoogde openluchtmuseum.

Binnen het bestuur is afgesproken dat de naam van de *Stichting Museumkwartier* op korte termijn zal worden gewijzigd in *Stichting Fortresse Holland*. Bovendien is besloten dat fuseren per 1 januari 2022 niet meer als hoofddoel wordt gezien maar dat de nadruk komt te liggen op samenwerking. Binnen de Vesting hebben we het dan over de Stichtingen Verdedigingswerken, de Bernisse, het Lichtschip, het Brandweermuseum, Vuurtoren en Promotie Hellevoetsluis. In de loop van het jaar hopen we dat er meer duidelijkheid komt over de verbouwingmogelijkheden van de loods Jan Blanken, het huidige bezoekerscentrum van het Droogdok. Een belangrijke voorwaarde om de openluchtmuseumplannen te kunnen realiseren. Als bestuur wensen we Duncan veel succes bij het vele werk wat moet worden uitgevoerd.





"Van het bestuur"



Onderhoud en overkapping

In maart hopen wij als bestuur dat de vakgroep "onderhoud" op de maandagen aan de slag kan gaan. Ook moeten de "kerstpullen" nog opgeruimd worden en het schip weer gereed gemaakt worden om open te kunnen gaan. Helpende handjes zijn natuurlijk welkom. Hou je mail in de gaten zodat je je kunt aanmelden. In maart wordt ook weer gestart met TOPROOSTER. Dus kijk daar af en toe naar. De komende maand wordt onderzoek gedaan naar de mogelijkheden van het aanbrengen van een nieuw definitief dek over het oude dek heen. Omdat wij als bestuur inmiddels niet verwachten dat de beoogde overkapping financieel realiseerbaar zal zijn is besloten naar andere alternatieven te kijken. O.a. dus een geheel nieuw dek dat goed waterdicht moet zijn. Werkzaamheden die gelijktijdig kunnen samenvallen met de restauratie van de koekoeken (dekhuisen) We hopen daar in april meer over te kunnen melden. Voor nu, blijf gezond en hopelijk tot gauw.

Tom Wensink
Voorzitter



Ik ben nieuw op de Buffel

Door Carla Assenberg



Mijn naam is Carla Assenberg en ik ben een nieuwe vrijwilliger op de Buffel,

Ik ben hier gekomen omdat een heel goede vriendin van mij al jaren op dit schip rondloopt en vertelde dat het heel gezellig is maar dat er altijd gebrek is aan actieve vrijwilligers. Omdat ik inmiddels niet meer voor een baas hoeft te werken leek het me wel leuk om me aan te melden.

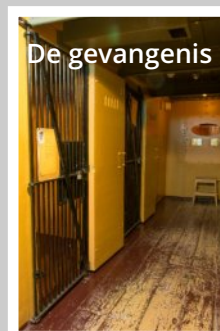
Ik ben op 8 juli 1952 geboren in het mooie Vlissingen, met ouders in de zestiger jaren verhuisd naar Hoogvliet en op 4 maart 1971 met echtgenoot in de nieuwbouw van Hellevoetsluis, in de flat aan de Isaac da Costastraat terecht gekomen, Een Hellevoetsluis waar ik nog nooit van had gehoord, wat toendertijd 7000 inwoners telde, waar je op zondag via de achterdeur bij de a en o op de Rijksstraatweg een vergeten boodschap kon halen, die je pas op maandag ging betalen, de bakker een halfje brood in het kastje van je brievenbus legde en de SRV bus om 4 uur beneden toeterde om klanten te laten weten dat hij er was.

In mijn werkzame leven ben ik medewerker van de Albert Heijn geweest, heb op kantoor gewerkt, ben een paar jaar reisleidster geweest in Turkije, als beveiliging in de haven en op Rotterdam Airport gewerkt en heb als detentie toezichthouder op boefjes gepast op de bajesboot in Schiedam.

Ik ben de trotse moeder van 2 prachtige dochters en de gelukkige oma van een kleinzoon en een kleindochter.

Als ik terug kijk op wat ik de leukste baan heb gevonden waren dat de jaren als reisleidster en de jaren in de gevangenis. En toen dacht ik wat zou ik als vrijwilliger op de Buffel kunnen betekenen. De gevangenis is leeg, en er zijn geen boefjes waar op gepast moet worden (of misschien toch wel?)

Ik heb altijd genoten van en veel ervaring met rondleidingen van groepen mensen en dat kan wel op de boot. dus vandaar.



"De Buffel" Nieuwsbrief

voor- en door vrijwilligers

Nummer 3 - maart 2021

Pagina 5

Ik ben nieuw op de Buffel

vervolg

Inmiddels ben ik gescheiden en heb sinds een aantal jaren een lat relatie met Peter. En misschien voor de fanaten leuk om te vermelden dat Peter sinds een paar weken eigenaar is van een riet-aak uit 1910 de "Jannezand". een prachtige boot waar we hopelijk veel mooie tochten mee gaan maken.

Ik heb nogal wat hobby's, zo heb ik de regieopleiding voor amateur toneel en theatergrimeur gedaan, heb jaren lang toneel gespeeld en bij diverse verenigingen de regie voor voorstellingen gedaan.

Als kind wilde ik naar de kunstacademie, maar dat bracht geen brood op de plank dus dat kon ik wel vergeten. Nu ben ik volop bezig met beeldhouwen, schilderen en boetseren.

Stilzitten is niet iets wat ik makkelijk doe en wil. En oh ja, ik heb sinds een jaar een hondje, waar ik veel plezier aan beleef. Nou jullie weten nu wel heel wat van me.

ik hoop jullie 'live' te leren kennen op de Buffel

groetjes Carla

De Buffel en de vrieskoude door Hans de Klerck

Piet Smit en ik houden het allemaal goed in de gaten. Nachtvorst is voor mij het teken om de gasoliegestookte kachel bij te zetten. Boven de 5 graden houden de elektrische kachels het wel bij.

Dinsdag 9 februari hebben we dit jaar 2021 voor het eerst 3750 liter olie getankt. We hadden tot die tijd nog een voorraad vanuit 2020. Afgelopen week hebben we zo'n beetje 800 liter gebruikt. Alle dagen de grote kachel bij dat is iets meer dan 100 liter perdag. Als het weer beter wordt gaat de grote kachel uit.

We houden het aan boord op ongeveer 10 graden Celsius in het hele schip. Het is goed droog en ruikt niet meer muf, dus de afdekking met de tweede dek laag werkt goed..

Piet houdt het via de camera's goed in de gaten en contact mij als er bijzonderheden zijn.



Zeehelden: J.C.J. Van SPEIJK door Hans de Klerck

Deel 2 (Deel 1 staat in de BNB van februari 2021)

Een Heldendood

Toen Van Speijk op 5 februari 1831 met zijn kanonneerboot no. 2 en met 31 bemanningsleden koers zette naar zijn post bij Austruweel, zal hij niet hebben vermoed hoezeer zijn trouw aan vorst en vaderland die dag op de proef zou worden gesteld. Het weer was slecht die dag. Een felle noordwestenwind maakte het manoeuvreren met de kleine kanonneerboot buitengewoon lastig en Van Speijk slaagde er dan ook niet in Austruweel te bereiken. Ter hoogte van het fort Sint Laurentius werd zijn schip door een rukwind tegen de kade geworpen. Het raakte stuurloos en kon zich, ondanks verwoede pogingen daartoe van de bemanning, niet meer op eigen kracht van de walkant losmaken. De weersomstandigheden maakten het voor de andere schepen onmogelijk om Van Speijk te hulp te komen. Zo raakte de vastgelopen kanonneerboot al snel in een benarde positie. Antwerpse arbeiders die in de buurt van de kade aan batterijen afweergeschut werkten, wisten zich waarschijnlijk nog te herinneren dat

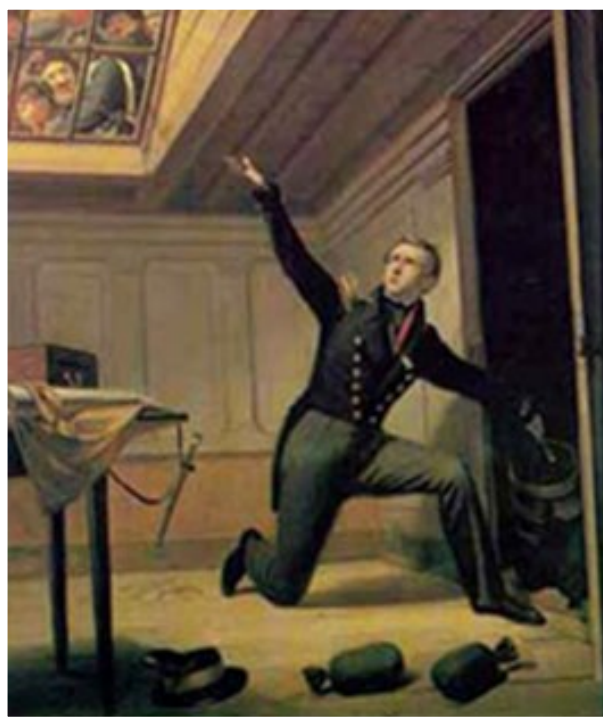
juist deze kanonneerboot no. 2 in oktober zo'n centrale rol had gespeeld bij het bombardement. Zij stroomden massaal toe, gevolgd door gewapende burgers en militairen van het vrijkorps 'de Gorter' onder aanvoering van kapitein Gregoire. Gregoire en zijn mannen sprongen aan boord van de kanonneerboot om te verhinderen dat Van Speijk een reddingsloep zou uitzetten en een anker zou uitwerpen. Toen vervolgens vanaf de wal werd geschreeuwd dat de Hollandse vlag moest worden gestreken, verdween Van Speijk in zijn kajuit met de woorden 'wacht, dan zal ik mijne papieren gaan halen'



Zeehelden: J.C.J. Van SPEIJK door Hans de Klerck

Deel 2 *vervolg*

In zijn hand had hij een brandende sigaar die hij zich door de scheepsjongen, Hendrik Wijler, had laten brengen toen hij bezig was geweest met pogingen om de boot vlot te krijgen. Beneden trof hij de scheepsjongen aan, die hij waarschuwde dat hij zich uit de voeten moest maken ('berg je billen, jong!') en naar boven stuurde. De jongen, die kennelijk begreep wat er te gebeuren stond,



stormde het dek op, waarschuwde op zijn beurt de bootsman en de loods en

sprong overboord. Enkele seconden later vloog de boot met een daverende klap uiteen: 2de luitenant Van Speijk had zijn sigaar in het kruit gegooid om te voorkomen dat de Nederlandse vlag in Belgische handen zou vallen. Het effect was verbijsterend. De



kanonneerboot werd door de kracht van de explosie volledig uit elkaar gerukt. Aan Nederlandse zijde vielen 26 doden. Slechts de scheepsjongen Wijler, de bootsman en de loods hadden zich op tijd uit de voeten kunnen maken. Twee andere bemanningsleden brachten het er levend af omdat zij kennelijk ver genoeg van de explosie af stonden en onmiddellijk in het water werden geslingerd.

Zeehelden: J.C.J. Van SPEIJK door Hans de Klerck

Deel 2 *vervolg*

Een onbekend aantal Belgen, op het schip en op de kade, kwam om het leven. Van Speijks biograaf, Jacobus Koning acht het raadselachtig dat niet meer bemanningsleden geprobeerd hebben het vege lijf te redden. Per slot van rekening was Hendrik Wijler al goed en wel op het droge toen de boot uiteenspatte. De conclusie van Koning dat dit feit voornamelijk te verklaren valt uit de plechtige afspraak die men eerder onderling had gemaakt, past uiteraard in het beeld van trouw aan vorst en vaderland, maar is niet erg overtuigend. Met evenveel recht zou men kunnen verdedigen dat de bemanningsleden zich geen moment hebben gerealiseerd dat Van Speijk zo letterlijk zou nemen wat hij in de oudejaarsnacht had gezegd. De overlevenden werden liefdevol opgevangen en verzorgd in een Antwerps hospitaal, en verklaarden plechtig dat de opstandelingen slechts aan boord van de kanonneerboot waren gekomen om de schepelingen-in-nood te helpen. Deze verklaring hebben zij na hun uitlevering op 8 februari onmiddellijk herroepen. Toen bleek dat zij door de vrijkorpskapitein gedwongen waren geweest, de in het

Frans opgestelde verklaringen te ondertekenen.

Van Speijks zelfgekozen dood wekte overal verbazing. De Belgische kranten waren verontwaardigd over zijn buitenproportionele daad en suggereerden dat Van Speijk zijn eigen leven en dat van de andere slachtoffers had geofferd ter meerdere eer en glorie van zichzelf. Andere bladen schreven dat de schepelingen Van Speijk op het laatste moment hadden gesmeekt zijn voornemen niet ten uitvoer te brengen. Weer andere betoogden zelfs dat alleen Van Speijk was omgekomen en de gehele bemanning zich zwemmend had gered. Het was duidelijk dat de Belgen in hun maag zaten met dit incident en met een dergelijke bereidheid tot zelfopoffering

In Noord-Nederland leidde Van Speijks dood tot groot enthousiasme. Een nooit meer geëvenaarde golf van nationalistische euforie overspoelde het land en schonk de Nederlandse bevolking weer enig vertrouwen in de toekomst. Het leger kondigde drie dagen van rouw af en vaardigde dagorders uit waaruit Van Speijks 'heldenmoed en onbevleete trouw' in uiteenlopende termen werd geprezen, ook al liet een enkele soldaat

Zeehelden: J.C.J. Van SPEIJK door Hans de Klerck

Deel 2 vervolg

zich in zijn dagboek ontvallen zich met Van Speijks daad in het geheel niet te kunnen verenigen en een oordeel erover maar aan 'wijze mannen' over te laten. De Koninklijke marine was vanzelfsprekend in rouw gedompeld. De marinecommandant liet in een verklaring weten dat Van Speijk in zijn daad slechts door plichtsbesef en eergevoel gedreven werd, 'in de hoogste noodzakelijkheid, als het eenige redmiddel, om de aan hem vertrouwde kanonneerboot met eere uit 's vijands handen te houden'.

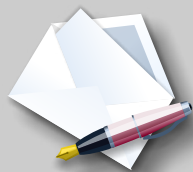
De haat tegen de 'infame Brabanders', zoals de opstandelingen in het Noorden veelal werden genoemd, werd door Van Speijks dood tot grote hoogten opgestuwd. De bereidheid om het land te dienen en het 'muitend gespuis' in het Zuiden een lesje te leren, nam sterk toe. Van Speijks heldendood toonde volgens velen de herwonnen levenskracht van de Nederlandse natie en maakte een einde aan een periode waarin, zoals de romantische dichter Adriaan van der Hoop het in 1832 uitdrukte, 'eene soort van wereldburgerschap ons meer bezielde dan de heilige zucht voor den grond onzer geboorte'. De opstand der Belgen werd in

het Noorden beschouwd als een regelrechte bedreiging van die Oud-Nederlandse geboortegrond. Indirect waren de Belgen ervoor verantwoordelijk dat Nederland werd bevrijd van een diep gevoelde identiteitscrisis. 'Dan gevoelt men weder' was de uitdrukking 'ik heb een Vaderland!' in zich bevat', schreef Van der Hoop. Van Speijk was niet voor niets gesneuveld.

Sindsdien is er een Koninklijk Besluit van kracht geworden (11-februari-1831, No. 81) waarin bepaald is dat altijd een van de schepen of vaartuigen van de zeemacht de naam "Van Speijk" zal voeren.



"Het plechtig vervoeren van het Lijk van den Luitenant van SPEIJK. Op den 4 mei 1832"



"De pen"

Door Wim Quirijns



Mag ik mij even voorstellen,

Wim Quirijns inmiddels 83 jaar.

Gehuwd met Eva. De kinderen zijn allang de deur uit en ons rest het plezier met de kleinkinderen.

In 1970 hebben we ons vanuit Vlaardingen via Rozenburg in Hellevoetsluis gevestigd.

Op mijn 74ste jaar ben ik als vrijwilliger in contact gekomen met de Buffel, die op dat moment klaar gemaakt werd voor vertrek uit de Leuvenhaven in Rotterdam, en via het Verolme dok naar Hellevoetsluis kwam.

Op de vraag "hoe word je vrijwilliger" kan ik kort zijn. Ik had op dat moment niet veel meer te doen. Het werkzame leven was op mijn 72ste jaar geëindigd, met als reden dat ik te langzaam werd ten opzichte van jongere collega's. Te langzaam met de computer, te onhandig met telefoongebruik en teveel terugkijkend op ervaringen, noem het te omslachtig. Jongere collega's zitten zo niet in elkaar waarop men zich gaat realiseren dat de wereld je "oud" verklaart.

Als tijdvulling waren er de lezingen van Arie van de Ban, zeer interessant.

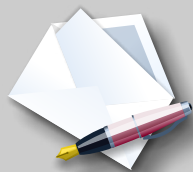
Daarnaast en voor tijdverdrijf, de "Doedijk" voor tekenen en schilderen op mijn manier. Voornamelijk om onder de mensen te komen.

De Buffel is mij in de schoot geworpen door een aanbeveling via een kennis. Na een vraag van Arie van de Ban "wat weet je van de Buffel en schepen in het algemeen".

Mijn actieve leven bestond uit betrokkenheid met de Maritieme wereld, vanaf assistent bedrijfsleider bij de Scheepsreparatie werf Verolme,



via een expertise bureau P&I, een Offshore constructiebedrijf en ingenieursbureau op maritiem gebied, als technische schade expert, en vanaf 1980 in de functie van projectleider en lid van een project team omvangrijke projecten. En nu is het de Buffel waar ik tracht mijn kennis en ervaring ten dienste te stellen,



"De pen"

Door Wim Quirijns

vervolg

met als doel de 'oude dame Buffel' levend te houden.

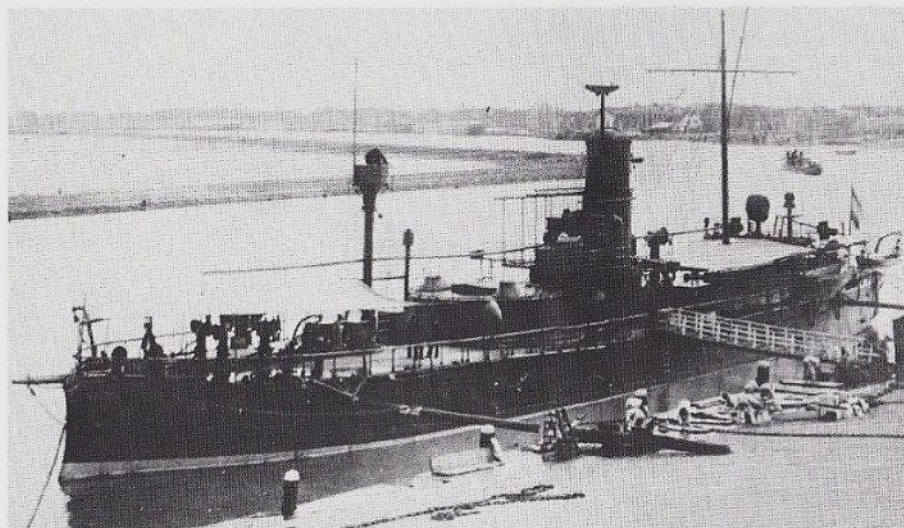
Doordat de technische toegepaste betrokkenheid veelal over de landsgrenzen plaats vond was mijn kennissenkring meer gericht op contacten met collega's binnen- en buiten Nederland. De betrokkenheid met de Buffel maakt dat ik nu meer Hellevoeter geworden ben.

Op "ons schip" kan een ieder in werk en gesprek zijn eigen weg vinden met gelijk geïnteresseerden, of het nu de historie is, of museale inrichting, bezoekers

begeleiden, schilderwerk, toegepaste techniek, betweterigheid of organisatie. Voor iedereen is er wel een plek in zijn eigen interesse sfeer.

Organiseren met toegepaste kennis van techniek is altijd de rode draad in mijn werkzaamheden geweest. Omdat het leuk is resultaten te boeken, hoe klein ook. Echter wel voor- en met elkaar. Met de hoop dat gezondheid en geest me dit nog een poosje toevertrouwd, gaan we nog even door.

De wereld van competitie en wedijver ligt achter mij.



Zr. Ms. Guinea

Van **Piet Gardenier** kregen we bijgaande zeldzame foto opgestuurd van de Zr. Ms. Guinea. Een zusterschip van de Buffel gebouwd op de Rijkswerf in Amsterdam en op 5 mei 1870 te water gelaten. Werkzaam in 1879 als ijsbreker in het Noordzeekanaal. Het is eigenlijk een kopie van de Buffel.

In 1897 voor de sloop verkocht.

Poepen aan boord door Hans de Klerck

Poepen.....maar er is maar één toilet

Op de Buffel was in de beginperiode als oorlogsbodem slechts één toilet. Daar mocht alleen de Commandant maar gebruik van maken. Maar ja ook de andere 100 tot 150 opvarenden hadden "hoge nood" en waar moesten zij dan heen?

POOP DECK

Nou dat zal ik je vertellen:

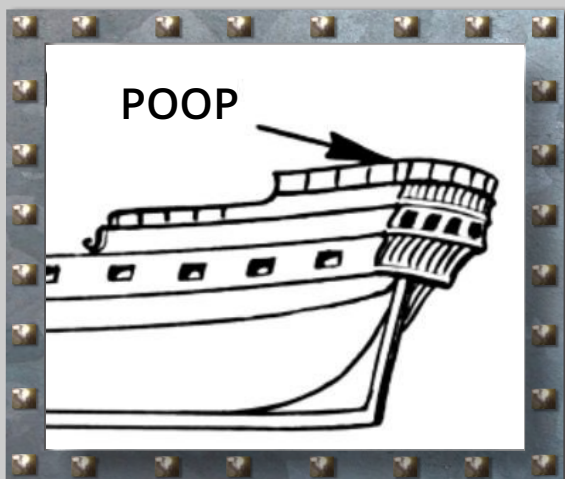
Op een schip wordt het achterste en hoogste dek nog altijd het "poop deck" genoemd. Spreek uit "poep". Daar komt namelijk ons woord poepen vandaan. Vanaf dit poopdeck konden de officieren hun behoefte doen. Op de verschansing was dan een klein huisje gebouwd, het zogenaamde secreet. Men kon hier in plaatsnemen, den broek laten zakken en hup daar ging één en ander overboord. WC papier kende men niet in die tijd. Om de billen schoon te poetsen werd gebruik gemaakt van een lijn (het allemans eindje) waar een kluwen zacht touwwerk aan vast zat. Deze kluwen sleurde constant door het kielzog. Deze haalde men dan op, poetste de billen schoon en liet de lijn weer in zee zakken voor de volgende gebruiker.

De rest van de bemanning moest dit op het voorschip doen, bv zittend op een puts (emmer) die dan weer in zee werd geleegd. Ook hier een allemans eindje met kluwen in zee, voor het nodige poetswerk. In de oude zeilvaart hadden de grotere schepen meestal aan beide zijden verlengingen (boegsprietten) die voor de boeg uitstaken (Heads), waartussen een netwerk was gespannen. Men ging dan naar de

Heads om zijn behoefte te doen, en zat dan min of meer gehurkt op dat netwerk. Nou niet bepaald "op je gemak zitten"! bij een beetje zeegang. (In de boekenserie van Patrick O'Brian kom je dit regelmatig tegen). Hedendaags, bij de Engelse Marine, ga je nog steeds naar de Heads wanneer je naar het toilet gaat.



"Allemans eindje"



Het Scheepskompas door Hans de Klerck

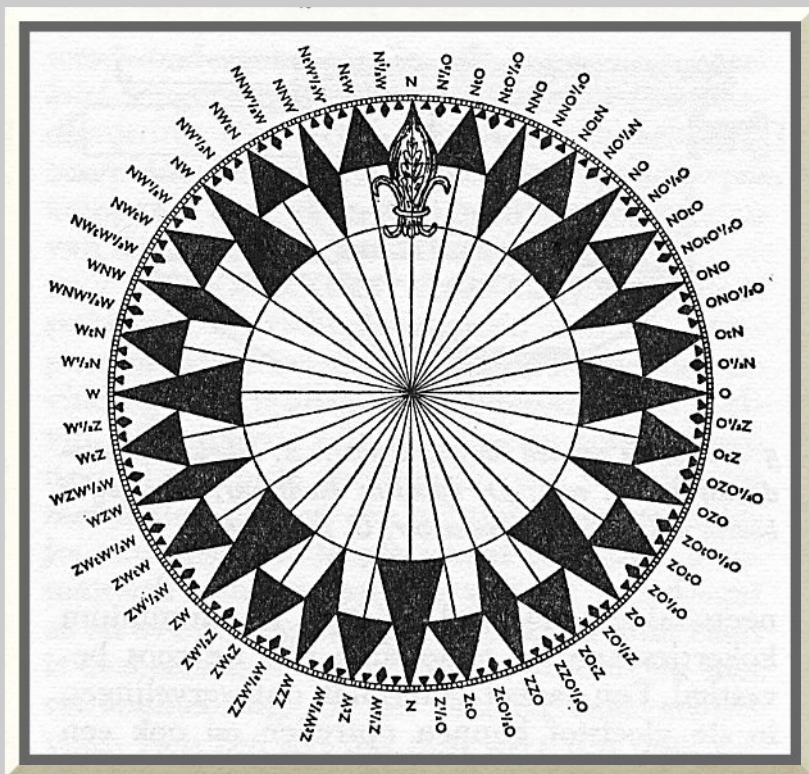
Het scheepskompas was in het recente verleden een vloeistofkompas, waarvan de naald altijd het magnetische Noorden aanwijst.

De opvolger van dit vloeistofkompas is het gyrokompas en daarna zeer recent de mogelijkheid om de koers te bepalen mbv GPS (Global positioning system).

Een magnetisch kompas geeft alleen maar aan in welke richting het schip "wijst" terwijl een GPS aangeeft in welke richting het schip zich "voortbeweegt" en dat zijn twee verschillende grootheden. Uit dit verschil zie je hoeveel de stroom en/of de wind je verleiert. (wegzet)

Echter de huidige scheepvaartwet schrijft voor dat er altijd een magnetisch kompas aan boord moet zijn, in geval dat de andere systemen uitvallen.

De kompasroos bevat 360 graden of 32 streken zodat elke strek 11¼ graden is. Voorts zijn er nog 8 tussenstreken en 16 ten- of bijstreken.



Op bovenstaande oude kompasroos staan ze allemaal vermeld, maar de huidige kompasrozen geven de verdeling in graden weer, met alleen de hoofd-streken.

"De Buffel" Nieuwsbrief

voor- en door vrijwilligers

Nummer 3 - maart 2021

Pagina 14

Het Scheepskompas door Hans de Klerck - vervolg

Spreekwoorden

In de Nederlandse taal zijn er diverse spreekwoorden die naar het kompas verwijzen. Een paar voorbeelden worden hier gegeven met, indien nodig, de verklaring wat ze betekenen en hoe ze zijn ontstaan.

Streken:

Iemand op 4 streken houden

Betekenis: Goed opletten wat iemand doet, zodat hij/zij je niet benadeelt.

Oorsprong. Bij de bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee (opgesteld in 1976) wordt gesteld dat:

“Een vaartuig dat een ander vaartuig oploopt (inhaalt) moet voor het opgelopen vaartuig wijken”. Je bent een oplopend vaartuig wanneer je een ander vaartuig nadert vanuit een richting van meer dan $22,5^\circ$ achterlijker dan dwars. In het donker zie je dus alleen het Heklicht (het achterlicht). Want alle andere lichten Toplicht en Boordlichten schijnen maximaal $22,5^\circ$ naar achteren. Overdag peil je de hoek met een peilkompas. Die $22,5^\circ$ bevatten dus twee streken. Wanneer je nu als opgelopen vaartuig zeker wilt zijn dat die andere voor je wijkt, moet je hem minimaal op 2 streken achterlijker dan dwars houden, maar voor extra zekerheid hou je hem op 4 streken. (Soms zie je de uitdrukking “Iemand op zeven streken houden” Dan rekent men vanaf het Noorden tot dwars = 4 streken en 2 streken voor de bekende $22,5^\circ$ achterlijker dan dwars + 1 strek voor de zekerheid)

Rechtstreeks

Recht op het doel af, zowel letterlijk als figuurlijk.

Streek houden.

Op de goede weg volharden

Op dezelfde streek blijven varen

Een vaste gedragslijn aanhouden

Geen streek houden

Gedurig van richting of van plan veranderen

Geen streken (dan die op het kompas)

Geen smoesjes, je moet ernstig zijn

Goed op streek zijn

Zich prettig voelen, met een werk goed vooruitkomen

Van streek zijn

In de war zijn, overstuur zijn, lichamelijk onwel zijn

Rare Streken op zijn kompas hebben

Achterbaks, niet te vertrouwen zijn

"De Buffel" Nieuwsbrief

voor- en door vrijwilligers

Nummer 3 - maart 2021

Pagina 15

Het Scheepskompas door Hans de Klerck - vervolg

Kompas:

Op één kompas varen

Eén enkele, steeds dezelfde richting volgen

Op iemands kompas zeilen

Hem volgen, zich naar hem richten

Zijn kompas is verdraaid

Zijn verstand is op hol, of hij is slecht gemutst

Zijn kompas is van de pen

Hij is dronken; er is geen behoorlijke leiding meer

Zie op je eigen kompas;

Vaar je eigen koers. Volg je eigen inzicht

De koers naar het kompas richten

Zich naar de omstandigheden schikken, De tering naar de nering zetten.

Zonder kompas zeilen

In het wilde weg handelen

De 4 hoofdstreken van het kompas zijn: Noord-Oost-Zuid-West

Hij die het Oosten wil bereiken moet van het Westen wijken

Het is de ene kant of de andere kant op, het blijft om het even

Zijn Oost of West niet meer weten

Zo dronken zijn dat men niet meer weet wat men doet.

Oost West thuis best

Nergens beter dan in eigen land

Stuur hem naar de Oost en geef hem drie h's mee

Verdwin en kom nooit meer terug. De drie h's staan voor *Houdt Hem Hier*

De wind is Noord

Hij is in een kwade bui

Hij gaat benoorden om

Hij heeft veel tijd nodig om iets te bereiken

Daar is geen peil op te trekken

Een kompas gebruikt men ook om peilingen mee te doen, door middel van een peiltoestel, dat op het kompas in het horizontale vlak beweegbaar is.

En zo zijn er nog vele uitdrukkingen, die met het kompas te maken hebben.



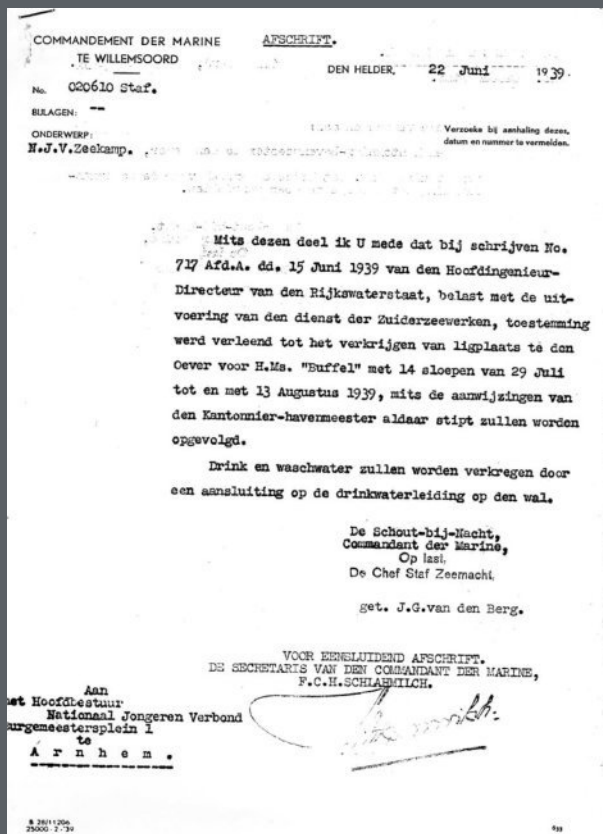
"De Buffel" Nieuwsbrief

voor- en door vrijwilligers

Nummer 3 - maart 2021

Pagina 16

Uit de "Buffelhistorie" door Hans de Klerck



22 juni 1939

Mits dezen deel ik u mede dat bij schrijven No. 717 Afd.A. dd. 15 juni 1939 van den hoofdingenieur-Directeur van den Rijkswaterstaat, belast met de uitvoering van den dienst der Zuiderzeewerken, toestemming werd verleend tot het verkrijgen van ligplaats te den Oever voor H.Ms. "Buffel" met 14 sloepen van 29 Juli tot en met 13 augustus 1939, mits de aanwijzingen van den Kantonnier-havenmeester aldaar stipt zullen worden opgevolgd. Drink- en waschwater zullen worden verkregen door een aansluiting op de drinkwaterleiding op den wal.

Schout-bij-Nacht
Commandant der Marine
op last
De Chef | Staf Zeemacht
Get. J.G. van den Berg

De ziekenboeg

Een bloemetje voor:



Nel van Helvert,

Zij heeft geen positief bericht gehad. Nadere info is bij haar te verkrijgen.



Prikbord

Er zijn inmiddels een aantal artikeltjes over de Geschiedenis van de Buffel gepubliceerd op onze website onder het kopje "**Geschiedenis**" (helemaal naar onder scrollen) die op behoorlijk wat belangstelling lijken te kunnen rekenen. Michael houdt het aantal downloads bij. De twee eerst geplaatste stukjes hebben al > 200 downloads op de teller

Raadseltje van vorige maand en de oplossing

Het wachtlopen op een schip bestaat uit perioden van 4 uur.
Wat betekende dit?

Het Dingetje Van Adam Prikkelde Eva

Oplossing (ingestuurd door Barend van Horssen)

H ondenwacht.	24-4
D agwacht.	4-8
V oormiddagwacht.	8-12
A chtermiddagwacht	12-16
P latvoetwacht	16-20
E erste wacht.	20-24

Marine Jargon

door Ed Wijbrands

"Onder het gemalen water staan"

Douchen