

## Ramtovenschip 2e klasse Buffel, 1868

Eerste grote museumschip in Nederland?

door

B. C. W. LAP

### Geschiedenis van de BUFFEL

Op een regenachtige en winderige dag in april 1974 verliet een ongewoon vaartuig de beschutting van de IJmuidense havenarmen om, getrokken door twee sleepboten van de Koninklijke Marine, zijn vermoedelijk laatste zeereis te gaan maken. Het was het 106 jaar oude, voormalige ramtovenschip 2e klasse BUFFEL, oudste nog bestaande oorlogsschip van de Koninklijke Marine, op weg naar een mogelijke nieuwe bestemming als museumschip in de grootste haven ter wereld, Rotterdam.

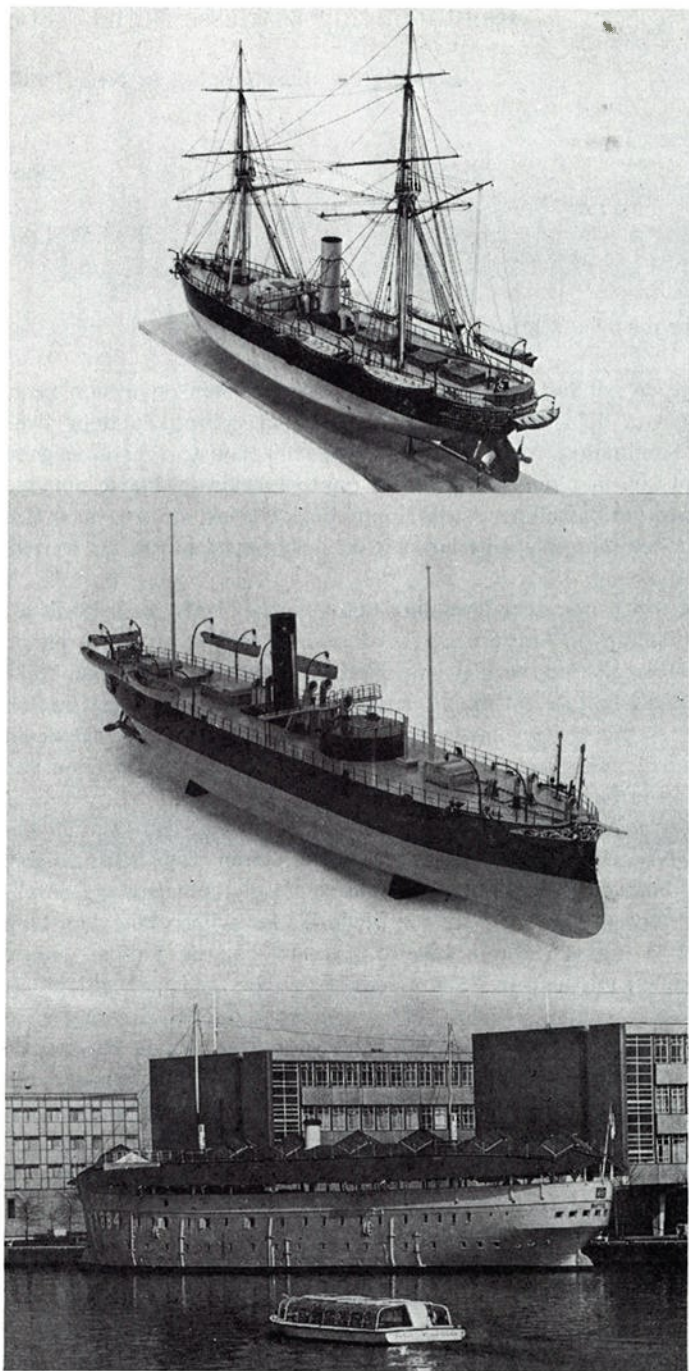
De hoogbejaarde (doch nog zeer levendige!) BUFFEL, het laatst in gebruik als permanent logementsschip te Amsterdam, werd in 1867 op stapel gezet bij de werf van Robert Napier & Sons te Glasgow. Opdrachtgever was de Koninklijke Nederlandse Marine die met de BUFFEL – en de vier andere, tegelijkertijd bestelde, pantserscheperen – een geheel nieuw type oorlogsschip in onze zeemacht introduceerden. De vijf pantserscheperen waren bestemd voor de verdediging van onze havens en redens in Nederland.

De reden, dat vier van de vijf oorlogsscheperen in het buitenland werden besteld was, dat de Nederlandse scheepswerven in die jaren nog hoofdzakelijk houten zeilscheperen bouwden en niet in staat waren deze, toentertijd gecompliceerde scheperen te bouwen. Met het doel de Nederlandse scheepsbouwkunst op een wat hoger peil te brengen waren tijdens de bouw van de BUFFEL enkele scheperboudkundige ingenieurs van de Koninklijke Marine gedetacheerd bij de werf van Robert Napier & Sons. De door hen opgedane kennis en ervaring werd meteen in praktijk gebracht bij de bouw van het zusterschip van de BUFFEL, de GUINEA, dat eveneens in 1867 op stapel werd gezet bij de Rijkswerf te Amsterdam. Ook andere werven profiteerden van deze kennis en geleidelijk aan ging de Nederlandse scheepsbouw internationaal weer meetellen.

Reeds in 1868 kon de BUFFEL te water worden gelaten en nog voor het eind van dat jaar was het schip afgebouwd. Toen het in dienst werd gesteld bezat het de volgende afmetingen:

lengte over alles	62,68 meter
lengte tussen de loodlijnen	59,68 meter
breedte buiten op het pantser gemeten	12,25 meter
holte, van onderkant kiel tot bovenkant opperdek (midscheeps)	7,60 meter

Bij een diepgang van vóór 4,65 meter en achter 4,75 meter bedroeg de waterverplaatsing 2198 m<sup>3</sup>. De beide schroeven werden aangedreven door liggende



compound stoommachines met een gezamenlijk vermogen van 2200 ipk. Op de proeftocht werd hiermee een snelheid van 11,20 mijl behaald.

De maximum dikte van het pantser was 152 mm.

De hoofdbewapening bestond uit twee gesmeed ijzeren kanons van 23 cm (voorladers), opgesteld in een draaibare geschutstoren voor de commandobrug en vier ijzeren middelbare kanons van 30 pond no. 2, opgesteld in de zijden.

De bemanning bestond uit 7 officieren, 2 adelborsten, 22 onderofficieren, 37 matrozen en lichtmatrozen, 9 jongens, 5 machinisten, 2 leerlingen-machinist, 17 stokers, 1 onderofficier der mariniers, 1 tamboer, 1 pijper en 13 mariniers.

De bouwkosten bedroegen totaal f 1.117.756,-.

Gedurende zijn weinig enerverende loopbaan als actief oorlogsschip werd de BUFFEL uitsluitend voor oefenreizen en proefnemingen gebruikt. In 1871 maakte het schip zijn enige buitenlandse reis, toen het in eskaderverband naar Antwerpen voer.

Ondanks een vrij uitgebreide verbouwing en modernisering in 1888 was de BUFFEL in 1896 al zodanig verouderd, dat het schip in dat jaar van de sterkte moest worden afgevoerd. De prima staat van onderhoud, waarin de BUFFEL verkeerde, deden de marineleiding daarop besluiten het schip om te laten bouwen en in dienst te stellen als permanent logementsschip, een vaak voorkomende eindbestemming van afgedankte oorlogsschepen.

Als gevolg van de verbouwing onderging de BUFFEL een ingrijpende gedaante-  
verwisseling. Machines, ketels, bewapening en bepantsering werden verwijderd en voor de luttele som van f 29.283,71½ aan een sloper verkocht. Ook verdwenen de schoorsteen met zijn koelkast en luchtkokers, de commandobrug, de geschutstoren en de twee masten. Door de grote gewichtsvermindering kwam het schip twee meter hoger in het water te liggen. De openingen, ontstaan in het bovendek, werden gedicht. Extra koekoeken, toegang gevende tot de lager gelegen dekken, een kombuisdekhuis en w.c.'s werden aangebracht. De oorspronkelijke open railing werd vervangen door een gesloten z.g. kooiverschansing, reeds toen al een merkwaardig anachronisme stammend uit de tijd van de zeilschepen. Over het gehele schip heen kwam een permanente zonnetent, aanvankelijk van zeildoek en latten, al spoedig echter vervangen door een zware, houten conservatiekap.

In de zijden van het kuildek werden de bronzen patrijspoorten vervangen door rechthoekige, houten ramen. Na het wegnemen van de pantsergordel in de zijden van het tussendek ontstond een brede geul in de scheepswand, die voor het gezicht werd afgedekt door hout, bekleed met zinken platen. In deze wand kwam een tweede rij rechthoekige ramen.

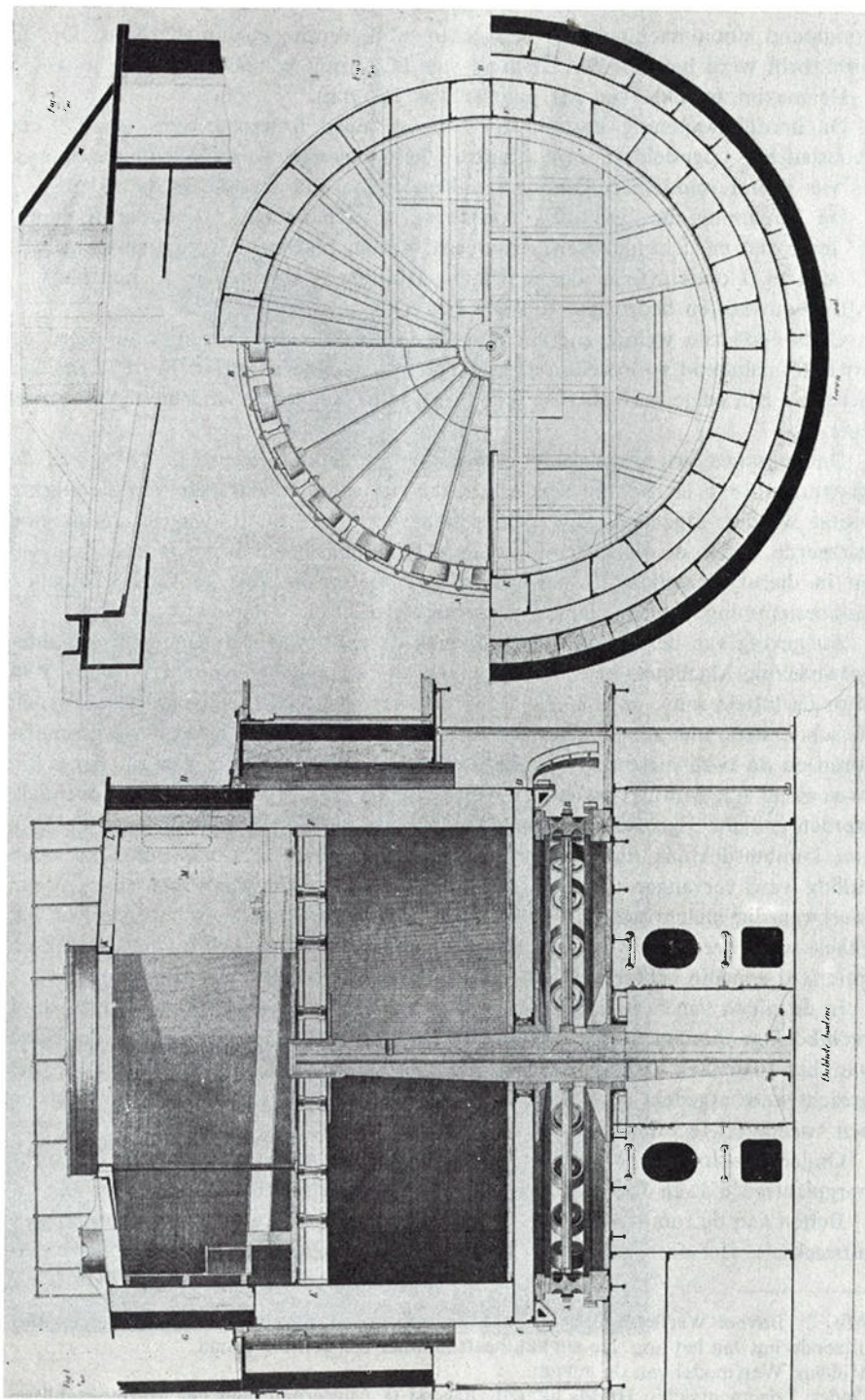
Onderdeks sloopt emen de bemanningsverblijven, voorraadmagazijnen, munitiebergplaatsen e.d. en verving deze door slaapzalen voor in totaal 350 man.

Buiten aan de romp groeide in de loop der jaren een woud van afvoerpijpen en uitsteeksels. Het oorspronkelijke, afwisselende kleurenschema maakte langzamer-

Afb. 2 Boven: Werfmodel van de BUFFEL, nauwkeuriger dan het model eronder, met uitzondering van het tuig. De BUFFEL heeft nimmer een zeiltuig gehad.

Midden: Werfmodel van de BUFFEL.

Onder: Logementsschip Hr Ms BUFFEL, liggend te Amsterdam aan het Marine-etablisment, voorjaar 1973 (Foto B. C. W. Lap).



hand plaats voor het huidige grijs. Ook verdween het vele lofwerk aan voor- en achtersteven.

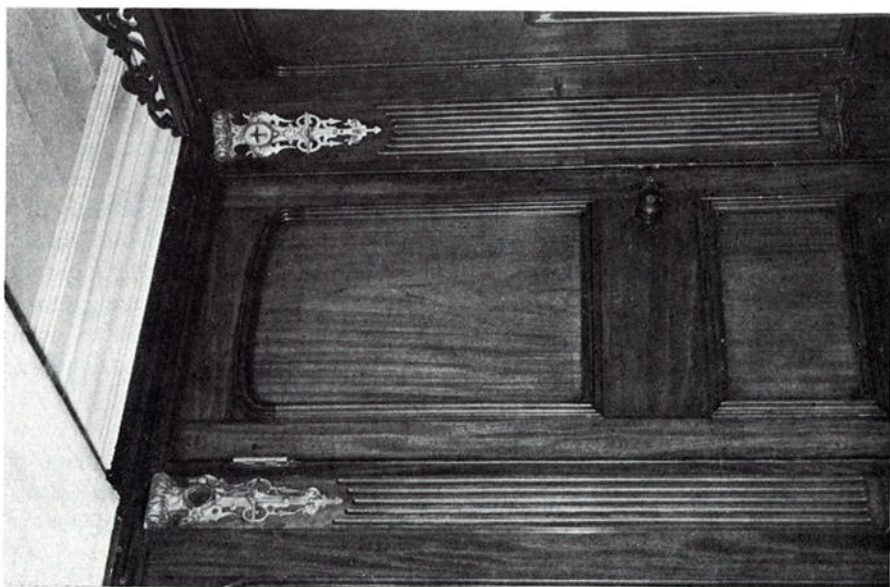
Op 11 juni 1896 werd de BUFFEL opnieuw in dienst gesteld te Hellevoetsluis. Hier deed het schip 24 jaar dienst als logementsschip bij de opleiding van jongens en matrozen. Na een verbouwing in 1920 ging de BUFFEL naar Vlissingen om daar tot 1926 als wachtschip te worden gebruikt. In dat jaar verhuisde de BUFFEL opnieuw, ditmaal naar Den Helder ten behoeve van de huisvesting van zee-miliciens, die in opleiding waren bij het vliegekamp 'De Kooy'. De oorlogsjaren werden gelukkig heelhuids door de BUFFEL doorstaan. Wél werd het schip door de Duitse bezetter naar Amsterdam overgebracht waar men het in 1945 onbeschadigd terugvond. Na een verbouwing op de Rijkswerf te Den Helder ging de BUFFEL tot september 1947 als logementsschip voor de Onderzeedienst naar de Waalhaven te Rotterdam. Na nog enkele kleine verbouwingen en overplaatsingen belandde het schip in mei 1951 weer in Amsterdam waar het vele jaren een vertrouwd stadsbeeld was.

In januari 1973 brak het moment aan, dat de Koninklijke Marine haar oudste oorlogsschip definitief niet meer nodig had. De inmiddels 105 jaar oude BUFFEL werd nu bedreigd door hetzelfde lot dat zoveel andere, oude en afgedankte schepen ten deel valt: de snijbranders van de sloper en de smeltkroes van een hoogoven.

Gelukkig is het tot nu toe niet zover gekomen. Inmiddels was namelijk de 'Commissie tot behoud van Hr. Ms. BUFFEL', bestaande uit vertegenwoordigers van de Koninklijke Marine, het Helders Marinemuseum, het Maritiem Museum 'Prins Hendrik', het Nederlandsch Historisch Scheepvaart Museum en de Koninklijke Nederlandsche Vereniging 'Onze Vloot' in het leven geroepen. De commissie slaagde er al vrij spoedig in de gemeente Rotterdam voor de BUFFEL te interesseren en reeds op 13 april 1973 namen B & W van Rotterdam het principebesluit de BUFFEL van het Rijk over te nemen en te bestemmen voor museale doeleinden. Na de officiële uitdienststelling op 18 januari 1974 werd het schip door de Koninklijke Marine via de Dienst der Domeinen en de Commissie tot Behoud van Hr. Ms. BUFFEL overgedragen aan de gemeente Rotterdam. Deze heeft het schip voorlopig voor een periode van 5 jaar in huurkoop genomen voor een bedrag van f 50.000,-.

Met het oog op de weersomstandigheden werd de overtocht naar Rotterdam tot het voorjaar van 1974 uitgesteld. Op 23 april was het eindelijk zover en, getrokken door de marinesleepboten WAMBRAU en WIELINGEN, arriveerde de BUFFEL na een vlotte en voorspoedige reis nog dezelfde dag bij de Scheepsbouw Mij. 'Nieuwe Waterweg' te Schiedam. Hier werd het schip reeds de volgende dag voor onderwaterwerkzaamheden in dok opgenomen. Acht dagen later was de BUFFEL klaar en vertrok, geheel in stijl gesleept door twee originele stoomsleepboten, naar de werf van van der Giessen-de Noord te Alblasterdam om daar, naar verwachting, tot museumschip te worden omgebouwd.

Afb. 3 Langsdoorsnede en bovenaanzicht geschutstoren BUFFEL. Uit: T. M. A. VAN MULKEN, *Onze gepantserde schepen*, 1874.



Afb. 4 Boven: Deur tussen kajuit en kantoor commandant; onder: Betimmering in de kajuit van de commandant (foto's: B. C. W. Lap).

Helaas bleek echter al spoedig, dat de financiering van de verbouwing problemen opleverde. Na 5 weken van gedwongen nietsdoen keerde de *BUFFEL* terug naar de Scheepsbouw Mij. 'Nieuwe Waterweg' waar het een gastvrije en veilige ligplaats vond. Als deze regels geschreven worden – begin oktober 1974 – ligt de *BUFFEL* nog steeds te Schiedam, in afwachting van de dingen, die komen gaan.

#### Waarom moet de *BUFFEL* bewaard blijven?

Rond 1960 ontstond in breder kring interesse voor de z.g. *industriële archeologie*, summier omschreven als het opsporen, bewaren, conserveren en bestuderen van objecten samenhangende met de industriële revolutie van de laatste 200 jaar. De tastbare resultaten van deze toegenomen belangstelling vindt men terug in het indrukwekkende getal van bewaard gebleven, beschermde oude machines, auto's, locomotieven, vliegtuigen, bruggen, ja zelfs kolenmijnen en fabrieken en niet te vergeten schepen in alle soorten en grootten. In het buitenland, vooral in bijv. Engeland en de Verenigde Staten, is reeds een gehele vloot van museumschepen bijeengebracht, liefdevol gerestaureerd met hulp van overheid, bedrijfsleven en vooral ook particulieren en ter bezichtiging opengesteld. De belangstelling voor de museumschepen, variërende van superpassagiersschepen, slagschepen, kruisers, raderstoomschepen, houten, ijzeren en stalen zeilschepen tot stoomsleepboten en kleinere schepen en boten is nog steeds groeiende en de meeste museumschepen mogen zich in een indrukwekkend aantal bezoekers verheugen.

Ook in Nederland groeit de belangstelling voor de industriële archeologie getuige de vele reeds bewaard gebleven locomotieven, auto's, vliegtuigen, stoommachines en motoren enz. Wat schepen betreft slaan wij echter maar een slecht figuur. Met uitzondering van wat kleine binnenschepen, vissersvaartuigen, een paar kleine stoomsleepboten en een stoomdirectievaartuig en een motorreddingboot is er geen museumschip van enig belang te vinden. Voor Nederland dat er altijd zo prat op gaat bij voorkomende gelegenheden, dat het een zeevarende natie is met een rijk maritiem verleden, is dit een beschamende toestand.

Gelukkig krijgen wij nu een (eenmalige!) kans om een bijzonder en historisch waardevol schip te behouden. De *BUFFEL*, als door een wonder gespaard in een land met een rijke sloperstraditie, is beschikbaar gekomen dank zij de grote medewerking van de Koninklijke Marine en de Dienst der Domeinen. De restauratie en inrichting tot museumschip kosten natuurlijk geld maar het is een alleszins verantwoorde uitgave. Wij besteden jaarlijks onnoemelijke bedragen aan het aankopen, restaureuren en onderhouden van oude kerken en andere gebouwen waarvan we er langzamerhand een indrukwekkend aantal bezitten. Waarom dan ook niet eens geld besteed aan een monument, dat we nog niet eerder bezaten? Goed beschouwd is de *BUFFEL* evengoed een cultuurmonument als een oude kerk of een oud raadhuis.

Waarom moet nu juist de *BUFFEL* bewaard worden als museumschip?

1e Staat de *BUFFEL* aan het begin van het bouwen van ijzeren stoomschepen in Nederland. Het schip heeft als voorbeeld gediend voor vele, later hier gebouwde schepen en leverde een wezenlijke bijdrage tot de verspreiding van de kennis van het bouwen van ijzeren zeeschepen op Nederlandse werven.

2e Is de *BUFFEL* uniek in zijn soort. Er bestaat geen ander schip van dit type ter wereld (met uitzondering van de zwaar verminkte *SCHORPIOEN*, die nog in Den Helder ligt).

3e Is de *BUFFEL* een tastbaar voorbeeld van de overgang van de houten naar de ijzeren scheepsbouw.

4e Was de *BUFFEL* een der eerste dubbelschroefschepen ter wereld.

5e Beschikt de BUFFEL, als een der zeer weinige oude schepen ter wereld, nog over een deels authentiek interieur.

6e Was de BUFFEL een van de eerste ijzeren, gepantserde stoomoorlogsschepen van de Koninklijke Marine.

7e Was de BUFFEL een van de eerste schepen ter wereld, die met het toenmaals nieuwe torengeschut werden uitgerust.

8e Ondanks zijn hoge leeftijd verkeert de BUFFEL nog in een uitzonderlijk goede staat, in tegenstelling met verscheidene buitenlandse museumschepen van dezelfde ouderdom. Bij normaal onderhoud kan de BUFFEL zonder enig bezwaar zijn tweede eeuw volmaken en nog wel ouder worden ook.

Wat moet er nu gebeuren om de BUFFEL voor zijn toekomstige taak als museumschip gereed te maken?

In de eerste plaats moet nu op korte termijn beslist worden hoe de financiering geregeld wordt. Een schip waaraan, hoe goed het ook in het verleden werd onderhouden, een tijdlang niets gebeurt gaat achteruit in conditie. De restauratiekosten zullen daardoor straks onnodig hoger worden. Een andere kostenverhogende factor is de steeds sneller gaande geldontwaarding. Momenteel worden de kosten van verbouwing en inrichting begroot op 1,2 miljoen gulden. Voor dit bedrag wordt de BUFFEL uiterlijk voor een groot deel in oude staat hersteld en inwendig aangepast aan zijn nieuwe taak als museumschip. Zeer in het kort gebeurt in het schip het volgende:

De voormalige machinekamer en het ketelruim, thans geheel leeg, worden ingericht tot een z.g. *stoommuseum* met gebruikmaking van de originele oude stoommachines, motoren en modellen hiervan uit de verzameling van het Maritiem Museum 'Prins Hendrik'. Een deel der machines zal straks werkend te zien zijn, zij het bewogen door electriciteit.

Het authentieke gedeelte van de accommodatie, o.m. bestaande uit de fraaie, met mahoniehout betimmerde, kajuit van de commandant, de longroom en de hutten der officieren, zullen worden opgenomen in een expositie over het leven aan boord in vroeger dagen. De geschiedenis van de BUFFEL en de rol, die het schip heeft gespeeld in de geschiedenis van de Nederlandse scheepsbouw, zal nader worden belicht. Bouwtekeningen van het schip, modelbouwdozen, boeken en afbeeldingen zullen naast souvenirs worden verkocht in een speciale souvenirshop. In een nieuw in te richten cantine kunnen straks dranken en versnaperingen worden gekocht. Wellicht is er straks ook gelegenheid tot het gebruiken van speciale zeemansmaaltijden. De opbrengst van deze activiteiten, alsmede de te heffen entreegelden zullen, naar wordt gehoopt, een deel van de exploitatiekosten dekken.

Tenslotte is er een mogelijkheid de kajuit en de longroom straks voor representatieve ontvangsten van gemeente en bedrijfsleven te gebruiken.

Laten wij er voor zorgen, dat dit unieke schip niet voor Rotterdam of voor Nederland verloren gaat. Een tweede kans zal zich niet gauw meer voordoen.

## Boekennieuws

Kroniek van een Zaaans geslacht *Vis A Saandijk, kroniek van een Zaaans geslacht*, beschreven door DIRK VIS in samenwerking met JACOB VIS JCZN; uitgave van de Stichting Familie Vis van Zaandijk, 1974; verkrijgbaar bij genoemde Stichting: Lagedijk 120 te Zaandijk voor f 95,-.

Voor Mr. D. Vis, reeds bekend door zijn Rembrandt en Geertje Dirx (Haarlem 1965) is dit fraai uitgevoerde boek wel het levenswerk geworden, al heeft hij er slechts de laatste twee jaar werkelijk full time aan gewerkt. Daaraan vooraf gingen 40 of meer jaren van genealogisch spuurwerk en historische studie. De grondslag is gelegd door het thans zeldzame *Geschied- en stamboek der familie Vis van Zaandijk* door G. J. Honig en J. C. Vis uitgegeven in 1899. Daarin kon de afstamming van deze familie Vis uit Heynrick Pietersz Oudtheyn, de stichter van Zaandijk, nog slechts worden aangenomen. Het was de bekende Zaanlandkenner dr. G. J. Boekenooen die daarna voor deze afstamming het bewijs vond. Zijn gegevens, die hij in 1926 aan D. Vis ter beschikking stelde, worden nu gepubliceerd en daarmee zijn vier generaties toegevoegd aan de stamreeks. Het belang van het toegankelijk worden van steeds meer archiefmateriaal wordt duidelijk aangetoond. Zonder de belastingkohieren, transportregisters, weeskamerboeken en maatboeken van eigendommen in de polder Westzaan zou het hier gegeven resultaat niet mogelijk zijn geweest, maar mét die bronnen blijkt dan ook veel mogelijk. Zo is het eerste hoofdstuk: Oudtheyn en de zijnen, een belangrijke nieuwe bijdrage aan de genealogische literatuur geworden. Vervolgens komen we voor wat de strikt genealogische feiten betreft op beter bekend terrein, hoewel ook daar nog wel het nodige nieuwe licht worpen is op de onderlinge verhouding van de meeste bekende Zaanse geslachten. Het tweede hoofdstuk behandelt Jan Pietersz Vis (1626-1706) de 5e generatie van Oud-

hey'n's nakomelingen, en zijn nageslacht. Dit familieverhaal beslaat de gehele 17e en 18e eeuw en bood ruimschoots gelegenheid om de interessante geschiedenis van het welvarende Zaandijk te belichten. Leden en aanverwanten van de familie Vis waren altijd wel op vooraanstaande posten bij het economische en sociale leven in hun woonplaats betrokken. De auteur slaagt erin om juist die maatschappelijke achtergrond van een inderdaad zeer welvarende streek, waar de Vissen soms grote rijkdommen verwierven, meer te laten zijn dan alleen het kader voor zijn genealogische feiten. Ditzelfde geldt voor het derde hoofdstuk van het verhalende gedeelte van het boek. De geleiding volgt vanzelf uit de familiegeschiedenis: Jacob Vis (1784-1828) is als 16-jarige de enige van zijn geslacht geworden en met zijn 11 kinderen begint a.h.w. een nieuwe stamboom, die de 19e en 20e eeuw omvat en die na enige tijd ook het zolang behouden gebleven Zaandijkse kader doorbreekt. Uit de boeiende beschrijving van deze onontkoombare ontwikkeling naar breder horizonten blijkt duidelijk hoezeer de beoefenaar van plaatselijke en streekgeschiedenis en de genealoog elkaar kunnen en moeten aanvullen. In de loop van het niet altijd over (financiële) rozen gaande familieverhaal maken we kennis met het leven van de eerste boeren in de Haarlemmermeer, met de harde romantiek van de Amerikaanse spoorwegen en met de belangstelling voor chemie. Die laatste kon leiden tot de stichting van de Kon. Ned. Zoutindustrie (met belangrijke aanvulling en correctie op het grote denkenboek *Het zout der aarde*) én tot het ontwikkelen van geneesmiddelen. Dit zijn slechts enkele van de vele onderwerpen waarover in dit boek onvermoede bijzonderheden te vinden zijn, altijd gepresenteerd in een uiterst leesbare vorm.

Bij 'schrijvers eigen generatie eindigt het verhalende deel. Het oude Zaandijk is dan wel verlaten maar niet vergeten door deze familie Vis A Saandijk, zoals men zich in de 18e eeuw wel noemde.