



19<sup>e</sup> jaargang nr. 1 – april 2014

# Monumentaal

NIEUWSBRIEF VAN DE MONUMENTENSTICHTING  
BAET EN BORGH

## Voorwoord

Dit keer het voorwoord door een nieuwe redacteur, tevens een “verse” vrijwilliger. Als er dus iets in deze Monumentaal staat dat al eens eerder aan u is gemeld, dan daarvoor alvast excuses. Er is in de loop van de laatste 30 jaar een enorme klus geklaard om het gemaal weer in bedrijf te krijgen en geschikt te maken voor bezoekers; maar er is ook al 20 jaar een Monumentaal verschenen om de diverse betrokkenen over de voortgang van de restauratie en de historie van het gemaal te berichten. Het zal voor mij niet makkelijk zijn om het hoge niveau van de afgelopen 20 jaar te evenaren maar ik ga m'n best doen.

Doel van de gehele klus is steeds geweest het behoud van uniek industrieel erfgoed en dit open te stellen voor bezichtiging, zeg maar gerust beleving, door belangstellenden. Nu de restauratie zijn voltooiing nadert (al is de restauratie van een installatie die binnenkort zijn 100<sup>e</sup> verjaardag viert eigenlijk nooit klaar) wordt alles in gereedheid gebracht om bezoekers gastvrij te ontvangen, veilig het gemaal te tonen en op stoomdagen zelfs te demonstreren. Zie voor openingsdagen en –tijden de laatste bladzijde.

Behalve het gemaal heeft de Monumentenstichting Baet en Borgh nog een troef voor bezoekers in handen: de in 2007 van Thijs Loeffen als nalatenschap verkregen collectie historische verbrandingsmotoren, de Loeffencollectie, wordt in een geheel nieuwe tentoonstellingsruimte uitgesteld. De collectie omvat een kleine twintig verbrandingsmotoren, waarvan er enkele al ouder zijn dan 125 jaar, ouder dus dan het gemaal. Ook hier wordt er naar gestreefd om enkele motoren draaiend aan het publiek te tonen.

Verderop in deze monumentaal een uitgebreide beschrijving van de collectie.

Het Motorenmuseum is op loopafstand (75 meter) van het Stoomgemaal naast het gemaal Bloemers gevestigd.

De opening van het Motorenmuseum vindt plaats op 3 mei 2014 door de Gedeputeerde van de Provincie Gelderland, mevrouw A. Traag. Recent is door het bestuur van de Monumentenstichting Baet en Borgh besloten het geheel, dus het gemaal en het motorenmuseum onder één noemer te brengen:

### **Museum De Tuut** Stoomgemaal en Motorenmuseum *Erfgoed in bedrijf*

Deze naam geeft aan dat het geheel kan worden opgevat als een museale collectie werktuigen uit de begin- en middenfase van de industriële revolutie. Aandrijving van machines door stoomwerktuigen wordt al enkele tientallen jaren niet meer toegepast, behalve als er zeer grote vermogens vereist zijn, zoals in bijvoorbeeld een elektriciteitscentrale. Ook stationaire motoren worden steeds minder toegepast; ze zijn massaal vervangen door elektromotoren. In het Stoomgemaal staan ook twee nog werkende dieselmotoren opgesteld. Beide zijn afkomstig uit gemalen en worden tijdens stoomdagen draaiend aan het publiek getoond, naast dus de verbrandingsmotoren in het Motorenmuseum.

Een goede gelegenheid om te ervaren hoe dit type werktuigen werkt. Moderne machines zijn verregaand voorzien van omkastingen en draaien zo snel dat nauwelijks nog valt te zien hoe de werking verloopt. Termen zoals krukas, drijfstang, uitlaatklep (ze zitten nog in elke verbrandingsmotor zoals bijvoorbeeld in uw auto) kunnen aan de hand

van deze machines worden uitgelegd.



Ik wens u veel leesplezier en hoop u binnenkort in ons Museum de Tuut te mogen begroeten.

Ruurd Visser

## De Loeffencollectie

In een van de vorige afleveringen van Monumentaal is beloofd dat er wat meer verteld zou worden over de Loeffencollectie. Bij deze wordt die belofte ingelost.

### *De geschiedenis van de verbrandingsmotor*



Ter introductie een korte weergave van de geschiedenis van de verbrandingsmotor, omdat dat helpt om de keuzes van Thijs Loeffen bij het verzamelen van zijn motoren te begrijpen.

De verbrandingsmotor is een uitvinding die erop wachtte gedaan te worden. De tijd was er halverwege de 19<sup>e</sup> eeuw rijp voor. In het begin van de 19<sup>e</sup> eeuw vond de stoommachine overal ingang. Eerst in Engeland, maar later ook in de rest van Europa, verscheen op tal van plaatsen in fabrieken en werkplaatsen de stoommachine als krachtbron.

Stoommachines waren echter vanwege de ketel en het vele toebehoren als de condensor en diverse pompen en kleppen, omvangrijke en lompe machines. Ze waren nauwelijks verplaatsbaar, en veel te groot om ingezet te kunnen worden als hulpmotor of aandrijving op de boerderij of in kleine werkplaatsen als smederijen. Het zoeken was naar een kleinere en gemakkelijk verplaatsbare krachtbron.

Het idee van het opwekken van vermogen door het verbranden van brandbare of zelfs explosieve stoffen stamt van Christiaan Huygens, een Nederlands genie uit de 17<sup>e</sup> eeuw. Isaac de Rivaz was de eerste die in 1806 een werkende motor met interne verbranding maakte. Alphonse Beau de Richaz vond in 1861 het viertaktprincipe uit en de Belg Etienne Lenoir ontwikkelde omstreeks dezelfde tijd de eerste praktisch bruikbare tweetakt gasmotor (afbeelding), waarvan er enkele honderden vervaardigd zijn. Zestien jaar later, in 1867 bouwde en patenteerde Nicolaus Otto een werkende en praktisch bruikbare viertaktmotor. De door deze pioniers ontwikkelde motoren leken qua opbouw sterk op de stoommachines van die tijd. Liggende een-cilinders, met een groot uitwendig vliegwiel, en een open krukas waarvan de lagers gesmeerd werden met vet, of een oliedruppelaar.

### *De keuze van Thijs Loeffen*

Thijs Loeffen was vooral geïnteresseerd in motoren uit de pionierstijd. Dus liggende een-cilinders, met zo'n open draaiende krukas en een vliegwiel. Van moderniteiten als een afgesloten krukast en carter, druksmering en dergelijke moest Thijs niets hebben. Het ging hem om de techniek in zijn meest primitieve vorm, waarbij alle functies zichtbaar zijn en de werking van de machine in al zijn onderdelen te zien is. Verder verzamelde Thijs alleen viertaktmotoren. Tweetakt motoren, hoe primitief ook, hadden zijn belangstelling niet.

### *Enkele bijzondere motoren uit de collectie*

Er is hier niet voldoende ruimte om de hele collectie te beschrijven. Vandaar dat volstaan wordt met het uitlichten van enkele van de meest bijzondere exemplaren.



De in 1896 gebouwde **Hoffmann** is een van de oudste, en mogelijk zelfs de oudste motor van de collectie en heeft dan ook tal van primitieve kenmerken zoals een raak-misregeling van de ontsteking waarbij de uitlaatklep geopend wordt als het toerental te hoog oploopt. Motoren met een raak-misregeling geven maar af en toe een arbeidsslag en lopen daardoor onregelmatig. De inlaatklep wordt niet bediend door een nokkenas maar opent door de onderdruk in de cilinder bij de aanzuigslag. Een veer sluit de klep en houdt de klep gesloten gedurende de arbeidsslag en de uitlaatslag. Deze motor heeft een bijzondere geschiedenis want hij is gebruikt voor de aandrijving van zweefmolen op kermissen. Er is nog een foto van de zweefmolen op de kermis in Brussel waarop de motor te zien is. Dat moet een sensatie geweest zijn, een mechanisch aangedreven zweefmolen, die daardoor veel harder kon draaien dan een met de hand of door een ezel aangedreven molen.

De in Glasgow (Schotland) vervaardigde **Pollock** is een unieke motor waarvan er waarschijnlijk maar



heel weinig gemaakt zijn. Er zijn op de gehele wereld slechts enkele Pollocks bekend en geen enkele van dit type. De fabrikant was het in 1878 gestichte bedrijf W.&S. Pollock & co. Fabrikant van 'gas and oil engines, suction plants & marine motors, engineers & iron founders'.



Over het bedrijf is slechts weinig bekend. Uit de tegen het bedrijf gevoerde processen kan opgemaakt worden dat de fabrikant een twijfelachtige reputatie had en dat het gebrekkige functioneren van de

motoren de reden is van het zo zeldzaam zijn van deze motoren. Technisch gezien is de Pollock zeer bijzonder. Het is een petroleum motor waarbij de petroleum vergast wordt (verdampt), door de aangezogen lucht en petroleum langs een verhitte kegel (een soort gloeikop) te laten stromen. Op de motor is een plaatje aangebracht met het jaartal 1886. Mogelijk is daarmee het bouwjaar van de motor aangegeven. Indien dat juist is, is de Pollock de oudste motor van onze collectie.

Tenslotte de **Slavia**, gebouwd in 1930 en daarmee de jongste motor in de collectie. De in Tsjechië (toen nog Tsjecho-Slowakije) gebouwde motor is de enige



dieselmotor van de verzameling. Een dieselmotor moet vóór het starten worden verwarmd. Dat geschiedt bij de Slavia met een lont die wordt aangestoken en bij het verbranden de cilinderkop verwarmt. Bij deze motor hoort een maalstoel waarmee graan werd en nog kan worden gemalen. Deze maalstoel wordt aangedreven via een brede leren riem. Vroeger veel gebruikt op de boerderij om zelf het graan tot meel te kunnen malen, voor eigen gebruik of voor de verkoop.

**Begin mei gaat het motorenmuseum voor het publiek open en kunt u alle motoren in hun volle glorie bewonderen.**



## Schitterend gedenkboek over het Stoomgemaal De Tuut nog steeds verkrijgbaar.

De restauratie is grotendeels voltooid en de stoominstallatie is bedrijfsklaar. Het was dus hoog tijd om een boek uit te geven over de geschiedenis en de restauratie van dit unieke stoomgemaal en haar plaats en functie te midden van de zeven andere gemalen aan de Maaskant.

Het gemaal De Tuut is een 'landmark' in het rivierenlandschap. De slanke, herbouwde schoorsteen is al van verre zichtbaar. Het gerestaureerde gemaal met zijn uitwateringssluizen, de kolenloods, de machinistenwoningen en het in de nabijheid gelegen moderne elektrisch gemaal Bloemers vormen ook architectonisch een zeer interessant geheel.

De publicatie is wetenschappelijk verantwoord maar kan ook door een breed publiek gelezen worden.

### De inhoud van het boek

De eerste drie hoofdstukken handelen over de strijd tegen het binnenwater in de periode 1250-1970. Hier komen o.a. aan de orde het graven en het beheer van de grote weteringen, de toepassing van windmolens, het gemaal bij Dreumel uit 1846 (het eerste stoomgemaal in het rivierengebied) en de invoering van de stoombemaling in het Land van Maas en Waal.

Bijzonder interessant is het vierde hoofdstuk. Dit hoofdstuk behandelt de geschiedenis en de bouw van stoomgemaal De Tuut. Hierin wordt aan de hand van de notities en tekeningen van bouwopzichter G.J. Arntz, die een nauwgezet dagboek bijhield over het verloop van de bouw, verslag gedaan van de voortgang en tegenslagen tijdens de constructie.

Het vijfde hoofdstuk behandelt het stoomgemaal De Tuut als monument. Hier wordt ingegaan op de teloorgang van het gemaal in de periode 1967-1984, de oprichting van de Stichting Baet en Borgh die het beheer van het gemaal heeft overgenomen, de rol van het bestuur, de subsidiënten en het regionale bedrijfsleven. Er wordt uitvoerig aandacht geschonken aan de rol van de vrijwilligers. De uitgave 'Stoomgemaal De Tuut' heeft een formaat van 21,5 x 23 cm. Het boek is geheel in full colour en voorzien van veel foto- en kaartmateriaal. Het is gedrukt met een omvang van 176 pagina's en gebonden met een harde kaft. De prijs is € 24,95 (excl. de verzendkosten van € 5,25).

### Bestellen?

Het boek is te bestellen door € 30,20 (incl. verzendkosten) over te maken op rekeningnummer NL98RABO0103206000 t.n.v. Stoomgemaal De Tuut onder duidelijke vermelding van uw naam en adres.



## Techniek

In de herfst en de winter (nou ja winter) is het voor de vrijwilligers altijd flink aanpoten om de restauratie verder te voltooien en de installaties weer in orde te krijgen voor het volgende stoomseizoen.



In Monumentaal van 2013 hebben wij u over schade aan de schoorsteen bericht. Gelukkig kon de binnenpijp grotendeels in eigen beheer worden hersteld. Door wat kleine aanpassingen is

de oorzaak van alle ellende nu ook verholpen. Als het metselwerk voldoende is gedroogd kan de schoorsteen weer in gebruik worden genomen. Er is deze winter veel werk verricht aan ketel 2. De ketel is inwendig schoongemaakt en geïnspecteerd, de wanddikte van de rompplatten en vuurgangen is nagemeten, er zijn nieuwe brandwerken aangebracht. Kortom teveel om op te noemen. Bovendien is de ketel afgeperst. Dat wil zeggen dat ze met water werd gevuld en met behulp van een daarvoor geschikte handpomp op een druk van 1,3 x de maximaal toegelaten werkdruk werd gebracht. Tijdens de persproef werd gecontroleerd of er nergens lekkage optrad.

Na afloop van de proef konden alle appendages – die overigens allemaal al waren gecontroleerd en zo nodig gerepareerd en afgesteld – weer worden aangebracht.

Daarmee is de koude fase van de keuring afgerond; de warme fase volgt later dit jaar.

De stoom- en aftapleidingen welke zich aan de bovenzijde van de ketels bevinden zijn alle vernieuwd en weer aangebracht.

Tot slot zijn de brandwerken – as platen met de daarop gemonteerde roosterstaven – weer in de vuurgangen aangebracht en afgesloten met de vuurdeuren.

Bij het krooshek aan de achterzijde van het gebouw is een zogenaamde Duplexpomp geplaatst. Deze door stoom aangedreven pomp zal worden gebruikt om wat meer spektakel in de vorm van een fontein aan de buitenzijde van het gemeal te verzorgen.

Soms wordt duidelijk hoe frustrerend het kan zijn dat onderdelen van oude machines niet meer te vinden zijn. De zoektocht naar een nieuwe verstuurder voor de Crossley dieselmotor is tot op heden zonder succes.

Verder werden talloze kleine reparaties en herstelwerkzaamheden door de vrijwilligers uitgevoerd, en na de grote voorjaars schoonmaak is alles gereed om alle bezoekers te verrassen.

## Vrijwilliger aan het woord

(door Hans Knoop)



Kort na de tweede wereldoorlog kwam ik vanuit Duitsland in Nederland wonen. Niet direct een gunstig uitgangspunt voor een gelukkige jeugd. Mijn ouders waren van Nederlands-Duitse

afkomst en verhuisden in 1946 naar Nederland. Als vrijwilliger ben ik sinds 1998 werkzaam bij De Tuut. Nu dus alweer ruim zestien jaar. Tot mijn pensionering was ik werkzaam in de metaal- en technieksector. Vrijwilliger zijn bij het gemeal was mij dus a.h.w. op het lijf geschreven. Door een advertentie in De Brug, een Nijmeegs weekblad, werd mijn interesse gewekt en heb ik contact opgenomen met het toenmalige bestuur. Bij mijn eerste bezoek aan De Tuut trof ik een enorme puinhoop aan en de verzamelde meute werd toegesproken door het bestuur. Bedoeling was, de installatie weer tot leven te wekken. Uiteindelijk heb ik 'ja' gezegd, maar had daarbij het gevoel me als vrijwilliger voor het Ostfront opgegeven te hebben.

Er was geen verwarming, geen toilet, geen gelegenheid om koffie te drinken en vooral een schrijnend gebrek aan passend gereedschap. Aanvankelijk bestond mijn taak voornamelijk uit het vernieuwen van het deplorabele pijpleidingensysteem. Dat betekende veel laswerk. De groep vrijwilligers

waartoe ik behoorde, was de groep waarmee de technische restauratie van De Tuut begon. Het waren toen slechts een man of tien, de



eigenlijke pioniers dus. In de loop der tijd zijn er verschillende vrijwilligers in de nevelen der tijd verdwenen. Wat gebleven is, is de liefde voor De Tuut en de onderlinge kameraadschap. Twee zaken die toch het kapitaal van de stichting vormen.

Enkele wapenfeiten uit die tijd: de verbouwing van de toenmalige kolenloods tot het huidige 'Stoomcafé', het gebruiksklaar maken van Ketel 1, het opnieuw in werking stellen van Machine 1 en drie jaar later van Machine 2. Vanuit mijn gidservaring tijdens historische stadswandelingen te Nijmegen begon ik al snel ook bij De Tuut met het verzorgen van rondleidingen; iets dat ik tot op de dag van vandaag nog doe. Vooral bij de jeugd roept mijn uitleg regelmatig een 'aha-erlebnis' op, als ik de herkomst van woorden en uitdrukkingen zoals stoom afblazen, schroothoop, aambeeld, donk en kommer en kwel toelicht.

(vervolg op pagina 5)

(Vervolg van pagina 4)

Van 2003 tot 2012 maakte ik deel uit van het bestuur van de Stichting Baet en Borgh en de laatste jaren leg ik me vooral ook toe op het schilderwerk in en rond het gemaal. Daarnaast maak ik apart smeedwerk, zoals richtingborden, leuningen en het hekwerk langs de Wetering. Enkele van mijn laatste wapenfeiten zijn een nieuw hekje voor het Mariabeeld in de ruïne van Sint Walrick en een windvaan op het torentje van Blanckenburg te Beuningen.

Voorts verzorg ik de inkoop voor het Stoomcafé (inmiddels zijn er al duizenden liters chocomel, bier en frisdrank aan de man gebracht) en fourageer ik de vrijwilligers tijdens stoomweekends. Het is dan mijn taak om te voorkomen dat ook maar iemand van hen een slaatje of een kop soep tekort komt! Momenteel zijn er ruim veertig vrijwilligers betrokken bij het stoomgemaal. De restauratie vordert gestaag, evenals de leeftijd van deze mensen. Maar ... zoals de bekende Amerikaanse essayist Emerson lang geleden al opmerkte: "Ouderdom is een goede reclame!"

Wie had ooit kunnen denken dat De Tuut in de top van de Nederlandse historische gemalen zou belanden en dat dankzij de inzet van al deze vrijwilligers. We mogen trots zijn op hetgeen we hebben gepresteerd en hebben onbewust misschien het gevoel aan onze eigen onsterfelijkheid gewerkt te hebben. Kan men zich iets mooiers voorstellen?

## Veiligheid

Bezoekers ontvangen en rondleiden is één van onze opdrachten maar dat moet wel veilig kunnen gebeuren. Stoomketels onder druk, draaiende machines, hete leidingen en een gebouw dat niet is ontworpen voor museumbezoekers.

De overheid eist bijvoorbeeld dat alle toestellen 'onder druk' (lees onze ketels), door de gebruiker goed worden onderhouden en alleen onder voortdurende bewaking door een ter zake deskundig persoon worden gebruikt en periodiek worden gekeurd.

Bij de periodieke keuring wordt door een door de overheid aangewezen keuringsinstantie, in ons geval



Lloyds Register, gecontroleerd of wij ons onderhouds- en controlewerk goed hebben gedaan. Nu blijkt dat ook bij keuringsinstan-

ties de kennis van oude werktuigen en oude fabricagetechnieken achteruit loopt. Er worden in moderne ketels geen klinknagelverbindingen meer gebruikt maar wij hebben ze nog volop.

Vandaar dat we graag hebben meegewerkt aan een praktijktraining voor jonge inspecteurs. Ook wij leren van collega stichtingen en verenigingen over onderhoud en keuring van oude werktuigen.



Door deze "kruisbestuiving" blijft het mogelijk om oude werktuigen op een veilige manier zo authentiek mogelijk in bedrijf te houden.

Om een veilig bezoek aan onze installatie mogelijk te maken is deze winter het hekwerk op het plankier voltooid en is de trap naar de kelder beter begaanbaar gemaakt. Ook is de plaatsing van vluchtwegen aanduiding met noodverlichting afgerond.

Er is nu een veilige en logische looproute langs alle installaties en bovendien een tweede uitgang die aan alle eisen voldoet.

Ondanks al onze inspanning blijft voorzichtigheid en oplettendheid - met bijvoorbeeld kleine kinderen - geboden.

## Theater in de motorenzaal

De motorenzaal had deze winter wel heel bijzondere gasten.

Dit keer geen geluid van een draaiende dieselmotor maar de opvoering van de eenakter 'Krapp's laatste band' van Samuel Beckett. Gerrit Kistemaker speelde een aantal voorstellingen en vertelde het verhaal van een man die terugkijkt op zijn leven. De publiek belangstelling was groot.

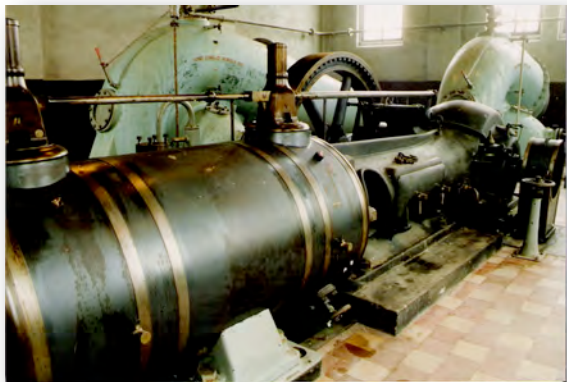
Heel bijzonder in zo'n omgeving en zeker voor herhaling vatbaar.





## Zonder roest de winter door

De stoommachines van De Tuut zijn niet van roestvrij staal! Dat kon je goed zien toen De Tuut in 1984 werd overgenomen door de Stichting Baet en Borgh. De dominante kleur in de machinekamer was toen bruin. Sinds De Tuut in 1967 uit bedrijf ging, had niemand zich daarom bekommerd. Vocht, nog



geholpen door wat duivenuitwerpselen hadden in 17 jaar het uiterlijk van de twee STUMPF stoommachines drastisch veranderd. Ze waren in 1918 ook niet gebouwd om 17 jaar stil te staan, in een vaak vochtige machinekamer, in de laatste jaren zelfs in weer en wind, toen niet alle ramen er meer in zaten. De toegewijde machinist die er zo af en toe liefdevol een vette lap over haalt, was er na 1967 ook niet meer.

Tijdens de restauratie zijn al die uitwendige delen weer met engelengeduld omgetoverd tot glimmende, als nieuw ogende onderdelen. Onze opdracht is om die nu zo te houden, maar...

Het grootste risico voor neerslag van condenswater op de machines is in de herfst en winterperiode, als de grote staalmassa van de machines (en ketels) koud is en er zo af en toe warmere lucht met een hoge relatieve vochtigheid over en door het gemaal waait. Op het koude oppervlak wordt het zgn. 'dauwpunt' overschreden en het oppervlak wordt nat. Ideale condities om te roesten. Voldoende bijverwarmen is onbetaalbaar. Daarbij komt dat we in de winterperiode niet kunnen draaien, omdat we dan de hele installatie hebben afgetapt, om vorstschade te voorkomen.

Dus terug naar de "vette lap" van de zorgzame machinist. Zo hebben we dat jaren gedaan. Letterlijk met vet (van onze sponsor KENDALL Oil, NOVIOL BV) en vele vette lappen, alle niet gelakte uitwendige oppervlakken, tot in de kleine hoekjes bedekken met een laagje vet. Dat werkt uitstekend, maar je moet wel het hele oppervlak, tot in de kleine hoekjes goed met vet bedekken. De kale plekjes zijn na de winter roestplekjes geworden. En in april moet al dat vet er ook weer af, nu met veel schone lappen.

We zijn daarom in 2013 gaan zoeken naar een manier om met minder werk een tenminste even goed resultaat te behalen. Nu, in april 2014 lijkt het er op dat we daarin geslaagd zijn. Daarover iets meer.

Er zijn heel goede anti-roest producten in de handel, die een stevige roestwerende waslaag achterlaten. Om die er in april weer af te halen valt echter niet mee. Het zou ook kunnen met olie in plaats van vet. Dat is er in het voorjaar ook weer gemakkelijk af te poetsen. Een olielaag wordt door afdruipe in 4-5 maanden echter plaatselijk zo dun, dat hij daar onvoldoende roestwerend blijft.

Ziet u de oplossing nu ook al? "Een oliefilm die niet afdruipt, die toch lekker uit te smeren is, het hele oppervlak goed bedekt en er ook weer gemakkelijk af te poetsen als de buitentemperatuur weer boven de 10°C is gekomen, in April."

Dat is inderdaad de oplossing die we deze winter hebben getest. Hoe?

Kendall Oil, NOVIOL BV levert ons als sponsor al



vele jaren een motorolie met goede hechting aan metaaloppervlakken en goede roestwerende eigenschappen. Dat was de basis. Een Duitse leverancier, Mike Sanders GmbH, levert een product 'Korrosions-Schutzfett' voor conservering van klassieke auto's, met zeer goede roestwering en metaalhechting, maar een dik vet dat pas bij ca. 100°C vloeibaar wordt.



(Vervolg op pagina 7)

Een mengsel van 85% KENDALL Motor Oil en 15% Korrosion-Schutzfett kan bij ca. 60°C met een slappe platte kwast heel mooi egaal aangebracht worden, tot in de kleinste hoekjes, zonder ‘droge plekken’, vloeit zelfs een beetje uit, blijft maanden lang in een voldoende dikke laag ‘hangen’, ook op verticale oppervlakken. En, het mengsel is er bij koud weer toch gemakkelijk af te poetsen, met droge lappen of keukenpapier. Een elektrische frituurpan bleek een handig hulpmiddel, zoals de foto laat zien.

Aart Mul,  
Vrijwilliger ‘Baet en Borg’ / De Tuut



## Programma Museum De Tuut 2014

### 3 mei

**Seizoensopening/zaterdag Officiële opening Motorenmuseum door gedeputeerde mevrouw A. Traag; presentatie van de 'Vernieuwde Tuut'.** (aansluitend officiële opening van het park van de Heerlijkheid Appeltern).

### 10/11 mei

**Stoomweekend \*\*/Nationale gemalendag.**

### 25 mei

**Open dag voor mensen van Maas en Waal.**

1 juni

Zondagsopening \*) Maas en Waalse Molendag

8 juni zondagsopening

15 juni zondagsopening

22 juni zondagsopening

29 juni zondagsopening

### 6 juli

**zondagsopening, Stationaire motorendag.**

### 12/13 juli

**Stoomweekend\*\*/Appelternsedag**

20 juli zondagsopening

27 juli zondagsopening,

3 aug zondagsopening

### 9/10 Augustus

**Stoomweekend\*\*/ Oogstdagen**

17 augustus zondagsopening

24 augustus zondagsopening

31 augustus zondagsopening

### 13/14 september

**Stoomweekend\*\*, Feestelijke In gebruik stelling Ketel 2 (afsluiting restauratie), Open monumentendag roerend industrieel erfgoed, Stoomfeest met stoomauto's en stoomtrekkers, waaronder onze Peerless (onder voorbehoud).**

### 18/19 oktober

**Stoomweekend\*\*/seizoenssluiting en Pompen water (onder voorbehoud)**

\*) Zondags van 13.00u tot 16.00u

\*\*) Zaterdags vanaf 13.00 u.

## Secretarieel jaaroverzicht over het jaar 2013

(door Goof van Oers)

Aantal werkwoensdagavonden	49
Aantal werkdonderdagdagen	50
Aantal gewerkte uren door vrijwilligers	5850
Aantal bijeenkomsten met vrijwilligers	2
Aantal bestuursvergaderingen	10
Aantal stoomweekends	5
Aantal stoomdagen met presentatie	2
Aantal instructiebijeenkomsten vrijwilligers	4
Aantal bezoekers op stoomdagen	1047
Aantal bezoekers buiten stoomweekends	1661
Aantal rondleidingen in aparte groepen	53
Aantal scholen	3
Aantal leerlingen	76

Monumentaal is de nieuwsbrief van de Monumentenstichting Baet en Borgh en verschijnt minimaal 1 x per jaar.

Samenstelling, redactie en opmaak door de vrijwilligers van Stoomgemaal De Tuut.

Stichting Baet en Borgh, de Tuut 1, 6629 AA Appeltern. Telefoon 0487-541156 of 06-15180767. Bank: NL90INGB0005545151.

Druk: Janssen Repro, Pontanusstraat20, 6524 HG Nijmegen. Telefoon 024-3226715. [www.janssenrepro.nl](http://www.janssenrepro.nl)

